



**UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA**

**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas**

**Sede Regional Rosario**

**Carrera de Abogacía**

**Conveniencia en la aplicación de un Sistema legal de Licencia de**

**Conducir por Puntos**

**2012**

**Tutor:** Facciano, Osvaldo

**Alumno:** Gotta, Gabriela Soledad

**Título al que aspira:** Abogada

**Fecha de presentación:** Noviembre de 2012

## **Dedicatorias y Agradecimientos**

A mis padres Fernando y Susana, por el apoyo a lo largo de mi carrera y de mi vida; por la confianza; por el sostén y el empujón hacia adelante.

A mi compañero de vida, que nos elegimos hace más de 15 años, y fue más de una vez, la compañía de estudio.

A mi hijo, Felipe, que me acompañó en esta última etapa de la carrera.

A mis jefes, amigos, profesores... Omar, fue la persona que me inculco el amor por el Derecho de Tránsito, la persona que durante más de 4 años confió en mí, y me incorporó en su Estudio, fue una gran persona y hace 2 años que dejó de estar físicamente entre nosotros; y...

Daniel, es la persona que aún me sigue enseñando día a día el ejercicio de la profesión, con su gran experiencia, su amplio conocimiento y lo que más lo caracteriza la bondad que tiene y sin esperar nada a cambio.

Mi agradecimiento a los profesores y directivas de la Universidad, y en especial al tutor de esta tesis, Dr. Osvaldo Facciano, por aceptar la responsabilidad que ello significa.

Espero y deseo que todo el trabajo realizado influya en cada una de las autoridades de las provincias para buscar el bienestar de toda la sociedad.

## **1.- Resumen**

En la actualidad ha adquirido relevancia una problemática que se observa desde hace mucho tiempo: los accidentes ocurridos por personas que con mucha negligencia conducen o en más de un caso es por la falta de experiencia en la conducción.

Este problema se manifiesta, tanto a nivel local, como provincial y más aún nacional. Por ello, en este trabajo lo que pretendo es, como lo indica el título, voy a desarrollar la conveniencia de las provincias en adoptar el sistema de licencia de conducir por puntos, a mi manera es una forma de empezar a reducir la cantidad de siniestros y más aún, debería implementarse en forma unificada en toda la República Argentina.

Comenzamos en el **capítulo primero** con el tema de Tránsito, que a pesar de las distintas necesidades y problemáticas sociales que deben ser atendidas, el tema del tránsito aparece como algo cotidiano. Siguiendo en el **segundo capítulo** con el grueso de la cuestión, que es la Circulación de las Personas y vehículos por la vía pública. Para luego en el **tercer capítulo** avanzar en el concepto de Conductor, que es actor principal en el tránsito vehicular y, en especial, en que regulación legal encontramos dicha definición, cuales son los tiempos de reacción y a los factores que los retrasan, entre ellos la ingestión de sustancias alcohólicas y de drogas; al **automóvil**, que es una de las herramienta que aquél dispone para trasladarse de un lugar a otro, analizando todo lo concerniente a los dispositivos de seguridad que le ofrece; y a la **vía pública**, que constituye el camino por el cual se canaliza la circulación vehicular.

Para así llegar al **cuarto capítulo** y avocarnos al tema de Licencia de Conducir y en el **quinto** y último capítulo, el Sistema de Licencia de Conducir por Puntos, mediante el análisis de nuestra legislación nacional, regulada por la 26.363.

En la parte final del trabajo expondremos una conclusión general del conflicto y las propuestas brindadas para mejorar la implementación de dicho sistema.

## **2.- Estado de la Cuestión:**

El estudio de toda ley debe necesariamente comenzar a partir de los ordenamientos constitucionales en mérito a lo que establece el artículo 31 de la Constitución Nacional. La primer grada de la escalera jerárquica de las fuentes del derecho corresponde a la Constitución Nacional, la segunda a las leyes dictadas en consecuencia de ella, ya que ésta es la base sobre la que se apoya todo el ordenamiento jurídico. Debemos recordar

que la República Argentina ha adoptado según lo estipulado por el Art. 1 de la Constitución Nacional, la forma Representativa Republicana Federal. Por esta razón existe una administración nacional y una provincial.

De acuerdo a estas razones históricas, existieron primero las Provincias y luego surgió la Nación. De manera entonces, que hay que pensar que la Nación tiene las facultades que expresamente le otorgaba la Constitución Nacional y que son aquéllas que le delegaron las Provincias cuando concurrieron a formar el Estado Central cediendo parte de la autonomía en forma definitiva. El resto de las facultades, las no enumeradas, o sea, las que las Provincias se han reservado, son de competencia exclusiva de cada una de ellas, sin perjuicio de que pueda haber algunas que son concurrentes. Entre las facultades no delegadas se encuentra el poder de policía, el **tránsito**, etc.

Es por ello que **la Nación carece de atribuciones para dictar una Ley en materia de tránsito a la que deban ajustarse las provincias en esta materia**. Son éstas quienes tienen que sancionar y aplicar las Leyes de Tránsito. Tan solo quedan fuera de esta materia las regulaciones industriales referidas a la fabricación de vehículos, que son competencia de la autoridad nacional.

**LEY NACIONAL DE TRANSITO N° 24.449:** En nuestro estado existen vías de dominio nacional. Por ésta razón, la Nación debió dictar una ley que regule el tránsito vehicular que entró en vigencia el 1° de Diciembre de 1995. Esta ley detenta el carácter de ley federal, es decir que rige en territorio federal (Capital Federal, territorios nacionales, mar territorial argentino y su plataforma con espacio aéreo y subsuelo). En su Art. 91 invita a la adhesión de las provincias. Hacia fines de 1996 se adhirieron las siguientes provincias: Entre Ríos, Chaco, Chubut, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Neuquén, Río Negro, San Luis, Santa Cruz, Tucumán, Santiago del Estero y La Pampa.

