

Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

EL SENADO Y CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES, SANCIONAN CON FUERZA DE

LEY

ARTÍCULO 1°. Incorpórese el inciso f) al artículo 39 bis de la ley 13.927 el cual quedará redactado de la siguiente manera:

f) En los casos dispuestos por el inc. b) I), II) Y III), luego de reestablecida la aptitud para conducir vehículos, el conductor infractor deberá contar con un sistema de Ignición por Alcohometría en todo vehículo que conduzca por el plazo en que lo determinen los Jueces Administrativos de Infracciones de Tránsito Provinciales. Dicho plazo no podrá ser en ningún caso, inferior al plazo de inhabilitación al que hubiere sido condenado el infractor.

La instalación del dispositivo estará a cargo del conductor y sólo podrá utilizar aquellos vehículos que estén provistos del mismo.

ARTÍCULO 2°. Incorporase como inciso quater del artículo 27, a la Ley 13.927, el siguiente:


27 Quater.- Todos los transportes de pasajeros y de cargas en la Provincia de Buenos Aires deberán tener instalados sistemas de Ignición por Alcohometría.



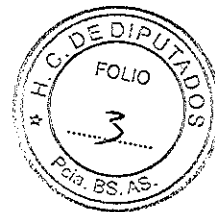
La autoridad de aplicación determinará cuales son los sistemas aprobados a tal efecto y el plazo en el que los transportes enunciados deberán adecuarse a lo dispuesto en el presente artículo.

La instalación del dispositivo estará a cargo del propietario del transporte de carga o de pasajeros.

ARTÍCULO 3 °. Comuníquese al Poder Ejecutivo.



PABLO A. GARATE
Diputado
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

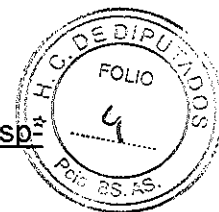
FUNDAMENTOS

Por medio del presente proyecto se pretende la incorporación de mecanismos que ayuden a combatir la alta tasa de siniestralidad vial que presenta la Provincia de Buenos Aires.

Los siniestros de tránsito constituyen, en la Argentina y el mundo, una de las principales causas de morbi-mortalidad, al punto de ser incluidos por la Organización Mundial de la Salud, OMS, en la categoría de "epidemia".

La Argentina ostenta uno de los índices más altos del mundo en víctimas en el Hay pesadillas que pueden repetirse y no por ello resultan menos aterradoras. En nuestro país constituye la primera causa de muerte, desde el segundo año de vida, en los menores de 35 años y la tercera, entre los mayores de esa edad. Se estima que, cada año, resultan heridas de gravedad alrededor de 120.000 personas, de las cuales aproximadamente 15.000 quedan afectadas con discapacidades permanentes. El consumo de alcohol constituye uno de los principales factores causantes de muertes en el tránsito, registrándose entre las tres primeras causas de mortalidad vial de los jóvenes en la mayor parte del mundo.

En este contexto, durante el año 2017 se registraron 20 muertes en siniestros viales por día. La cifra, que en principio asusta, se mantiene prácticamente igual que en 2016, pero además, aun cuando la cantidad de automóviles y otro tipo de vehículos pesados como así también las motociclistas se incrementan notablemente, la cantidad de víctimas fatales no baja desde hace 25 años. La provincia de Buenos Aires es el distrito más afectado con 2.172 fallecidos, tal



como ocurrió también en el año 2016 (file:///C:/Users/despigarate/Downloads/informe_estadistico_2016.pdf)

En línea con lo expuesto y con motivo de los altos índices de accidentes de tránsito con víctimas graves y/o fatales, el congreso nacional sancionó la ley n°27.347 agravando las penas previstas en los artículos 84 y 94 del Código Penal e incorporando nuevas figuras en el artículo 84bis y 94bis del citado Código, así como modificando el artículo 193bis.

Centrándonos en el análisis de las figuras incorporadas (84bis y 94bis CP) que entre otras conductas agrava la pena en aquellos casos en que el conductor estuviese "...bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos..."

Ahora bien, la experiencia nos enseña que es frecuente la negativa de realizarse los test correspondientes para establecer estas circunstancias agravantes, con lo que – en la praxis – bastará con negarse a realizar los mismos para no incurrir en la conducta descrita en los tipos agravados, ya que mientras que su constatación es circunstancia agravante del tipo penal básico, en tanto que la negativa a realizarlo sólo implica, de conformidad con el artículo 73 de la ley 24.449, una falta y una presunción de conducir alcoholizado o bajo la acción de estupefacientes, conforme el artículo 48 inc. a) de la misma ley.

