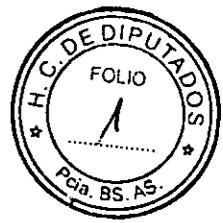




Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

EXPTE. D 457 /09-10



PROYECTO DE DECLARACION

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo, reglamente a la mayor brevedad posible la Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 13.927, que establece la adhesión de nuestra provincia a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su modificatoria, la Ley N° 26.363 e incorpora una serie artículos complementarios.

CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.



FUNDAMENTOS

Ante la nueva Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 13.927, que surgiera por iniciativa del Poder Ejecutivo para concretar la adhesión de nuestra provincia a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su modificatoria, la Ley N° 26.363, quedó postergado el Proyecto de Código de Tránsito que había elaborado la Legislatura bonaerense a lo largo del año 2008.

La Ley N° 13.927, efectivamente, manifiesta la adhesión a la citada Ley nacional; no obstante, la atribución de dictar su reglamentación ha quedado en manos del Poder Ejecutivo de la Provincia, contando éste con un plazo de sesenta días para hacerlo, de acuerdo con lo establecido por el artículo 56° de dicha norma que fuera publicada en el Boletín Oficial del 30 de diciembre pasado. Por lo tanto, teniendo en cuenta que se trata de días hábiles, el término vence el viernes 27 de marzo del año en curso.

La demora del PE en emitir el necesario Reglamento, el cual permitirá la aplicación práctica y efectiva de la Ley de marras por parte de las Autoridades de Aplicación y de Comprobación, conspira sobremanera contra los fines declamados y perseguidos por el Gobernador: una mayor fiscalización del tránsito, la mejora de la seguridad vial y la disminución de los accidentes con víctimas fatales.

Para alcanzar los objetivos señalados, la Ley crea nuevos organismos, y define mecanismos de coordinación con autoridades nacionales que necesitan urgentemente ser regulados para poder ser efectivos, tales como:

- a) la adopción de una Licencia de Conducir de acuerdo con el modelo nacional, respaldada en la actuación, puesta en marcha y el trabajo conjunto de entes tales como el Registro Único de Infractores de Tránsito (RUIT) y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT);
- b) la adhesión concreta -no sólo formal- a la Agencia de Nacional de Seguridad Vial, mediante la conformación del Consejo Provincial de Seguridad Vial (artículo 10°); sería adecuado que los representantes de la Legislatura ante este Consejo fueran los respectivos Presidentes de las Comisiones de Transporte y Tránsito del Senado y de la Cámara de Diputados;
- c) el diseño y la emisión del Acta Única de Infracción, la que será válida en todo el territorio bonaerense;
- d) la aclaración, de modo indubitable, que la obligación de hacer la Verificación Técnica Vehicular (en adelante, VTV) seguirá rigiéndose por el Decreto provincial N° 4.103/95 y sus modificaciones y que la misma alcanza a todos los vehículos radicados en la Provincia de Buenos Aires;
- e) las facultades de fiscalización impositiva que se otorgan a la Agencia de Recaudación de la Provincia (ARBA) en los talleres donde se realiza la citada VTV; debe recordarse que la Ley (artículo 18°) asigna a dicha agencia la atribución de dictar su propio reglamento ad hoc para la referida cuestión; se trata de un asunto delicado pues la presencia de los sabuesos fiscales puede ahuyentar a quienes no estén al día con sus impuestos y así eludir la VTV, con la consecuencia de agravar los peligros de la circulación;
- f) la creación de la Escuela de Conductores Profesionales (artículo 25°), obligatoria para quienes pretendan conducir transportes de pasajeros y de cargas; será la Dirección Provincial de Transporte la encargada de administrar aquélla y de autorizar a instituciones privadas a dictar los



- mismos cursos; aquí surge la necesidad de que existan establecimientos autorizados en el interior del territorio bonaerense;
- g) la definición, la apertura y la regulación de la llamada cuenta "RUIT Licencias de Conducir" (artículo 9º); al respecto deberá determinarse fehacientemente si las Municipalidades podrán seguir percibiendo -y reteniendo para sí- las Tasas correspondientes a los servicios administrativos que presten en función de otorgar la Licencia de Conducir;
 - h) la puesta en marcha de la "Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial" (artículo 29º y siguientes) en la órbita del Poder Ejecutivo; se trata de un Fuero que resulta esencial regular de inmediato, dado que sobre éste descansará la inmensa responsabilidad de juzgar y castigar a quienes no respeten las leyes de tránsito; mientras no se ponga en marcha la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial, los Tribunales de Faltas Municipales seguirán interviniendo en los casos de infracciones cometidas en las vías de circulación bajo la jurisdicción provincial. Esta circunstancia lleva a plantear la duda acerca de si tales organismos pueden aplicar, o no, la Ley Nº 8.751 (Código de Faltas Municipales).
 - i) la adopción de la "Boleta de Citación del Inculpado" (artículo 38º) -presente en la Ley nacional Nº 24.449- exige certeza acerca de si aquella será la emitida por la Nación o si la Provincia utilizará una propia;
 - j) la celebración de "Convenios" con las autoridades de la Nación (artículo 2º) para resolver posibles conflictos -en el caso de las rutas nacionales bajo jurisdicción provincial- con respecto a la fiscalización del tránsito, la localidad dónde se juzgarán las infracciones y la repartición de los fondos recaudados en concepto de multas; aquí cabe destacar que la Ley Nº 24.449 se refiere a la *obligación* de firmar tales Convenios y la Ley Nº 13.927 sólo contempla la *posibilidad* de suscribir los mismos.
 - k) la adopción del "Acta de Choque" -prevista en el artículo 66º de la Ley nacional Nº 24.449-; debe definirse si para dicho documento se copiará el diseño que utiliza la Nación o se creará uno propio.

Más allá de los temas mencionados, existen otros que son de extrema importancia y no pueden aguardar más tiempo que la Ley Nº 13.927 permanezca sin su correspondiente reglamentación.

Además los municipios bonaerenses, ante dicha falta de reglamentación -en la práctica- continúan aplicando las normas anteriores a la sanción de la Ley Nº 13.927. Es decir, básicamente, el Decreto provincial Nº 40/07. La citada norma, en su artículo 115º, permite el secuestro de los vehículos cuyos conductores sean hallados bajo la influencia del alcohol o de las drogas y sin embargo, la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 no contempla tal posibilidad. La enunciada contradicción es fuente de conflictos entre las autoridades municipales, los propietarios de los vehículos y la justicia provincial.

Por otro lado, en enero de este año, el Gobernador de la Provincia realizó una serie de declaraciones a la prensa, en las que manifestó su decisión de adoptar un Sistema de Licencias de Conductor por Puntos (o "scoring") tal como lo ha hecho la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dado que el mentado Sistema no está contemplado en la Ley nacional Nº 24.449 ni en la Ley provincial Nº 13.927, sería oportuno que el Poder Ejecutivo bonaerense elevara a la Legislatura un Proyecto de Ley que contenga las bases y elementos para la implantación del mismo. Transcurridos más de dos meses, el



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

Ejecutivo provincial no ha enviado absolutamente nada al respecto, contradiciendo así lo manifestado en diversas oportunidades por el Sr Gobernador.

De acuerdo con el artículo 27º de la Ley N° 13.927, la Legislatura cuenta con un plazo de 180 días para dictar las "normas de seguridad mínimas para el transporte de pasajeros y el de cargas". Resulta extraño -e insólito- que una cuestión tan esencial, como es la definición de las medidas de seguridad a adoptar en el transporte de pasajeros y en el de cargas, quede supeditada a un lapso de tamaña extensión.

Los bloques oficialistas -en ambas Cámaras de la Legislatura- deberían ser los primeros en tomar la iniciativa en este asunto con el objeto de aprobar, lo más pronto posible, una ley complementaria que establezca los requisitos de seguridad que deberán cumplir los vehículos destinados a dicha actividad.

Por todo lo expuesto y habiendo vencido el plazo fijado, es que solicitamos la urgente reglamentación de esta ley, que por tratarse de un tema esencial en el desarrollo de la vida de los bonaerenses entendemos prioritario.

CARLOS ALBERTO NIVIO
Diputado Provincial
H. Cámara de Diputados
Pcia. de Buenos Aires.