Córdoba no adhirió a la ley nacional y en el año 1996 dicta la Ley Provincial de Tránsito y la Seguridad Vial Ley N° 8560. En principio, era una copia fiel de la ley nacional, pero no trataba las regulaciones industriales referidas a la fabricación de vehículos ya que es materia de competencia de la autoridad nacional.

El resultado final de la aplicación de esta Política de Estado, debe necesariamente tender a una disminución progresiva y geométrica de los accidentes en la vía pública. La convivencia pacífica en sociedad debe ser garantizada, empleando todos los recursos

disponibles. La seguridad vial es uno de los bienes jurídicos a proteger y una meta a la que debemos llegar, aplicando los esfuerzos de todos en beneficio del bien ciudadano.

Desde el estado nacional se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2006 – 2009. Por otra parte las provincias han participado en forma significativa en el diseño de las acciones en materia de tránsito y seguridad vial, lo que dio lugar a la firma del Convenio Federal, el cuál fue ratificado por Decreto 1.232/07.

En el entendimiento de la necesidad de elaborar políticas de Estado que perduren en el tiempo, la Presidenta de la Nación acompañada por el Ministro del Interior, Cdor. Florencio Randazzo, anuncio en febrero del 2008 las acciones de ese año, elevando al Congreso de la Nación un proyecto de Ley por el cuál se establecía la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El Proyecto enviado al congreso recibió tratamiento por separado, resultando del mismo dos leyes. La primera que recibe el N° **26.353** de fecha 28 de febrero de 2008, por la cual se ratifica en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el ‘Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial’, suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por decreto del poder ejecutivo nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007, y que como Anexo forma parte integrante de la presente.

La segunda ley que recibe el N° **26.363** de fecha 09 de abril de 2008, en esta se dedica el capítulo I a la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en el marco de estas políticas de estado, 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.

Esta Agencia Nacional de Tránsito, funcionará como organismo descentralizado en el ámbito del Ministerio del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado.

Dicho organismo, tiene como misión específica la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacional e internacional.

Por ello, en este contexto, en primer lugar, se propicia la adhesión a la normativa nacional vigente en la materia.

A fin de lograr una reducción drástica de la tasa de siniestralidad en todo el territorio nacional, la Ley 26.363, prevé la conformación de una base de datos como una herramienta fundamental para centralizar en la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la totalidad de la información relativa al tránsito y la seguridad vial del país con el objeto de asegurar el cumplimiento de la misión de este organismo, para lo que deberá interconectar sus áreas de funcionamiento, con las distintas jurisdicciones del país para la concreción eficaz de las medidas acordadas.

Se propicia asimismo, la constitución de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, a la vez que la optimización del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, con acceso de todas las jurisdicciones.

Por último, mediante el decreto N° 906/08, designo a partir del día 15 de mayo de 2008, en el cargo de Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, al Licenciado Juan Felipe Rodríguez Laguens.

Las provincias y la Nación han abordado distintas acciones destinadas a atenuar las graves consecuencias personales, familiares y sociales, que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se advierten en el todo el territorio nacional.

### **3.- Marco Teórico:**

El objetivo del desarrollo de esta tesis es brindar un panorama actualizado y general sobre el tratamiento profundizado de la situación jurídica normativa del tránsito de toda la República Argentina, ya que es una facultad no delegada de las provincias a la nación, lo cual cada una puede dictar su propia legislación al respecto.

Nuestro sistema constitucional tiene una división territorial del poder en tres niveles: federal o nacional, provincial y municipal o local. El principio rector de distribución del poder entre el Gobierno federal y las provincias se encuentra establecido en la Constitución Nacional desde sus orígenes, en su actual artículo 121, por el que las provincias conservan todo el poder no delegado al Gobierno federal en la Constitución y el que expresamente se reservaron al momento de su incorporación. Este principio se aplica de manera indiferente tanto a las catorce provincias que se incorporaron a la Nación al momento de dictarse la constitución originaria como a las que se crearon con posterioridad. En los artículos subsiguientes al 121 ( y en el artículo 5) se desarrollan los alcances del principio de autonomía provincial, por el cual las provincias tienen la facul-

tad de dictar su propia constitución, regirse por ella y elegir a sus autoridades para ejercer los tres poderes del Estado sin ninguna interferencia del Gobierno federal (art. 122). A su vez, cada provincia debe contemplar en su constitución la creación de un sistema de gobierno local en el que se asegure la autonomía municipal (art. 5 y 123).

La autonomía municipal se ejerce en el marco dado por las normas fundamentales que en esta materia dictan las provincias, que son la Constitución y en algunos casos la ley orgánica de municipios, por lo que decimos que se trata de una autonomía de segundo grado (subordinada a la provincial). El art. 123 contiene una incorporación de la reforma constitucional de 1994 que da precisión a un largo debate doctrinario y jurisprudencial respecto de la autonomía de los municipios.

La intención final de esta investigación apunta a lograr un equilibrio armónico y razonable entre las personas y éste nuevo Sistema de Licencia de Conducir por puntos, que se quiere ir implementando de a poco en todas las provincias de la República Argentina para lograr una mayor efectividad de la misma.

Mi propósito es que este humilde trabajo resulte útil y promueva un mayor conocimiento del sistema y una concientización para el cuidado de la vida humana, que tan poco la valoramos.

#### **4.-Introducción**

Con rutas diseñadas para circular a bajas velocidades, por las que transitan camiones de gran porte y automóviles de última generación, con otros que se desplazan lentamente; con conductores que, en su mayoría, son habilitados sin la necesaria preparación; y con controles deficientes por parte de las autoridades, ARGENTINA es, a no dudarlo, el escenario ideal para que la tragedia esté instalada en sus calles, generando muertos y heridos en número equivalente a tres “Cromañón” por mes.

No se trata de hechos casuales, sino causados, en especial, por errores humano<sup>1</sup> que se podrían disminuir drásticamente exigiendo exámenes psicofísicos y de idoneidad conductiva como requisito previo para el otorgamiento de la licencia de conducir y con

---

<sup>1</sup> Según las últimas estadísticas, tienen incidencia en el 84% de los casos.

la aplicación de la ley con el rigor que las circunstancias imponen<sup>2</sup>, habida cuenta que la red vial y los vehículos mejoran día a día, brindando mayor seguridad a los usuarios de la vía pública. Ya lo advertía *Juan Manuel Fangio*, cuando un periodista le preguntó: “*Si los Argentinos manejamos muy mal, ya que somos campeones en producir accidentes,*” y él, con la sabiduría que lo caracterizaba, le respondió:

*“No, al contrario!! Yo diría que manejamos muy bien,... pero se puede manejar muy bien y conducir muy mal, eso es lo que nos pasa...Detengámoslos un momento y observemos las cosas que se hacen manejando, son extraordinarias. Pero **saber conducir**, es mucho más que llevar el volante....El argentino maneja muy bien, **pero conduce muy mal**. Padecemos de **dos defectos**: mala educación y mala voluntad. En todo caso,...dime como conduces tu auto y te diré quién eres. Así de simple.”*<sup>3</sup>

Un relevamiento realizado por alumnos de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Córdoba en esquinas céntricas de dicha ciudad, confirmó los dichos de quien fuera cinco veces campeón del mundo de fórmula uno, al comprobar que, sobre un total de 2623 vehículos, en sólo 4, sus ocupantes tenían colocados el **cinturón de seguridad**; que la mayoría de los **menores** de 10 años iban sentados adelante; que en 3 horas, 227 vehículos cruzaron la **doble banda amarilla**; que en el mismo lapso 2069 peatones transpusieron la calle **sin fijarse en el semáforo**; y que 730 motociclistas, sobre un total de 1035, circulaban **sin casco**, de los cuales **65 cruzaron cuando el semáforo tenía luz roja**.<sup>4</sup>

La problemática no es nueva, ya la padecieron las naciones del primer mundo después de la segunda guerra mundial, con la diferencia, respecto a nosotros, que sus gobiernos reaccionaron sin pérdida de tiempo, como lo hizo el de Francia, que bajó la mortalidad de 16.600 personas por año, que se registraba en 1972, a 10.300 en 1990, pese a haber duplicado la cantidad de automotores en dicho período<sup>5</sup> y últimamente el de España, cuyos resultados quedan graficados en el informe de “*La Voz del Interior*” del 04.04.08, cuando dice:

---

<sup>2</sup> En 1995 se sancionó la Ley N° 24.449, que rige en todo el país, excepto en las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, que en la misma época dictaron las leyes N° 11.430, 8.560 y 6.082, que en forma coincidente consagran los institutos que rigen en todo el mundo.

<sup>3</sup> Reportaje reproducido años después en la Revista *Nueva* (ADI), N° 404, 11/04/1999, página 70.

<sup>4</sup> “Diario La Voz del Interior”, 04- 04- 1998.

<sup>5</sup> “Code Rousseau de la route” (Francia), página 182.

*“En Buenos Aires mueren por accidentes de tránsito 400 personas por año, mientras que en París la cifra sólo alcanza a 62. Y en España, cuya población es de 39.5 millones de habitantes y su parque automotor supera los 20 millones de unidades, fallecen por tal causa 5483 personas en el mismo lapso, cuando en Argentina que tiene 34 millones de habitantes y 6 millones de automotores, los casos fatales oscilan entre 10 y 11 mil.”<sup>6</sup>*

Para comenzar a revertir la situación planteada, cobran plena vigencia el consejo que le dio *Enzo Ferrar* a las autoridades italianas cuando procuraban detener la misma locura que hoy padecemos, cuando al ser consultado por las mismas, sostuvo:

*“...la indagación de las causas de accidentes implica ante todo la premisa paradójica de que conceder un permiso para conducir un automóvil, es como darle a un individuo una pistola cargada: en cualquier instante, en la primera situación desusual, puede ser un peligro mortal para él y para los demás. La **cuestión básica estriba en la preparación del futuro conductor**. Esto constituye el primer paso para llevar a cabo el plan de seguridad en las carreteras, que en realidad todos deseamos”.*<sup>7</sup>

Al cabo de más de treinta años de las experiencias referenciadas, aún se siguen autorizando para guiar motocicletas y automotores aptos para desarrollar altas velocidades a personas que carecen de idoneidad para hacerlo. En este contexto, resulta auspiciosa la decisión del gobierno nacional y el de la provincia de Córdoba de otorgarles un plazo perentorio a sus municipios<sup>8</sup> para que implementen el **Sistema Único de Emisión de Licencias de Conducir**, y el llamado a licitación para crear **Registro de Antecedentes de Tránsito**, con lo cual se lograría un triple objetivo; esto es, que los conductores tengan los conocimientos y la destreza mínima que los habilite como tales; que circulación de personas y vehículos en la vía pública se rija por una sola normativa; y a la *Red Informática Interprovincial del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito*.

Cabe destacar también la decisión del gobierno central de exigir la **Licencia Nacional Habilitante para Chóferes del Transporte de Cargas y Pasajeros** y el proyecto de declaración de **Emergencia del Tránsito Automotor en toda la Provincia** que hizo la Cámara de Diputados de Santa Fe<sup>9</sup>, ante la *escalofriante índice de accidentes en rutas y ciudades*, lo cual pone de manifiesto que se está admitiendo la gravedad del problema,

---

« La Voz del Interior » 04.04.98

<sup>7</sup> “Seguridad en la Carretera”, *Auto Club* N° 54, año 1970, página. 96.

<sup>8</sup> *La Voz del Interior*, edición del 23.06.06, página A. 16

<sup>9</sup> *La Capital*, Rosario, Sección *La Región*, edición del 25.06.06, página 28.

sólo faltan **políticas de Estado** aptas para afrontarlo, y que las mismas no se demoren, para evitar que la **vida**, que es el valor supremo que debemos defender, no esté expuesta al alto riesgo de ser tronchada por tantos irresponsables que circulan por nuestras calles.

En pos de dicho objetivo, elabore esta tesis en la cual sintetizo los principios que uniforman las leyes de tránsito en cuanto al sistema de la licencia de conducir por puntos que rigen en la Nación, para aportar a la sociedad las herramientas necesarias para obtener la licencia y circular con responsabilidad, y a los operadores de tránsito judicial, administrativos y de seguros, los conocimientos que les permitan resolver los casos que se les presenten sobre la materia. Sólo me resta aguardar que mi esfuerzo sirva a los fines propuestos.

## **Capítulo I**

### **APORTES DE LA PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO**

**Sumario: 1- Introducción. 2.- El Tránsito. 3.- Técnico – Jurídicas. 4.- Políticas, Económicas y Humanitarias. 5.- El hombre, la máquina y la vía. 6.- La Norma, la Sanción y la Seguridad Vial. 7.- Conclusión.**

## **1.- INTRODUCCIÓN**

Entre las distintas necesidades y problemáticas sociales que deben ser atendidas, el tema del tránsito vial aparece como algo cotidiano. Casi anecdótico, cuando comentamos situaciones ocurridas en nuestro diario transitar y además, como público, se da en la calle y a la vista.

Sin embargo y quizás porque entendamos que el concepto de público es de todos, no tengamos en cuenta que el “todo” se forma con cada uno de nosotros y por lo tanto, perdamos las identidades que soportan el todo quedando resumido en: “si es de todos no es de nadie”.

Cuando los datos<sup>10</sup> de muertes por colisiones de tránsito de los últimos diez años nos dan un promedio del 16% en la franja de 0 a 15 años y el 37% en adultos jóvenes de entre de 16 a 30 años, cada uno de ellos, tenía un nombre y apellido, una familia, una escuela, un trabajo, tenía esa identidad que forma parte del todo social al que a veces nos sentimos ajenos.

Dentro de las instituciones que conforman nuestra comunidad, la institución escuela es un referente y soporte social y cultural (¿podríamos imaginarnos nuestra sociedad sin escuela?). Como tal también se halla atravesada por la problemática del tránsito. Desde el ingreso y egreso al edificio escolar hasta la dolorosa y significativa pérdida de algún miembro de la comunidad educativa. Desde los comentarios de alumnos ante un choque, la comunidad, sea pequeña o una gran no escapará a su implicancia en el tema.

La idea de las autoridades gobernantes y en el cumplimiento de la normativa legal vigente de hacerse presente en esta instancia de formación, se muestra como una respuesta comprometida, a la capacitación del docente, aportándole elementos para hacer posible una educación vial que permita la constitución de una verdadera cultura vial tendiente a la salud, donde se haga propio el sentido de transitar seguros, en la situación social de todos y que hace al bienestar de la vida misma.

Así por tanto, y teniéndose en cuenta que la educación vial es además propuesta desde el ámbito educativo ministerial como un eje temático transversal, que cruza como tal, toda la organización curricular, haciendo énfasis no sólo en la formación intelectual sino también en la formación personal ética y ciudadana, es que los siguientes contenidos han sido pensados.

---

<sup>10</sup> Fuente: Informe I.S.E.V.

## **2.- EL TRANSITO**

El Transito, por su dinamismo, exige reglas claras que lo gobiernen, ya que cualquier duda de los conductores tengan respecto a las mismas, pueden ocasionar accidentes con consecuencia imprevisibles.

El sentido común, que es la base del razonamiento humano, indica que la solución consiste en establecer un código de convivencia vial único.

Nuestra inclusión como sujetos sociales en el tránsito vial se da, de manera espontánea. Es un aprendizaje que incorporamos de modo no metódico. Como padres y adultos, transmisores desde que nuestros niños nacen de pautas, saberes y valores, no siempre somos conscientes de las características que éstos tienen.

Solemos exponer a nuestros bebés bajando de la vereda a la calle, en primer lugar el cochecito para cruzar una calzada, y hacerlo además por donde nos quede más cómodo; arrastramos a nuestro pequeño del brazo a un ritmo de adulto, porque no calculamos el tiempo de traslado para llegar en horario a la guardería; estacionamos en doble fila frente al edificio escolar, provocando que el niño zigzagueé entre autos.

Muchos son los ejemplos, si nos detenemos a observar, de situaciones donde esas enseñanzas aprendizajes espontáneos y cotidianos no son pensadas y tenidas en cuenta, ni mucho menos reflexionadas. Contrariamente nos esforzamos y dedicamos tiempo y cuidado al comienzo de la deambulación. En nuestra sociedad, mueve a la alegría familiar el hecho de que se comience a caminar.

Tanto es así que una de las costumbres suele ser guardar como un recuerdo preciado, el calzado de los primeros pasos. Este hecho que puede parecer menor es de significado simbólico: este pequeño ser humano comienza a andar por sí mismo.

## **3.- TECNICO – JURIDICAS**

La ley 24.449 la sancionó en 1995 y fue enriquecida con el aporte de las Normas de Comportamiento Vial, vigentes en la mayor parte del mundo. De tal manera ha quedado conformado un moderno CODIGO DE TRANSITO que, entre otras cosas, regula la emisión de licencias de conducir, las condiciones de seguridad de los vehículos y las reglas de circulación en el territorio nacional. Además, establece las pautas para prevenir accidentes y la forma de actuar ante los mismos, a la vez que aprueba el Nomenclador Unico de Infracciones, que tífica las contravenciones y fija las penas.

Este cuerpo normativo contempla en forma sistemática el amplio espectro del tránsito, por lo cual resulta conveniente a los gobiernos provinciales **que se adhieran al mismo**. Quien no lo haga, quedará inevitablemente **marginado del sistema**, afectando a sus propios ciudadanos, toda vez que las licencias que expidan sólo habilitarán a sus titulares para conducir en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

#### **4.- POLITICAS, ECONOMICAS Y HUMANITARIAS**

El hecho que la COMISION DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, que es la que tiene a cargo la aplicación de la ley en toda la jurisdicción nacional, se integre con los representantes de las Direcciones de Tránsito, Vialidad, de Transporte y de las PROVINCIAS QUE ADHIERAN A LA LEY, explica la **importancia política** que tiene la adhesión, habida cuenta que le permitirá una participación directa en la elaboración de las decisiones de dicho ente regulador.

En lo **económico**, cabe destacar que la ley prevé la conformación del FONDO DE SEGURIDAD VIAL, que se integrará con el importe de las multas que se apliquen en zonas urbanas por los municipios y en las rurales por la policía, cuya distribución se ha hecho previendo distintas hipótesis que respetan el principio de equidad para que el sistema funcione sin mayores esfuerzos.

Y en lo **humanitario**, que es lo más importante, no caben dudas que el sistema que se ha diseñado permitirá prever accidentes y disminuir los efectos de los que inevitablemente se produzcan, lo cual justifica todo esfuerzo que se haga para ello.

#### **5.- EL HOMBRE, LA MÁQUINA Y LA VÍA**

Las razones por las cuales transitamos pueden ser diversas. Entre ellas resaltan las siguientes:

- a) **Por necesidad:** trasladándonos de un sitio a otro con un fin u objetivo: trabajo, estudio, adquisición de bienes y servicios, transporte de mercaderías, etc.
- b) **Por placer:** haciendo recorridos que queremos conocer: viajar por la montaña, etc.
- c) **Por razones sociales:** donde el traslado responde a objetivos más difusos, no siempre conscientes, que tienen que ver con costumbres y hábitos de la comunidad a la que pertenecemos: vuelta a la manzana céntrica de una población.

Las personas que transitamos tenemos distintas características:

- a) **Contextura física:** Altos, bajos, corpulentos, pequeños, etc.
- b) **Estado de salud:** Apto, No Apto, No Apto temporal.
- c) **Con afecciones físicas:** (permanentes o temporales) Motrices, De audición, De visión, etc.
- d) **Con afecciones psíquicas:** Trastornos neurologicos (permanentes o temporales), Consumo de drogas, Consumo de alcohol, etc.
- e) **Rasgos personales:** Personalidad, Hábitos y costumbres, etc.
- f) **Rasgos de identidad:** Edad, Origen, Idioma, Genero, Religión.
- g) **Para transitar por vía terrestre utilizamos diferentes medios:** (la ley 8560 reconoce 23 tipos diferentes) El propio cuerpo, El tren, Diferentes vehículos, Automóvil, bicicleta, camión, Camioneta, cuatriciclomotor, Motocicleta, ómnibus, etc.
- h) **Lo hacemos por espacios diversos:** Vereda o acera, Calle o calzada, Camino rural, Autopista, Autovía, Ruta, etc.
- i) **La traza de estos espacios presenta a su vez diferencias propias y comunes:** Rotonda, Elevaciones, Badenes, Curvas, Túneles, Puentes, etc.
- j) **Otros elementos de la vía serán:** El tipo de firme, La demarcación, El cantero central, La banquina, La iluminación, etc.
- k) **A su vez el medio ambiente y las características del terreno se harán presentes:** Niebla, Viento, Nieve, Lluvia, Zona de montaña, Zona de nevada, Zona de desmoronamiento, etc.

Como vemos son muchas, y el detalle podría ser mucho más específico y amplio aún, las variables que al transitar, existen. Pensemos que además se entrecruzan, pudiéndose dar en un mismo lugar y tiempo.

En este análisis fueron tomados en cuenta los elementos que conforman la tríada o triángulo compuesto por el factor humano, el mecánico y el ambiental.

El factor humano es el de mayor incidencia en caso de choque, no debido mayormente, a dificultades psicomotrices, hecho que es detectado en los conductores en el examen para la obtención de la licencia de conducir, sino debido a la toma de decisiones en el momento de dar una respuesta ante un estímulo no previsto. Es importante comprender que los peatones no deben quedar excluidos en esto. La toma de decisiones no

sólo y entre otras cosas, se conforma de la capacidad de conducir un vehículo, sino de la forma de conducirnos como personas, como sujetos sociales singulares y diversos. La intención del detalle anterior es justamente poder hacer hincapié en la necesidad del reconocimiento del otro, este otro que como yo también está apurado, llega tarde, o que a diferencia de mí está enfermo, camina o conduce lentamente por que tiene muchos años, pero que como yo también existe y forma parte de esta sociedad que transita. En la toma de decisiones influirán esos aprendizajes que he incorporado desde el nacimiento mismo. El registro que haya hecho del lugar que se le daba al otro en tanto ser humano, como ser viviente pero además con vivencias, fallas, vínculos, o el no registro, se mostrará a la hora de definir como conductor, una maniobra, para ser paciente ante el paso lento de una embarazada por la senda peatonal, o como peatón para prever y entonces evitar, la cantidad de maniobras que debe hacer un conductor si cruzo imprevistamente y por cualquier lugar la calle.

También está presente, en el transitar en general, más allá e incluyendo a la toma de decisiones, el sistema de creencias. El ser humano lo va a adquiriendo y conformando a lo largo de su vida. Está compuesto de representaciones sociales, es decir esto que para el común significa algo más allá de lo que realmente significa y se liga con lo que imaginamos y deseamos de manera inconsciente. Ideas sobre el status social, económico, etc. Se dota de una significación imaginaria a un hecho. Un ejemplo de las mismas es suponer que tener un auto lindo y último modelo me va a hacer más atractivo.

Muchas de las publicidades que vemos en televisión donde es preponderante el lenguaje de la imagen se basan en estas representaciones sociales.

Los mitos, también conforman nuestro sistema de creencias. Se sostienen e insisten en nuestro discurso aunque no sean verdad. Ante alumnos de 5<sup>to</sup> año de la carrera de derecho de una facultad nacional, y en un curso de reflexión sobre el derecho a transitar fue sorprendente escuchar que: -"El choque es cosa del destino". Debemos entender entonces que "el destino" tiene una entidad propia y que puede incluso más que el libre albedrío de las personas. Por lo tanto no somos las personas las responsables del choque sino "el destino". Al revisar este concepto los alumnos comprendieron que estaban ante un mito.

Aplicar este mito al tránsito implica la peligrosa irresponsabilidad de no hacerse cargo y continuar con el concepto de accidente, en tanto no hay responsable.

## **6.- LA NORMA, LA SANCIÓN Y LA SEGURIDAD VIAL** <sup>11</sup>

Retomando la multiplicidad de componentes que hacen al tránsito vial, imaginándonos en situación de salir a formar parte de él, cómo podemos llevar a cabo un transitar seguros? Es solamente frente a la instancia de la ley y a través de sus normas que, como reguladora y organizadora de nuestro desplazamiento en tiempo y espacio será posible. La norma podemos pensarla entonces como parte misma de él. Decimos que la ley y las normas hacen al tránsito. Surgen de la propia demanda que sus usuarios requieren, para que sea posible. Ser escuchados, tenidos en cuenta, en el diseño de políticas sobre las que luego se basaran las normas, respecto del uso que a ese espacio público se le dé, si bien no garantizará el total cumplimiento, si logrará el de la mayoría, que a su vez puede funcionar como regulador espontáneo. Cuando la norma es impuesta generalmente es resistida.

Otras de las razones por la que no se da cumplimiento a pesar de ser surgidas de políticas de tránsito bien intencionadas y cuidadosas de la vida, suelen ser, la desvalorización por no ser nada o insuficientemente difundidos sus beneficios. Un ejemplo de esto puede ser la implementación del examen psicofísico, cuando solo se difunde que es obligatorio. Sin embargo este examen, cuando es implementado seriamente, hecho por profesionales dedicados al tema, puede permitir detectar insuficiencias visuales, auditivas, malestares diversos, que de no ser evaluado en esa instancia, la persona no se enteraría sino en un estadio más avanzado.

El desafío a la ley, entendiendo por ésta a las pautas de crianza, en algunas etapas de la niñez y la adolescencia deben ser entendidas como parte de la constitución misma de la personalidad. Es la búsqueda del límite. El sujeto, también en lo físico, es en formación. Es entonces y precisamente por eso, que la transmisión de los límites deben ser claros. Es común escuchar: -Déjalo... es chiquito!, O: -Y... es adolescente! Pareciera querer encontrarse en la edad de aquellos a los que tenemos que formar, el modo de justificar nuestro corrimiento en la puesta de límites. Sin embargo poner límites le permitirá conocer y conocerse, saber hasta dónde puede. Respecto de la ley y las normas de tránsito también debemos hacernos cargo como adultos no solo de cambiar nuestros malos hábitos (ejemplos dados al comienzo), sino además de introducir el concepto de límite en tanto ley, que no debe ser transgredida. Si lo es tendrá sanción, porque la ley

---

<sup>11</sup> Los conceptos de ley y norma deben ser entendidos desde una perspectiva social y psicológica, no jurídica.

fue producto de la necesidad de posibilitar un bien común, como lo es transitar seguros. La sanción forma parte de la ley ya que ésta, esta para ser cumplida, por lo tanto sino lo es sobrevendrá en falta. Es necesaria para darle credibilidad y fundamento a la ley. No debe entenderse como castigo sino como consecuencia de haber sobrepasado un límite. Cuando no hay sanción hay relajamiento del cumplimiento de la ley. Al hacer referencia de la resistencia al cumplimiento cuando una ley es impuesta, la sanción también perderá fuerza, y probablemente será más resistida que cuando la ley surge de la manera anteriormente dicha. Siguiendo el mismo ejemplo deberá cargar no sólo con la sanción prevista en la legislación correspondiente quien atropelle a una persona por ir a excesiva velocidad en una ruta que atraviese el casco urbano de una ciudad. Además tendrá una sanción social inmediata, por infringir una norma que protege y por lo tanto pone en peligro la vida de todos.

## 7.- **CONCLUSION**

Se puede inferir que...

***“El transito es un sistema:*** En tanto es un conjunto de normas y principios ligados entre sí para el ordenamiento y funcionamiento del mismo

***El modo de transitar es un hecho cultural:*** En tanto es resultado de los usos, costumbres y valores de un pueblo.

Desde la comprensión y aplicación de ambos conceptos se puede repensar la seguridad vial con la intención de evitar la mortandad, morbilidad, gastos económicos privados y públicos, pérdidas potenciales de horas de vida, trabajo, estudio.

## **Capítulo II**

### **EL TRANSITO: ENCUADRAMIENTO LEGAL**

**SUMARIO: 1.- Introducción. 2.- Breve historial. 3.- Ámbito de aplicación: a) Material y b) Territorial. 4.- Tratados internacionales. 5.- Conclusión.**

## 1.- INTRODUCCION

Previo al estudio de las reglas que regulan la circulación de personas y vehículos por la vía pública, que constituyen el objeto central de este estudio, se impone establecer el marco legal en el cual se sustentan.

## 2.- BREVE HISTORIAL

La **Constitución Nacional**, en su artículo 1º) establece: “*La Nación Argentina adopta para su gobierno la forma representativa republicana federal...*”; y en el artículo 121 expresa que “*Las provincias conservan todo el poder no delegado por esta Constitución al Gobierno Federal.....*”.

Y el *tránsito* es, precisamente, uno de los *poderes no delegados* por las provincias a la nación, a diferencia de los países, como Chile, cuya ley de Tránsito N° 18.290 rige a lo largo y a lo ancho de su extensa geografía<sup>12</sup>

En consecuencia, desde los inicios de nuestra historia y a lo largo de más de noventa años de vida institucional, cada provincia y dentro de ellas prácticamente en todos sus municipios y comunas dictaron sus propias disposiciones sobre la materia, generando un verdadero caos normativo, que recién comenzó a ordenarse al finalizar la segunda guerra mundial, por el notorio incremento del parque automotor, al reconstruirse la industria del ramo en los países centrales; y en lo que respecta a la región, al primer puente internacional que nos une con Brasil, que habilitó nuestras comunicaciones terrestres, que nos obligó a armonizar las normas básicas, entre ellas la de circular la *mano* derecha, habida cuenta que hasta entonces aquí se lo hacía por *la izquierda*, siguiendo la tradición inglesa.

El primer dispositivo que se dictó sobre el particular fue el Decreto N° 12.689/45, que aprobó el **Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República**, que fue ratificado por Ley N° 13.893 del año 1949, el cual rigió hasta que lo reemplazó el Decreto N° 692/92<sup>13</sup>; que se aplicó hasta 1995, que es cuando se promulgó la actual **Ley N° 24.449**<sup>14</sup>. A partir de entonces comenzó un lento proceso de

---

<sup>12</sup> En su artículo 1, dice: “A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que...usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, **rurales o urbanas**, caminos vecinales o particulares destinados al uso público...”

<sup>13</sup> En el ínterin, se dictó la Ley 22.934, que fue derogada a los pocos meses por haber sido sancionada durante *el proceso*, por lo cual se siguió aplicándose el viejo reglamento.

<sup>14</sup> Sancionada el 23.12.94, promulgada parcialmente por Decreto N° 233/ 95; reglamentada por Decreto N° 779/95.

adhesiones provinciales<sup>15</sup>, que culminó en 1998 con la de Santa Fe<sup>16</sup>, por lo cual tiene vigencia en todo el país, a excepción de las Provincias de Buenos Aires, Mendoza y Córdoba, que optaron por dictar sus propios ordenamientos.<sup>17</sup>

De las provincias que se apartaron del ordenamiento nacional, la que más dificultades debió afrontar, es la de **Córdoba**, por cuanto su *Constitución*<sup>18</sup>, al reconocerle *autonomía*<sup>19</sup> a sus municipios, los autorizó a atender, entre otras materias, el *tránsito*<sup>20</sup>, con lo cual más de 400 ciudades y localidades dictaron sus propias ordenanzas, con criterios disímiles<sup>21</sup>. Un ejemplo de las dificultades que esto plantea es la incorporación por la provincia de Córdoba de un sistema propio de señalización. Se menciona esta circunstancia a modo ejemplificativo. La situación comenzó a revertirse a partir del dictado del Decreto 1993/99 que reglamentó la **Ley N° 8560**<sup>22</sup>, a la cual se fueron adhiriendo los municipios y comunas del interior. Cuando la misma ya regía en la mayor parte de la provincia, fue reformada por las Leyes N° 9092 y N° 9140, con lo cual en algunos lugares regía el texto original y en otros con una o ambas modificaciones. Para aventar cualquier duda al respecto, el legislador dictó la actual **Ley N° 9169**, que ordena los distintos textos, manteniendo la numeración original (N° 8560), con la finalidad de conservar las adhesiones recibidas, las cuales se potencian día a día merced a la incesante labor de la *Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial*<sup>23</sup>, aunque aún resta hacerlo la ciudad Capital, que sigue aplicando su Ordenanza N° 9981. El nuevo plexo legal, considero que es el más avanzado del país, por cuanto, entre otros institutos que modifica o incorpora, se encuentra *‘Las Normas de Comportamiento Vial’* inspiradas en la ley española, y como tal coincidente con la mayoría de la legislación europea.

Es así, 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.