Teniendo en cuenta las circunstancias y los antecedentes referidos, consideramos que la presente iniciativa tiende a establecer un sistema de prevención de los accidentes viales, a tenor de lo que está ocurriendo en otros países y sus experiencias al respecto, resulta determinante la importancia de establecer, con carácter obligatorio, sistemas – en el vehículo – de control de alcoholemia de los conductores o dispositivos de bloqueo por alcoholemia.

En este sentido, corresponde mencionar las experiencias tomadas en numerosos países respecto de la colocación de este tipo de sistemas también denominados sistema de Optimización en Seguridad Vial y Alcolest (Sistema Ignición por



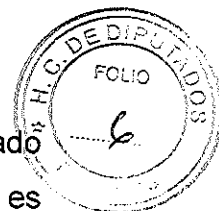
Alcoholimetría) o “Alcolock”, entre los que se pueden destacar Austria, Bélgica, Francia, Finlandia, Holanda, Suecia o Polonia, donde ya es habitual su uso en el transporte público o entre los conductores reincidentes.

Suecia ha impuesto el uso del Alcolock a los profesionales desde el año 2010. España, a través de la Diputación de Valladolid, presentó con la Universidad y la empresa “La Regional” el proyecto europeo Alcolock de autocontrol de alcoholemia para conductores, de implantación experimental en España sólo en esa provincia. La Comisión Europea, mediante la Dirección General de Energía y Transporte, financia la implantación del Alcolock en cinco países europeos: Alemania (en el transporte de mercancías peligrosas), Bélgica (personas dependientes del alcohol), Noruega y España (transporte público de pasajeros) y Países Bajos.

Holanda, Suecia y Finlandia fueron los primeros en implantar el sistema de bloqueo del coche por alcoholímetro hace ya un par de años. Francia, Bélgica y Dinamarca están “dando pasos en la buena dirección”, según la Comisión, hacia políticas de este tipo. Por ejemplo, en Francia, todos los autobuses escolares están dotados de esta tecnología y, a partir de principios de septiembre de 2015, extendió la obligación de llevarlo a todo tipo de ómnibus. En síntesis, y dado el elevado número de accidentes de tránsito con víctimas en nuestro país, entendemos necesario comenzar a andar el camino de implementación de sistemas que permitan evitar la conducción en estado de ebriedad.

Cada vez más los países que incorporan el dispositivo que impide la puesta en marcha de los vehículos conducidos por personas alcoholizadas, teniendo en cuenta que el alcohol es la causa de uno de cada tres accidentes mortales en los caminos.

Resulta importante mencionar también, que la Ciudad de Buenos Aires ha implementado un plan de colocación de dispositivos **alcoloks** para los transportes escolares que transiten por la ciudad. (<http://movilidad.buenosaires.gob.ar/control-y-seguridad-vial/seguridad-vial/seguridad-vial-para-ninos-y-jovenes/alcolocks-en-transportes-escolares/>)

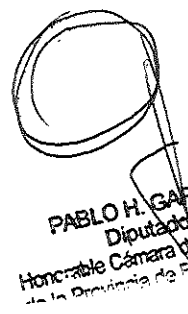


Estos sistemas consisten en un dispositivo electrónico que se encuentra conectado con los sistemas de encendido del vehículo. Para poner el motor en marcha es imprescindible que el conductor realice el autocontrol de alcoholemia. Si el resultado muestra una tasa de alcohol en aire espirado superior al límite prefijado en el dispositivo, no se podrá arrancar. Pruebas adicionales pueden ser asimismo requeridas estando el vehículo en marcha en intervalos de tiempos aleatorios y/o programados. Si las pruebas en marcha no son realizadas, o se detecta alcohol por encima del límite preestablecido, se activará una alarma y se mantendrá hasta que el conductor pase la prueba o detenga el vehículo y apague su motor.

Este dispositivo cuenta con dos subsistemas. Además de la parte que realiza los test de alcoholemia, dispone de un módulo de control que registra los resultados, los intentos de arrancar sin superar previamente el test, las fechas, las horas y niveles de alcohol. Actúa como una caja negra del camión, ómnibus o vehículo en general.

En última instancia, corresponde destacar que en base al desarrollo de la tecnología existen experiencias en el mundo de instalación de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en los propios Smartphones de los usuarios, de manera que no requiera la incorporación de sofisticados mecanismos en los vehículos ni grandes erogaciones de dinero para su colocación.

Por todo lo expuesto solicito la aprobación del presente proyecto de ley.



PABLO H. GARATE
Diputado
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires