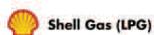


# ¿Qué “ley” rige en materia de tránsito y seguridad vial en Argentina?

Confían en nosotros



Director

Dr. Eduardo Bertotti

Consejeros Directivos

Dra. Marta Fernández  
Dr. Hugo Vidal Fernández

Administración

Srta. M. Eugenia Bertotti

Atención al Asociado

Sra. Silvia Beltramini

Diseño y Comunicación

Lic. Ezequiel Basabe

Esta pregunta a la que algunos esperan recibir como respuesta un simple número (el correspondiente a la Ley en cuestión), en nuestro país encuentra como respuesta una repregunta a quién la formula: “¿Tenés una hora como mínimo para que te lo pueda responder...?”.

Y es que el tránsito público en nuestro país no resulta una materia propicia para ansiosos (de esos que quieren saber todo “ya” y en “140 caracteres”), aunque también deberíamos ser justos y decir que tampoco es lógico que una temática que atraviesa la vida de todos los habitantes de este país (en su calidad de peatones o conductores), resulte tan difícil de conocer y más aún de comprender.

El propósito de este documento es el de comenzar a delinear algunos aspectos principales de nuestro ordenamiento jurídico en materia de tránsito y seguridad vial, qué es mucho más que una simple “Ley”; se trata de un Derecho fundamental para todo ciudadano, el “Derecho de la Circulación”.

## Derecho de la Circulación y Constitucionalidad

Entre las garantías que contienen y aseguran la gran mayoría de las Cartas Magnas Latinoamericanas se encuentra el DERECHO DE CIRCULAR O TRANSITAR de sus ciudadanos. Así, por ejemplo la Constitución Nacional de Argentina, en su artículo 14 establece: “...*entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino...*”, que se complementa con el art. 11, y que al decir del Dr. Germán Bidart Campos, equivale a la llamada libertad de locomoción o circulación o movimiento, como proyección de la libertad corporal o física.

Sin embargo, ningún derecho es absoluto como señala Goñi en su Derecho y Técnica de la Circulación: “*Ya no existe un derecho ilimitado de libre circulación, sino que prácticamente esta facultad, esta libertad civil de locomoción, ha quedado notablemente restringida; NO PUEDE CIRCULAR EL INDIVIDUO POR DONDE*

*QUIERE, sino por las vías correspondientes; NI EN LO QUE QUIERE, pues el vehículo que utiliza debe reunir determinados requisitos; NI CUANDO QUIERE, pues el mismo ciudadano, para conducir, debe cumplir previamente determinados trámites. El derecho omnímodo por el que claman los individualistas, ha quedado una vez más limitado y sacrificado por el bien común y por la seguridad de los demás”.*

El bien jurídico fundamentalmente protegido por el Derecho de la Circulación, es la SEGURIDAD DEL USUARIO, tanto física (en cuanto a prevención de siniestros viales), como jurídica. Y en aras de este bien común, que es la seguridad de los demás y la propia, es que la sociedad, a través del Estado,

regula los principios y requisitos que conforman las mentadas GARANTIAS CONSTITUCIONALES, dentro de una normativa que limita y obliga al beneficiario de ellas, es decir, al ciudadano.

Ahora bien, dada la naturaleza de este documento que no permite explayarnos en este tema con mayor nivel de profundidad es que sintetizaremos una idea que nos parece necesaria plantear y es que la Garantía Constitucional del Derecho de la Circulación (terrestre) **es el UNICO caso en el que su “ejercicio” no es unívoco y exclusivamente reglado por el Congreso de la Nación.**

## ¿La Ley Nacional 24.449 no rige en todo el territorio?

La Constitución Nacional Argentina ha adoptado para nuestro país un sistema de gobierno federal, a partir de la unificación de las provincias confederadas. El escenario jurídico constitucional fue construido con base en esa preexistencia, importando ello la permanencia de las competencias no delegadas expresamente a la Nación, en cabeza de dichas jurisdicciones, como lo es la materia de tránsito.

Como consecuencia de ello, es de aplicación lo dispuesto en el artículo 121 de la Carta Magna que establece: ***“Las provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación”*** es por ello que el poder legisferante y de policía es ejercido al mismo tiempo y con diferentes particularidades en el plano nacional, provincial y municipal.

Esta no es una cuestión menor, ya que la planificación en materia de tránsito y seguridad vial presupone la existencia de un tratamiento conjunto e integrado en todo el país que se desarrolle en cada jurisdicción con sus propias particularidades.

De lo que resulta que la circulación de las personas se encuentra regida por una diversidad de normas aplicables, cada una de ellas, dentro de los límites de cada provincia, y en algunas de ellas dentro de los límites de cada comuna (por una disposición similar a la nacional entre Municipios preexistentes y Gobierno Provincial).

Con la finalidad de homogeneizar la diversidad de normas que convivían en nuestro país es que se decidió recurrir al instituto de la **Ley de Adhesión** que en materia de tránsito consagró la Ley 24.449.

Ley ésta que es de “concepción y carácter” provincial, pese a que la sanciona el Congreso de la Nación, que solo tiene competencia exclusiva en solo 4 ítems de su contenido.

*“La regulación de los derechos y garantías constitucionales, se plasman en una norma legal, en una Ley; que debe reunir ciertos requisitos, además de los formales, de aptitud, realismo, comprensibilidad y generalidad, es decir que asegure la igualdad y equidad a los ciudadanos.*

*Lamentablemente las legislaciones de tránsito de nuestros países en muchos casos no los ha reunido, sino que han creado un verdadero caos. Por obsoleta, por contradictoria, por carecer de uniformidad total o parcial en todo el territorio (fenómeno habitual en las naciones de organización federal, como el caso de Argentina o Brasil), calidad indispensable para asegurar los principios referidos, puesto que la enorme movilidad del tránsito y el transporte hoy en día, hace que una misma persona pueda atravesar diariamente varias jurisdicciones.*

*Si en cada una de ellas tiene que cumplir distintas exigencias, que no siempre está en condiciones reales de conocer, pocas posibilidades tiene de ajustarse a ellas, perdiendo en consecuencia el respeto, no sólo por las normas, sino por la autoridad y por la propia función del Estado.*

*Esta falta de uniformidad perjudica el objetivo principal que deben perseguir tales normas, cual es la SEGURIDAD”, tanto física como jurídica. (“Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial” Fascículo 1 pág. 10).*

A la legislación nacional, a la que han adherido muchas provincias debe sumarse la normativa reglamentaria a nivel nacional (Decreto 779/95) y la proveniente de las administraciones provinciales y municipales, lo cual hace mucho más compleja la cuestión.

Por otra parte, las provincias y los municipios, ejecutan las normas de tránsito, en el ámbito de sus jurisdicciones, de modo que además de existir diversas normas que rigen el tránsito, en lo relativo a su aplicación aparecen criterios y modalidades diferenciados.

Además de todo lo expuesto, se agrega la cuestión del poder de policía. Esta facultad vinculada al ejercicio del control por motivos de salubridad, seguridad y otros, comparte la característica señalada en cuanto a que ha quedado reservada, en principio, a las entidades de jurisdicción local.

En cuanto al tránsito público interjurisdiccional aparecen competencias concurrentes entre la Nación, las provincias y los municipios, ya que cada una de estas instancias ejerce su propia fiscalización.

Así las cosas, puede suceder que las regulaciones vigentes en distintas jurisdicciones no coincidan o se contradigan entre sí; o que una misma cuestión quede regulada bajo diferentes términos a un lado y otro de una frontera provincial.

## Dispersión normativa

Y es que en relación a lo que dijimos en el comienzo del punto anterior, si hay múltiples autoridades y múltiples ámbitos, habrá como resultado de ello múltiples normas.

La consecuencia natural de que el tránsito sea una materia originariamente reservada a la jurisdicción local, es que la Ley nacional 24.449, que intenta regir la circulación y el tránsito, no es de aplicación obligatoria en el ámbito de las provincias y municipios, salvo cuando estas hubieran formalizado el procedimiento de adhesión a la misma.

El artículo 1º establece: “*Ámbito de la aplicación. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. **Podrán adherir** a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.*”

El panorama actual es que con excepción de las provincias de Mendoza y San Luis que cuentan con una legislación del tránsito propia, el resto de las jurisdicciones han adherido a la ley nacional (*Ver mapa Adhesión a Ley 24.449*).

Adhesiones a la Ley 24.449:



Sin embargo, es de muy difícil estimación la determinación de cuántos de los aproximados 2200 municipios que hay en nuestro país han adherido, por vía provincial, a la ley N° 24.449, esto dado que algunos poseen sus propios códigos de tránsito concordantes o no con dicha ley; algunas provincias de acuerdo al número de habitantes, por su propia Constitución, se organizan en comunas hasta una determinada cantidad de habitantes, ciertos municipios adhieren parcialmente a algunos aspectos de la ley nacional como ser licencias, RTO, etc. Pero existen notorias deficiencias en la operatividad de las relaciones interjurisdiccionales.

Un ejemplo de las dificultades que esto plantea es la incorporación por la provincia de Córdoba de un sistema propio de señalización, diferente al resto de la totalidad del país. Se menciona esta circunstancia a modo ejemplificativo.

Hay que agregar además el hecho de que existe normativa específica atinente a las diferentes redes troncales y vías de circulación locales, provocando ello otra importante dificultad. Nos referimos al distingo de rutas nacionales y provinciales, rutas concesionadas, caminos de circulación municipal, etc., y a las diferentes modalidades de tránsito y transporte, como son tránsito público de pasajeros y de carga, automotor y ferroviario, éste último con una legislación propia.

## ¿Y la Ley 26.363?

En abril de 2008 el Honorable Congreso de la Nación sancionó la Ley 26.363, la cual modifica y complementa a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad vial N° 24.449 y dedica el Capítulo I a la creación de la AGENCIA NACIONAL de SEGURIDAD VIAL (Ver Documento ISEV “Breve análisis Ley 26.363”)

Llamada por muchos como la Ley de Seguridad Vial, al igual que la Ley 24.449, se requiere también de la ADHESION de cada jurisdicción (*Ver mapa Adhesión a la Ley 26.363*).

### Adhesiones a la Ley 26.363:



## Algunas conclusiones

En materia de tránsito y seguridad vial, no hay una “única Ley”, en todo caso deberíamos hablar de un régimen jurídico que rige esas materias.

Un régimen jurídico complejo donde su simplificación “normativa” está sujeta a una única posibilidad: la reforma de la Constitución Nacional, que el ISEV reclama desde sus inicios como institución y con mayor empeño (aunque sin éxito) en oportunidad de la reforma constitucional del año 1994 –hace 19 años– (ver nota “*El Código de Seguridad Vial en la reforma constitucional*”).

La Ley 24.449 o la Ley 26.363 no rigen en todo el país (ver mapas), asimismo puede ocurrir que en términos generales una provincia figure como adherida a alguna de estas leyes nacionales, pero con determinadas modificaciones propias de esa jurisdicción, o también puede ser que aún muchos aspectos establecidos en la normativa a la que se adhiere no se encuentren reglamentados o en vigencia, e incluso en algunos casos puede ser que la provincia adhiere pero no así algunos municipios que la componen o viceversa (Ej.: algunos Municipios de Córdoba adhieren a la Ley Nacional).

Solo luego de entender todo esto es como uno puede explicarse que a 19 años de sancionada la Ley 24.449, una de las jurisdicciones más importantes de nuestro país y de Latinoamérica, como es la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, demore tanto tiempo en poner en vigencia la obligatoriedad de la Revisión Técnica Vehicular.

Sería interesante replantearse **la necesidad de una reforma constitucional, partiendo de un Pacto Federal** preexistente como lo es el **CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES EN MATERIA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**, suscripto entre el **ESTADO NACIONAL**, las **PROVINCIAS** y la **CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**, con fecha 15 de agosto de 2007.

# Anexo



# Reforma constitucional, tránsito y seguridad vial

**T**ranscribimos en este apéndice dos documentos basales que nos permiten analizar la viabilidad de una futura reforma constitucional que incluya al Derecho de la Circulación como una materia federal, es decir, delegada por las Provincias a la Nación.

El primero de los documentos, “***El código de seguridad vial en la reforma constitucional***” es el análisis desarrollado por el ISEV, que fuera redactado por el Dr. Guido Bulián y publicado en nuestra Revista Seguridad Vial Nro. 43 (oct-nov-dic de 1993) en oportunidad del proceso preparatorio a la Reforma de la Constitución Nacional de 1994.

El segundo, es una pieza de suma importancia desde lo político institucional, ya que se trata de un Pacto Federal: el “***onvenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial***”, suscripto entre el ESTADO NACIONAL, las PROVINCIAS y la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, con fecha 15 de agosto de 2007. Este es un antecedente de suma importancia que muestra la necesidad fáctica de unificar los criterios normativos y de ejecución en materia de circulación terrestre y seguridad vial.

# El código de seguridad vial en la reforma constitucional

Por. Dr. Guido Bulián

Publicado en Revista SEGURIDAD VIAL del ISEV – Nro. 43 oct-nov-dic 1993

Cada vez que se ha hablado sobre la posibilidad de una reforma constitucional, se han apresurado los que algo saben de tránsito y prevención de accidentes, a solicitar la inclusión de un código sobre la materia, de carácter nacional, incorporándolo en el inc. 11 del art. 67 de la Carta Magna, junto con los restantes códigos generales (Civil, Penal, etc.).

Desde los años 60, en que se toma conciencia a nivel mundial (en nuestro país solo a nivel técnico) de la dramática consecuencia que trae aparejada la expansión del automóvil, distintos ámbitos se han expedido solicitando aquella inclusión. Desde los Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito a toda reunión especializada de expertos.

Así, la PRIMERA REUNION NACIONAL SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO, realizada en mayo de 1974 y organizada por la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito (Dto. 1842/73), en su primera recomendación dijo, por unanimidad de las representaciones provinciales:

*"INCLUIR EN LA PROXIMA REFORMA CONSTITUCIONAL EL TRANSITO ENTRE LAS ATRIBUCIONES DEL CONGRESO NACIONAL COMO MATERIA DE LEGISLACION COMUN, EN PARIDAD CON LOS CODIGOS CIVIL, PENAL, COMERCIAL, DE MINERIA Y DEL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, SIN QUE SE ALTEREN*

*LAS JURISDICCIONES LOCALES PARA SU APLICACION, BAJO EL PRINCIPIO DE "CENTRALIZACION NORMATIVA Y DESCENTRALIZACION EJECUTIVA".*

La recomendación ha sido reiterada por las conclusiones de muchos Congresos, por los Simposios Argentinos de Seguridad y Educación Vial (SASEV 1986 y 1988) y es verdaderamente una aspiración legítima y necesaria, por las circunstancias que veremos luego de analizar la viabilidad de incluir este código en la nueva Constitución.

La ley especial de declaración de necesidad de la reforma N° 24.309, contempla en su art. 3° punto E, la *"Actualización de las atribuciones del Congreso y del Poder Ejecutivo Nacional previstas en los Art. 67 y 86, respectivamente, de la CN"*. Los temas enunciados en este artículo, son los que quedan para debate abierto por parte de la Convención Constituyentes, o sea que no tiene limitación alguna, siempre que encuadre la modificación en la enunciación genérica de la norma. Precisamente la intención de esta reforma general, como la de todas las propuestas en los últimos 20 años, es darles mayores atribuciones al Poder Legislativo y unificar la legislación de la Republica, ampliando y reafirmando paralelamente las facultades ejecutivas de las Provincias, como una forma de consolidar el federalismo. Esta

afirmación tiene sustento en el punto A *"Fortalecimiento del Régimen Federal"* del mismo art. 3°.

La unicidad normativa es la tendencia moderna e indiscutida de toda la legislación comparada (extranjera), donde no solamente se trata de tener disposiciones iguales dentro de cada nación, sino universalmente, como se comprueba en la gran mayoría de los Convenios o Tratados internacionales y regionales, que por cierto dejan su aplicación a cada unidad ejecutiva, a cada Estado (nacional o provincial). Es cada día más evidente la necesidad de que las normas legales sean lo más idénticas posible en todo el mundo, ante el avance inexorable de la integración y de la interdependencia de los pueblos.

## LAS FACULTADES RESERVADAS DE LAS PROVINCIAS

Ya no puede pensarse hoy que la unificación de normas de carácter general, obedezca a un afán centralista, menos aún cuando son dictadas por el Congreso de la Nación donde están representadas todas las jurisdicciones y todas las expresiones políticas más o menos significativas del país. En cambio debe ampliarse la descentralización en las normas reglamentarias de control, de procedimiento, de aplicación y/o de ejecución de las leyes generales o pautas políticas que ellas contienen como síntesis de la aspiración global de la

sociedad. Precisamente en esta distribución de competencias es donde debe priorizarse la autonomía de las Provincias.

A mayor abundamiento puede decirse que la propuesta de reforma del art. 67 que comentamos, apunta fundamentalmente a modificar el régimen de facultades reservadas (para las provincias) y delegadas (a la Nación) y no a la distribución de poderes entre el Ejecutivo y el Legislativo, ya que este aspecto está tratado expresamente en el art. 2º de la Ley 24.309, puntos A. *“Atenuación del sistema presidencialista”*, G: *“Regulación de la facultad presidencial de dictar reglamentos de necesidad y urgencia y procedimientos para agilización del trámite de discusión y sanción de las leyes”*, K: *“Control (por el Poder Legislativo) de la administración pública”* y LL: *“Intervención federal”*.

Para interpretar acabadamente este sistema de facultades, quizás convenga como síntesis ilustrativa transcribir a Linares Quintana: *“En el momento de la organización constitucional definitiva de la Nación, en 1853, ésta como entidad política no existía aún; Las Provincias, entidades políticas preexistentes a la Constitución, contribuyeron a la formación de un Gobierno Nacional, delegando en éste una porción definida de sus poderes inherentes y reservándose el remanente (o poderes no delegados). De lo que resulta que el Gobierno Federal es de poderes delegados y definidos y los provinciales, son de poderes reservados e indefinidos. Es el principio fundamental de nuestro federalismo, a la vez que regla esencial para el deslinde de las órbitas nacional y local, consagrado en el art. 104 de la Constitución Nacional...”* (Gobierno y Administración de la República Argentina, ed. TEA 1946, Pág.12).

Es precisamente el art. 67 el más importante (casi el único) compilador de definiciones de facultades delegadas, en tanto que los art. 107/08 enumeran (en forma no taxativa) facultades reservadas. De esto cabe concluir, que la propuesta de reforma del punto E del art.3º de la Ley 24.309, esta dirigida a incrementar y precisar las facultades delegadas (de las que se desprenden las provincias para dárselas a la Nación). Es un proceso lógico. Los cambios producidos desde mitad del siglo pasado a hoy, que las distancias prácticamente no existen y donde el mismo progreso ha generado los “monstruos” que destruyen a su propio creador: el hombre y también a su habitat, determinan la necesidad de que muchas normas y acciones deban ser compartidas y acompañadas por todos, en idéntica dirección, son riesgo de carecer de sentido y utilidad.

Pero esta nueva “facultad delegada” que queremos impulsar, no sólo encuadraría en el inc.11 del art.67 sino también en el inc.9, que delega en la Nación la reglamentación de la libre navegación por los ríos interiores y también los puertos. La navegación era el único medio de comunicación que había tenido un desarrollo tecnológico apreciable y que representaba la avanzada del progreso, ligado íntimamente con el comercio y la industrialización (la gran revolución de ese siglo). En esta materia había que legislar, se avizoraban cambios, a diferencia de la circulación terrestre, que hasta que no apareció el ferrocarril y el automóvil, no era imaginable lo que se venía, por ello la referencia a este medio está en la primera parte de la Constitución (art.11), más estática y principista, que consolida las libertades conseguidas.

Hoy en este inciso deben estar como facultad delegada, la de reglamentar la libre circulación y navegación por todo el territorio, tanto sobre su superficie como en su espacio aéreo y acuático, incluyendo el uso de éstos, los centros de intercambio, sus medios de desplazamiento móviles y fijos y todos los elementos que rodean y contribuyen al desarrollo de estas actividades, hoy naturales del hombre, contemplando especialmente la protección física y jurídica del usuario y su entorno, como modo de mejorar la calidad de vida de la sociedad.

No debe pensarse que este inc. 9 estaba referido solamente al comercio, por que eso ya está en el inc.12, simplemente a mediados del siglo pasado no era imaginable el uso particular de estos modernos armatostes que comenzaban a aparecer. Hoy existe el turismo y son comunes los aviones y barcos de uso privado que en pocas horas pasan por varias jurisdicciones distintas, sin que tengan un régimen de circulación diferente a los comerciales.

## LA IMPORTANCIA DE LA UNICIDAD NORMATIVA

Quizás para muchos no sea necesario abundar en los argumentos sobre el porque de una normativa de seguridad vial de carácter general. Pero sólo pensemos en el caso actual: que el matafuego de aquí no sirve en la provincia de al lado, que la baliza obligatoria es la de llama, que a su vez está prohibida allá, *que la altura de paragolpes en la Pcia. de Buenos Aires es de 33 cm. (con lo cual sólo algunos pocos automóviles cumplen), que en donde todavía rige la ley 13.893 (varias provincias) están prohibidas las luces de giro y retroceso, que la prioridad de paso no es igual de un lado al*

otro de la General Paz. Y ni que hablar del estacionamiento, la documentación, el procedimiento, las multas. ¿Todas estas molestias para que sirven? ¿Cuál es su eficacia? ¿Por qué son diferentes? ¿Sirven para evitar accidentes? Por que en definitiva éste es el fin básico y primordial de las normas de seguridad vial y tránsito: disminuir las víctimas de los accidentes. Secundariamente hay otros: preservar la estructura vial y el parque vehicular, dar más fluidez a la circulación, disminuir la contaminación ambiental, ordenamiento, procedimiento y funcionarios). Con ello se favorece no sólo a la población, sino que se facilita y promueve el turismo (sabiendo de que las exigencias y condiciones son las mismas que se conocen y cumplen es su propio país), el comercio internacional (al unificar formularios y documentación se evitan trabas aduaneras y migratorias, extraarancelarios) y la producción (ya que los requisitos de construcción y de calidad son para todos iguales).

*Lo contrario es el caos actual, el que no es ajeno al incremento constante de accidentes: hemos terminado 1993 con un promedio de 22 muertos por día, MIL más que el año anterior. De seguir así inmovilizaremos la población, anularemos gran parte del turismo interno e internacional, impediremos el comercio y la exportación (ya que las diferencias serían más notorias con los países limítrofes).*

*Y lamentablemente esto es lo que está sucediendo. Por ejemplo el nuevo Código de Tránsito (Ley 11.430) que acaba de sancionar la Provincia de Buenos Aires, es distinto al Decreto que rige en el orden nacional (2254/92), también al Proyecto de Ley de Tránsito y Seguridad Vial (PLTSV)(\*) que tiene sanción de la Cámara de Diputados de la Nación. En tanto en las provincias siguen con la antigua legislación,*

mejorar en definitiva la calidad de vida. Ni siquiera para un mínimo de estos objetivos ha servido tampoco la disparidad de normativas, aún cuando tenga por justificativo la autonomía de cada distrito y el ejercicio del federalismo.

Estas reglamentaciones, por ser de uso generalizado de la población, tener gran movilidad de sus elementos: el automotor, la carga y el propio viajero, poseen un sentido de universalidad innato. Todo lo cual *incluso distinta en cada municipio, varios aplican la vieja Ley 13.893, algunos la derogada Ley 22.934, otros apenas tienen un catálogo de multas.*

## LA UNIVERSALIDAD DEL TRANSITO

Finalmente, es de una lógica irrefutable, que las normas que se coordinan a nivel internacional, mediante tratados, que son de un innegable beneficio al país, al comercio, al turismo, a la sociedad, deben ser de competencia federal.

Muchos años de trabajo, discusiones, estudios y reuniones internacionales llevó aprobar (XVIIIº Reunión de Ministros de Transporte, Lima 1991) el Convenio de Reglamentación Básica Unificada de Tránsito de los Países del Cono Sur (Argentina, Brasil, Chile, Perú, Bolivia, Paraguay y Uruguay) en concordancia con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre. También fue expresamente aprobado por los mecanismos del MERCOSUR.

Al respecto el país ha asumido la responsabilidad de ajustar su legislación interna a tales Convenios y a entregar en los pasos de frontera la reglamentación vigente en su territorio, lo que sería imposible en la situación actual, con una normativa dispersa y cambiante,

hace imprescindible la uniformidad. De lo contrario no sólo no sirven, sino que afectan gravemente los derechos de la población, por que deterioran la seguridad jurídica de los ciudadanos.

Mundialmente se tiende a la centralización normativa (o uniformidad legislativa), con descentralización ejecutiva (cada jurisdicción – país o provincia – aplica la ley según su propio

que además no se ajusta al mencionado Convenio Básico. El mismo contempla las reglas de circulación, conductores, requisitos para vehículos, señalización, accidentes, seguro, infracciones y penalidades.

Además en Mercosur se sigue avanzando sobre otros aspectos, como las condiciones y elementos de seguridad de los vehículos y el transporte de cargas peligrosas, habiéndose aprobado ya varios reglamentos.

## CONCLUSION

Todas estas pautas y principios se han plasmado y fertilizado, luego de muchos años de elaboración, en el Proyecto de la nueva Ley de Tránsito y Seguridad Vial, con media sanción legislativa (\*) está programada para la adhesión de las provincias, pero automáticamente se convertiría en el código federal, si lo incluye la reforma, pues las adhesiones de las provincias (como muchas otras leyes) no son fáciles y rápidas de obtener, por más razonables, necesarias y útiles que sean.

Para terminar, simplemente se pretende la aplicación de principios de racionalidad y de resguardo de los derechos y salud del usuario, a través de una normativa óptima, coherente y uniforme, que constituye un

verdadero programa general de | disminuirá las víctimas que estos | causan y logrará mejorar  
prevención de accidentes, que | efectivamente la calidad de vida  
.

**Notas:**

*(\*) El “Proyecto” al que se hace referencia, en diciembre de 1994 fue consagrado como Ley 24.449.*

*Los párrafos destacados en color azul se refieren a la realidad de Argentina cuando fue escrito el artículo.*

## Convenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial

Entre el ESTADO NACIONAL, representado en este acto por el Señor Ministro del Interior de la Nación, Cdr. Aníbal Domingo Fernández, en adelante "LA NACION", y las provincias de BUENOS AIRES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Felipe Solá, de CATAMARCA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Brizuela del Moral, de CORDOBA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Francisco Fortuna, de CORRIENTES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Arturo Colombi, del CHACO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Abelardo Roy Nikisch, del CHUBUT, representada en este acto por el Señor Gobernador, Mario Das Neves, de ENTRE RIOS, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Jorge Busti, de FORMOSA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gildo Insfran, de JUJUY, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Eduardo Fellner, de LA PAMPA, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Verna, de LA RIOJA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Sergio Casas, de MENDOZA, representada en este acto por el Señor Vicegobernador, Juan Carlos Jalif, de MISIONES, representada en este acto por el Señor Gobernador, Ing. Carlos Rovira, del NEUQUEN, de RIO NEGRO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Miguel Angel Saiz, de SALTA, de SAN JUAN, representada en este acto por el señor Gobernador, Ing. José Luis Gioja, de SAN LUIS, representada en este acto por la Señora Asesora Legislativa del

Ministerio de Seguridad, Dra. Susana María del Carmen Placidi, de SANTA CRUZ, representada en este acto por la Señora Subdirectora de la Casa de Santa Cruz, Dra. Patricia Alsua, de SANTA FE, representada en este acto por el Señor Gobernador, Jorge Obei, de SANTIAGO DEL ESTERO, representada en este acto por el Señor Gobernador, Dr. Gerardo Zamora, de TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA e ISLAS DEL ATLANTICO SUR, representada en este acto por el Señor Gobernador, Hugo Coccaro, de TUCUMAN, representada en este acto por el Señor Gobernador, Cdr. José Alperovich y la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, representada en este caso por el Señor Jefe de Gobierno, Jorge Telerman, en adelante "LAS PROVINCIAS", acuerdan en celebrar el presente Convenio cuyo objeto es constituir el Registro Nacional de Licencias de Conductor, regidos de conformidad a las siguientes cláusulas:

### ANTECEDENTES:

Que LA NACION y LAS PROVINCIAS han abordado distintas acciones destinadas a paliar las graves secuelas — personales, familiares y sociales — que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en la República.

Que las estadísticas recavadas fijan que alrededor de seis mil personas mueren anualmente como consecuencia de siniestros de tránsito, cifra que representa un 2.5% de la totalidad de los decesos ocurridos en igual período, siendo la cuarta causa de mortalidad en la Argentina.

Que a este de por sí luctuoso panorama respecto del infortunio de miles de habitantes, se añaden los intensos efectos económicos que la siniestralidad vial produce sobre distintos ámbitos de las actividades productivas y los extra costos que se añaden por impacto de esta problemática.

Que en este sentido, los costos que se afrontan por las circunstancias derivadas de los accidentes de tránsito son iguales a un rango entre el 1 - 2% del PBI.

Que existe la coincidencia generalizada acerca de la necesidad de proveer las medidas que, fundadas en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, permitan homogeneizar y dar consistencia a los múltiples esfuerzos realizados en cada jurisdicción en pos de revertir la situación descrita, aunando las tareas en pos de una eficaz y eficiente gestión de las materias involucradas.

Que en primer término, resulta imprescindible establecer mecanismos que garanticen la aplicación de criterios unívocos respecto de la emisión de Licencias de Conductor en todo el territorio nacional, sobre pautas de uniformidad y seguridad documental, así como concentrar la registración de las mencionadas licencias en un solo ente, permitiendo el acceso de todas las jurisdicciones emisoras a fin de dar certeza sobre el carácter único de la habilitación, su autenticidad y vigencia.

Que en el marco del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009", elaborado por las entidades integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial —

Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito — se prevé la implementación de mecanismos de control del otorgamiento de licencias de conductor, mediante la creación del Registro Único de Emisión de Licencias de Conductor, sugiriendo su funcionamiento en ámbito del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.

Que la constitución del mencionado registro permitirá un eficiente control de Licencias de Conductor a la vez que optimizará el Sistema de Antecedentes de Tránsito en el país, con acceso de todas las jurisdicciones, así como el intercambio electrónico de los datos y asientos referentes a la autenticidad y vigencia de las habilitaciones, siguiendo la orientación del artículo 13 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias.

Que vinculado al tema recién expuesto, resulta imprescindible modificar los criterios de vigencia de las Licencias de Conductor, ajustando la misma a la conducta de su titular.

Que a tal fin el método de Licencias por Puntaje se ha evidenciado en la experiencia internacional como idóneo para alertar en forma permanente sobre el comportamiento en la vía pública, restringiendo de las habilitaciones a aquellas personas que han demostrado su desapego a las normas de tránsito y seguridad vial.

Que en consecuencia se procura el establecimiento de dicho sistema, detallando los criterios a seguir para su consagración.

Que una de las realidades más graves que se verifican en la conducción de vehículos automotores es su práctica en

condiciones de intoxicación alcohólica, debiendo acordarse acciones concretas a fin de erradicar esa conducta.

Que en tal sentido resulta preliminar fijar, en forma homogénea, los parámetros de medición de alcohol en sangre que impiden la conducción.

Que asimismo, la gravedad de dicha conducta infractora, obliga a implementar, además de las pautas de retención del conductor alcoholizado, los requisitos previstos por la propia Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial con el objeto de imponer en esos casos la pena de arresto por ella prevista.

Que sumado a lo recién expuesto, debe disuadirse la ingesta de alcohol por parte de los conductores, coadyuvando a lograr ese efecto la prohibición de expendio de ese tipo de bebidas en ámbitos directamente vinculados a las rutas y caminos de la República.

Que uno de los factores que coadyuvan al alto grado de siniestralidad que se verifica en el país es la inobservancia generalizada de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación.

Que a fin de neutralizar esta realidad deben intensificarse los controles, utilizando todos los medios disponibles, especialmente aquellos de carácter automatizado, que garantizan un control eficiente y el respaldo documental indubitable respecto de la comisión de esas infracciones.

Que con el mismo objetivo se requiere aunar criterios y acciones respecto de la fiscalización del cumplimiento de los principales requisitos de circulación emergentes de la normativa de tránsito.

Que resulta conveniente que las funciones de prevención y control del tránsito en el Sistema Vial Nacional sean asignadas a un solo organismo responsable, con el objetivo de consolidar dichas tareas en un marco de consistencia que evite criterios operativos dispares en la ejecución de ese cometido.

Que deben acordarse los medios de carácter institucional y las acciones de implementación instrumental referentes a las medidas que LA NACION y LAS PROVINCIAS determinan en este acto.

Que LAS PROVINCIAS han participado en forma preponderante en el diseño de las acciones que son materia del presente Convenio a través de la actuación de sus representantes en el Consejo Federal de la Seguridad Vial.

Que además de los entes integrantes del Sistema Nacional de la Seguridad Vial, múltiples organizaciones no gubernamentales vinculadas en forma constante a los esfuerzos por mitigar la siniestralidad vial, así como reconocidos especialistas en la materia, han aconsejado y solicitado, entre otras medidas, las que conforman los acuerdos que se adoptan en el marco de este acto.

Que asimismo, como fuera expuesto, las medidas a concertar se encuentran previstas con carácter programático en el "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL — 2006/2009—", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005. Que en consecuencia y sobre la base de sus determinaciones, deben establecerse las bases para la interacción de LA NACION y LAS PROVINCIAS, adoptando, con la celeridad que

exige la situación analizada, concretos cursos de actuación que permitan mitigar el flagelo de la inseguridad en las vías de circulación de la República, por lo cual las partes convienen:

#### CAPITULO I.- LICENCIAS DE CONDUCTOR

PRIMERA: CONSTITUCION DEL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.- Las partes acuerdan que LA NACION procederá a crear el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, que funcionará en ámbito del REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO, organismo dependiente de la DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS de la SUBSECRETARIA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARIA de JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS. El Registro a crearse tendrá alcance nacional y operará como sistema organizativo federal.

SEGUNDA.- FUNCIONES A ASIGNAR: El REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR tendrá las siguientes funciones:

a) Coordinar con las jurisdicciones provinciales, las pautas referentes a sus características, sobre la base de las determinaciones fijadas por la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y sus normas reglamentarias y las respectivas leyes provinciales.

b) Establecer el modelo unificado de las Licencias de Conductor que expedirán todas las jurisdicciones emisoras de licencias, fijando las normas técnicas para su diseño y confección, cuya única diferencia

será la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad municipal o provincial que lo emita.

c) Determinar los dispositivos de seguridad que deberán contener las Licencias de Conductor a registrar, determinando los estándares técnicos a seguirse a esos efectos.

d) Certificar la Licencia de Conductor tipo emitida por cada una de las jurisdicciones expedidoras, respecto de su adecuación a las normas y estándares determinados por el propio Registro para el documento, teniendo esa certificación carácter homologatorio.

e) Registrar la totalidad de las Licencias de Conductor expedidas por las autoridades municipales o provinciales, conteniendo el detalle documental de su emisión, renovación o cancelación, determinando los medios de comunicación a tal fin, con preponderancia de la utilización de la Red Informática de Antecedentes de Tránsito, a través de su implementación definitiva y futura expansión.

f) Fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al Sistema de Puntos para las Licencias de Conductor, de conformidad a lo acordado en la cláusula cuarta del presente Convenio.

g) Recibir, a través de LAS PROVINCIAS, la información correspondiente a la totalidad de las actas de constatación por infracciones de tránsito levantadas por las autoridades jurisdiccionales correspondientes y de las penalidades aplicadas en su consecuencia, llevando su registro permanente y actualizado.

h) Establecer, conjuntamente con LAS PROVINCIAS, los medios técnico-informáticos que permitan en forma instantánea el acceso de todas las jurisdicciones a los asientos registrales, así como su intercambio y actualización permanente.

TERCERA.- IMPLEMENTACION: Con el objeto de implementar el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR, las partes acuerdan suscribir Convenios Específicos con el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO fijando las bases técnico operativas y económicas destinadas a regir su funcionamiento. En lo procedente, será de aplicación el Sistema de Cooperación Técnica y Financiera contemplado por las Leyes 23.283 y 23.412.

Asimismo convienen, que una vez implementado el Registro, será condición indispensable, tanto para la emisión de nuevas Licencias de Conductor, como para la renovación de las actualmente vigentes, su consulta respecto a la existencia de otras habilitaciones vigentes a nombre del solicitante, clase o tipo de las mismas y jurisdicción emisora, así como en lo referente a sus antecedentes en la materia, comprendiendo el informe a recabarse la enumeración de las actas de infracción en trámite, su fecha, motivo y clasificación de la infracción atribuida, y el detalle de aquellas penalidades impuestas, su fecha, causa, sanción determinada, y si la misma ha tenido efectivo cumplimiento por parte del infractor o si se encuentra pendiente.

Las partes acuerdan que no darán curso a las solicitudes de Licencias de Conductor efectuadas a las autoridades emisoras de su jurisdicción, sean de carácter originario o por renovación, en los siguientes casos:

<p>a) Encontrarse vigente otra licencia de la misma clase a nombre del solicitante, o hallarse aquella suspendida, inhabilitada o revocada, dentro de su período de vigencia.</p> <p>b) Encontrarse pendientes de conclusión los procedimientos para la aplicación de sanciones instruidos en cualquier jurisdicción, cuando éstos, singularmente, o en forma acumulada, involucren tres o más infracciones de carácter "grave" o "muy grave" o cinco "leves".</p> <p>c) Encontrarse pendientes de íntegro cumplimiento las penalidades firmes aplicadas en cualquier jurisdicción, independientemente del carácter, naturaleza o cantidad de las sanciones impuestas.</p>	<p>de infracciones calificadas por la normativa de tránsito como "graves" o "muy graves", o la reiteración de infracciones "leves", generará la deducción de puntos del total inicial otorgado. En caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, la licencia caducará de pleno derecho, no pudiendo su titular solicitar la renovación de su habilitación o requerir la emisión de una nueva licencia, cualquiera sea su clase o tipo, en ninguna jurisdicción, por el plazo de un (1) año, como mínimo, computado a partir de la notificación de la caducidad, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades específicas correspondientes, o de las inhabilitaciones que se hubieran decretado en sede judicial.</p>	<p>inhabilitan para la conducción de vehículos automotores.</p>
<p>Las tramitaciones de las solicitudes de Licencias afectadas por las situaciones descritas en los literales precedentes, serán suspendidas preventivamente hasta tanto el REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR reciba la comunicación de la autoridad jurisdiccional ante la cual tramitan los procedimientos allí indicados, mediante la cual se notifique la extinción de las causales que motivaron dicha suspensión. El Registro tomará asiento de la mencionada comunicación, notificando la circunstancia apuntada a la autoridad emisora ante la cual se tramita la Licencia en cuestión.</p>	<p>Las partes manifiestan la necesidad de unificar en todas las jurisdicciones los parámetros del sistema de puntaje para las Licencias de Conductor, a cuyo efecto acuerdan que en un plazo de 120 días quedarán definidos dichos parámetros.</p>	<p>En consecuencia no será admisible conducir con los siguientes grados de alcoholemia en ninguna de las jurisdicciones:</p>
<p>CUARTA.- ADOPCION DEL SISTEMA UNIFICADO DE PUNTAJE PARA LAS LICENCIAS DE CONDUCTOR: Las partes convienen establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones, que la emisión de Licencias de Conductor y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos. La comisión</p>	<p>Asimismo, las partes acuerdan que comunicarán la caducidad de las Licencias que tenga lugar en virtud de la aplicación de la presente cláusula, dentro de los cinco (5) días de dispuesta, al REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCTOR.</p>	<p>a) Cualquier tipo de vehículos: superior a 500 miligramos por litro de sangre.</p> <p>b) Motocicletas o ciclomotores: superior a 200 miligramos por litro de sangre.</p> <p>c) Vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, cualquiera sea la concentración de alcohol por litro de sangre.</p>
	<p><b>CAPITULO II.- ALCOHOLEMIA</b></p>	<p>Las partes convienen establecer métodos unificados para la realización de los controles de alcoholemia, tomando como base las determinaciones de procedimiento fijadas por el artículo 72 inciso a) numeral 1 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y su reglamentación. Asimismo acuerdan que los dispositivos de medición de alcohol en sangre de los conductores, serán homologados por la autoridad competente en la materia.</p>
	<p>QUINTA.- UNIFICACION DE CRITERIOS DE DETERMINACION Y CONTROL: Las partes acuerdan extender e intensificar los controles de alcoholemia que realizan en sus respectivas jurisdicciones, adoptando las pautas establecidas por la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788 respecto a la determinación de los porcentajes de alcohol en sangre que</p>	<p>SEXTA.- IMPLEMENTACION DE LA SANCION DE ARRESTO: Las partes acuerdan dictar, o promover, según corresponda, las medidas necesarias para establecer la efectiva aplicación de la sanción de arresto a quienes conduzcan en estado de intoxicación alcohólica, de acuerdo a lo prevenido por el artículo 86 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449; garantizando que dicha penalidad se ajuste a las reglas contenidas en el artículo 87 del mencionado cuerpo legal.</p>
		<p>El mismo temperamento se conviene aplicar a la organización o participación, en la vía pública,</p>

en competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

**SEPTIMA.- PROHIBICION DE EXPENDIO Y PUBLICIDAD DE BEBIDAS ALCOHOLICAS A LA VERA DE LAS VIAS DE CIRCULACION:** Las partes acuerdan establecer en ámbito de sus respectivas jurisdicciones, mediante el dictado, las normas que resulten pertinentes, la prohibición absoluta de expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, en estaciones de servicio, paradores u otro tipo de establecimiento, que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Asimismo, las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad relativa a bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las indicadas áreas puedan ser visualizadas desde las mismas, se encuentren dichas vías de circulación en jurisdicción de la Nación, las Provincias o sus Municipios.

Una vez establecidas, la violación de las prohibiciones indicadas en la presente cláusula, será sancionada con las multas y clausuras establecidas por la Ley N° 24.788.

### **CAPITULO III.- CONTROL DE VELOCIDADES**

**OCTAVA.- INTENSIFICACION:** Las partes convienen intensificar en todas las vías de circulación sometidas a sus respectivas jurisdicciones el control de las velocidades máximas, límites especiales y velocidades precautorias, establecidas por la normativa de tránsito.

**NOVENA.- SISTEMA DE REGISTRO RADARIZADO Y FOTOGRAFICO:** Las partes coinciden que a pesar de los cuestionamientos que sufrieran por razones relativas a los criterios con que fueron implementados y operados en algunas jurisdicciones municipales, los sistemas de control de velocidades máximas mediante la utilización de instrumental y dispositivos radarizados con respaldo fotográfico resultan medios idóneos para una eficaz fiscalización de esas reglas de circulación. Por ello entienden que se encuentran dadas las condiciones para el restablecimiento de ese tipo de equipamiento en forma tal que garantice su apego a las normas metrológicas vigentes para toda la República, y en consecuencia acuerdan:

a) La Nación y las Provincias aplicarán para el control de las velocidades máximas determinadas para cada tipo de vía de circulación, sistemas de fotorradar que se ajusten a las determinaciones de la Resolución N° 753/98 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la Nación reglamentaria de la Ley de Metrología Legal N° 19.511, según lo establecido por la Ley N° 25.650.

b) Los sistemas a ser implementados deberán ser autorizados, con carácter previo a su utilización, por la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, de conformidad a lo previsto por el apartado 9.5 del Anexo T del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

c) En ningún caso la implementación de los sistemas tratados tendrá como finalidad principal la recaudación proveniente de la aplicación de las sanciones pecuniarias que resulten de las infracciones

constatadas por dicho medio. A tal fin, el señalamiento relativo a los límites de velocidades máximas y mínimas, por tramos de la vía, se ajustará a las determinaciones del "Sistema de Señalización Vial Uniforme" aprobado por el Anexo L del Decreto N° 779/95, adecuándose las variaciones de las velocidades señaladas, descendentes o ascendentes, a las distancias necesarias para permitir su segura observancia.

d) Cuando las autoridades jurisdiccionales no operen en forma directa los sistemas de registro fotográfico, contratando con empresas privadas ese servicio, la contraprestación a cargo de los entes públicos contratantes no podrá consistir, total o parcialmente, en porcentajes del producido de las multas aplicadas ni en ningún otro parámetro vinculado al rendimiento económico del equipamiento aportado.

**DECIMA.- SISTEMA DE CONTROL DE VELOCIDAD PROMEDIO ENTRE ESTACIONES DE PEAJE:** La Nación implementará un sistema de control de velocidades máximas consistente en el cálculo automático del tiempo irrogado a los vehículos que circulen por autopistas y rutas concesionadas para cubrir la distancia existente entre estaciones de peaje, del que se obtendrá la velocidad promedio aplicada por el conductor para ese recorrido. El equipamiento permitirá la lectura de los tickets o de los dispositivos de pago electrónico, en cada una de las cabinas de cobro, emitiendo el reporte de la velocidad promedio alcanzada, sirviendo éste de respaldo para la inmediata constatación de las infracciones, en aquellos casos de haberse superado la velocidad máxima promedio correspondiente al tramo recorrido.

En la etapa de desarrollo experimental e implementación, el sistema será aplicado a la circulación de los servicios de transporte público de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional y al transporte de carga sometido a dicha jurisdicción.

La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, a través de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, y la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS, del mismo Ministerio, a través del ORGANO DE CONTROL DE LAS CONCESIONES VIALES, elaborarán las bases y protocolos técnicos del equipamiento a ser introducido por los concesionarios viales, su pautas de operación y el programa de control del transporte de pasajeros y cargas mediante el sistema promovido. Una vez generalizado el sistema, las Provincias implementarán en los caminos y autopistas concesionados por sus respectivas jurisdicciones, sistemas de las mismas características, recibiendo de LA NACION la colaboración que a tales fines aquéllas estimen.

UNDECIMA.- PROHIBICION DE PUBLICIDAD LAUDATORIA: Las partes acuerdan dictar las normas destinadas a prohibir toda clase de publicidad a través de la cual se fomente, incite o pondere la conducción a velocidad excesiva, primordialmente aquella emplazada en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, estableciendo las penalidades para el caso de inobservancia de dicha prohibición.

**CAPITULO IV.-**  
CONTROL DE LOS REQUISITOS PARA LA CIRCULACION DE LOS VEHICULOS.

DUODECIMA.- ALCANCE PRIORITARIO: Las partes coinciden y acuerdan en dar prioridad al control de los siguientes requisitos correspondientes a la documentación y equipamiento de los vehículos automotores:

Documentales: Licencia de Conducir, Cédula de Identificación del Vehículo, Comprobante de Seguro vigente, Placas de Identificación de Dominio.

Dispositivos de Seguridad: Luces Reglamentarias, según el tipo de vehículo de que se trate, Matafuego y balizas portátiles normalizadas.

Utilización de: Cinturones de Seguridad por todos los ocupantes de los vehículos que reglamentariamente estén dotados de ellos, Cascos normalizados y anteojos o antiparras por todos los tripulantes de motocicletas.

Observación de la obligación de transportar a los menores de diez (10) años en los asientos posteriores del vehículo.

Control de la jornada laboral y cumplimiento de los descansos obligatorios del personal de conducción de los servicios de transporte público de pasajeros y de cargas, en forma conjunta con los entes públicos con competencia específica en la materia.

DECIMO TERCERA.- CONCENTRACION DE LOS CONTROLES: A los efectos de hacer más eficientes los controles sobre el cumplimiento de los requisitos de circulación y de cualquier otra directiva emergente de la normativa de tránsito, se habilitarán como centros unificados de control espacios correspondientes a Estaciones de Peaje, localización de básculas

de pesaje, intersecciones de rutas, acceso a puentes y túneles, y cualquier otro lugar que por su carácter de atractor de tránsito facilite las tareas de prevención y control, debiéndose aplicar los métodos de operación y control del tránsito que garanticen el menor riesgo de accidentes durante dichos controles.

DECIMO CUARTA.- APLICACION DE LOS PRINCIPIOS DE RETENCION DE VEHICULOS EN INFRACCION: Las partes declaran que las determinaciones indicadas en la cláusula precedente, permitirán la aplicación material de las medidas de retención preventiva, de conductores, licencias y vehículos, previstas por el artículo 72 de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, en las condiciones fijadas para su ejercicio por su reglamentación, Decreto N° 779/95.

**CAPITULO V.-**  
CONTROL Y FISCALIZACION DEL TRANSITO EN RUTAS NACIONALES

DECIMO QUINTA.- ASIGNACION DE FUNCIONES A GENDARMERIA NACIONAL: El PODER EJECUTIVO NACIONAL, a través del Decreto N° 516/07, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 2º, párrafo segundo "in fine", de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, ha asignado a GENDARMERIA NACIONAL, las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional o sometidos a su jurisdicción.

DECIMO SEXTA.- COMPETENCIA Y JUZGAMIENTO LOCAL: Reconociendo que la atribución del juzgamiento de las infracciones que GENDARMERIA NACIONAL constata en ejercicio

de las funciones asignadas, es inherente a las autoridades locales, LA NACION, a través de GENDARMERIA NACIONAL y LAS PROVINCIAS, suscribirán, con los alcances determinados por el artículo 2º del mencionado Decreto N° 516/07 y por el artículo 2º del Decreto N° 779/95, los respectivos Convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales, excluidos los ámbitos correspondientes a tramos, corredores y rutas o caminos de jurisdicción provincial, salvo autorización expresa de LAS PROVINCIAS para realizar actuaciones sobre esos espacios.

Las constataciones volcadas en actas de infracción confeccionadas por GENDARMERIA NACIONAL, se labrarán en formularios preimpresos y numerados provistos por LAS PROVINCIAS, acordándose que aquélla los remitirá en forma inmediata a la autoridad de juzgamiento local y al Registro a crearse, esto último de acuerdo a lo establecido en la cláusula primera, en virtud de las misiones asignadas por la cláusula segunda inc. g), ambas del presente convenio.

Los convenios a suscribir contemplarán los porcentajes de participación a favor de GENDARMERIA NACIONAL respecto de los montos efectivamente percibidos por las autoridades locales como consecuencia de la instrucción de las actas de infracción labradas por la fuerza.

Asimismo preverán otros aspectos que permitan la coordinación de las tareas asignadas por el artículo anterior con las autoridades locales.

#### CAPITULO VII.- IMPLEMENTACION DEL PRESENTE CONVENIO

#### DECIMO SEPTIMA.- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL:

Las partes reconocen la importante tarea que cumplen los organismos que componen el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, y especialmente la formulación, a través de ellos, del "PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL —2006/2009—", aprobado por la XXXI Asamblea del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL que tuvo lugar en Buenos Aires los días 6 y 7 de octubre de 2005.

Con el objeto de consolidar, ampliar y coordinar la ejecución de las acciones que se desprenden del indicado Plan, las partes coinciden en la necesidad de conformar un ámbito de carácter permanente a cargo de su seguimiento y concreción en aquellas temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito en función de prevención, control y fiscalización.

Por ello acuerdan crear la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que funcionará en ámbito del PODER EJECUTIVO NACIONAL – MINISTERIO DEL INTERIOR, y tendrá como principal misión coordinar los esfuerzos nacionales y provinciales para el control y fiscalización de la circulación vehicular en los caminos y rutas del país, sin que las funciones a asignar impliquen alteración o mengua de las jurisdicciones locales.

La Agencia a crearse circunscribirá su accionar a las precitadas acciones, sin que su funcionamiento importe superposición de tareas con las asignadas a los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Anexo T del Decreto N° 779/95).

DECIMO OCTAVA.- EMISION DE ACTOS Y SUSCRIPCION DE CONVENIOS: Las partes acuerdan emitir, o propiciar, según el caso, la totalidad de los actos administrativos o reformas normativas, que resulten necesarias dentro del ámbito de cada una de sus jurisdicciones, a fin de poner en ejecución los acuerdos alcanzados por el presente convenio, suscribiendo asimismo, los acuerdos específicos de carácter complementario destinados a tal objetivo.

DECIMO NOVENA.- PLAZOS: Las partes acuerdan que la emisión de los actos internos indicados en la cláusula precedente, así como la suscripción de los convenios específicos por ambas partes, se concluirán dentro del plazo de NOVENTA (90) días computados a partir de la fecha en que se suscribe el presente convenio.

VIGESIMA.- INSTRUCCIONES: Las partes acuerdan que impartirán a los entes u organismos con incumbencia específica de sus respectivas jurisdicciones que cada una designe, las instrucciones destinadas a coordinar las tareas necesarias para dar cumplimiento, dentro del plazo estipulado por la cláusula precedente, a los acuerdos alcanzados por el presente Convenio.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007.

# Instituto de Seguridad y Educación Vial

El ISEV – Instituto de Seguridad y Educación Vial -, es un centro privado, dedicado al estudio e investigación en las materias de tránsito, transporte, educación y seguridad vial, cuyo objetivo es llevar a cabo acciones de asesoramiento, asistencia técnica y capacitación.

Creado en marzo de 1985, viene desarrollando una intensa labor en las materias específicas, con creciente participación en trabajos con empresas del sector privado y organismos públicos (del orden municipal, provincial y nacional), a quienes brinda sus servicios de manera constante.

Asimismo, a lo largo de toda su trayectoria, ISEV ha logrado consolidar una red de contactos con instituciones y especialistas nacionales e internacionales, lo que le permite acceder a la más vasta información, logrando de esta forma una actualización constante y permanente.

De esta manera y con el objetivo puesto en la calidad, la docencia y la capacitación, es que ISEV intenta día a día extender su campo de actividad, comprometiéndose con la seguridad vial de Argentina y de la región.

## **Publicaciones ISEV**

La realización de EDICIONES, DOCUMENTOS, BOLÉTTINES, FICHAS TÉCNICAS e INFORMES TÉCNICOS ACCIDENTOLÓGICOS, son algunas de las herramientas utilizadas por el ISEV para difundir los análisis realizados a los más variados temas que hacen a nuestro campo de trabajo.

Por otra parte, destacamos la importancia de la Revista de SEGURIDAD VIAL que se publica trimestralmente desde el inicio del ISEV en forma ininterrumpida.

Los invitamos a que lean, analicen, descarguen dichas publicaciones y nos hagan llegar sus opiniones. Las mismas las podrán encontrar en nuestra web (sección PUBLICACIONES) o también en nuestro sitio en calaméo.