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

<sup>15</sup> En función de lo dispuesto en su art. 1º), cuya parte pertinente dice “...Será ámbito de aplicación la jurisdicción Federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales”

<sup>16</sup> Por Ley N° 11.583, publicada en el Boletín Oficial el 14.10.98

<sup>17</sup> Buenos Aires, Ley N° 11.430; Mendoza, Ley N° 6082; y Córdoba, Ley N° 8560 ( t.o Ley 9169)

<sup>18</sup> Su última reforma data de 2001.

<sup>19</sup> Conforme lo exige la Constitución Nacional en su artículo 5º y sus concordantes.

<sup>20</sup> Art. 186, incisos 7º)

<sup>21</sup> Algunas se guiaron por el viejo reglamento de 1949, otras, por el Decreto N° 692 y las más modernas por la Ley N° 24.449.

<sup>22</sup> Que es prácticamente una copia, con algunas modificaciones, de la ley Nacional N° 24.449

<sup>23</sup> Cuya estructura orgánica surge del Título II, Capítulo I, de la citada ley.

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.

Por todo ello entendemos que la seguridad vial, no puede ser planificada en forma unilateral por cada provincia o municipio, se requiere la planificación de una política de estado a nivel nacional que integre a los distintos estamentos del estado.

### **3.- ÁMBITO DE APLICACIÓN**

#### **a) Material:**

Las leyes referenciadas coinciden en establecer como *ámbito de aplicación material* el que establece la Ley N° 24.449 en su artículo 1), cuya parte pertinente dice: “*La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales, vehículos terrestres..., y las actividades vinculadas al transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito...*”

#### **b) Territorial:**

No ocurre lo propio con el *ámbito de aplicación territorial*, en la especie cobra vigencia el reparto de atribuciones que efectúa la Constitución Nacional y, en función de ello, la Ley Nacional N° 24.449 rige en la jurisdicción federal y en las provincias adheridas, excepto en los ferrocarriles.

En lo que concierne a las **Rutas Nacionales**, en su artículo 2º), que establece que el Poder Ejecutivo ‘*podrá asignar las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales ...a la Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales....*’

24

Y en las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza - que las que no adhirieron a la ley nacional - la situación difiere entre las mismas atendiendo a los distintos criterios constituciones respecto a las autonomías municipales. Veamos cómo ello es así:

La **Ley de Córdoba N° 8560 (t.o Ley N° 9169)**, en su artículo 1) establece: “*Será ámbito de aplicación la jurisdicción de la Provincia de Córdoba, incluidas las vías de circulación vehicular del **dominio nacional** que se desarrollen dentro de los límites del territorio de la Provincia. En las jurisdicciones **municipales y comunales** que **adhieran**, regirá la presente ley en todo aquello que no sea específicamente regulado localmente. Las normas que dicten las **municipalidades y comunas** estableciendo disposiciones no contempladas u opuestas a lo prescripto por esta ley, regirán exclusivamente en el **área urbana** del ejido de las mismas”.*

La citada ley rige en la materia en toda la **zona rural** de la provincia, incluidas autopistas, rutas y caminos, aunque sean del dominio nacional, con las particularidades referenciadas en el punto anterior; y dentro del **área urbana** de los municipios adheridos, en todo aquello que no sea específicamente regulado localmente.

La cuestión más conflictiva se presenta en los tramos de **rutas** que atraviesan dichas zonas, al instalar a algunos municipios controles de tránsito sobre las mismas, guiándose sobre la base de criterios propios, que fueron dirimidas por el **Tribunal Superior de Justicia** de la siguiente manera:

*Si la ruta mantiene su fisonomía, prevalece la ley provincial; mientras que si la misma se confunde con la calle del pueblo o ciudad, se aplicará la ordenanza municipal. A modo de ejemplo del primer caso, el alto tribunal cita la Ruta 10, que al atrave-*

---

<sup>24</sup> La Corte Suprema sentó la siguiente doctrina: “*En caso de facultades concurrentes, una potestad legislativa nacional y una provincial, pueden ejercerse sobre un mismo objeto o sobre una misma materia sin que de esa circunstancia derive violación de precepto alguno, y para que una cabal coexistencia de esas facultades sea constitucionalmente admisible, es preciso que no medie una incompatibilidad manifiesta o insalvable..*” Fallos: 201: 536 ( C. S. J. 24/4/98) El Derecho: 178:728

*sar la localidad de Pampayasta conserva su identidad; y del segundo, a la Ruta 5, que al ingresar a la ciudad de Córdoba, se confunde con la Avenida Vélez Sarsfield<sup>25</sup>.*

En cambio, en las Provincias de Buenos Aires y Mendoza la cuestión es más simple, tal como surge del artículo 1º de sus respectivas normativas:

El de la primera, dice: “...se consideran vías públicas sometidas a la jurisdicción provincial, **todas las que se encuentren dentro del territorio de la Provincia...**”

Y la segunda, expresa: “ A la presente ley y su reglamentación queda sujeto el tránsito de personas y vehículos, y el transporte de personas y cargas, **dentro del sistema público de circulación terrestre de la provincia...**; y en su Art. 2, agrega: “Los Municipios, dentro de los límites de sus respectivas jurisdicciones ...y en ejercicio del poder de policía que le es propio, podrán dictar ordenanzas sobre la materia en **cuestiones de índole local**, siempre y cuando las mismas **no se contrapongan con el sistema vial interjurisdiccional tanto provincial como nacional**”.

De la simple lectura de los artículos transcritos, se advierte que las citadas leyes se aplican en todo el ámbito territorial de sus respectivas provincias, a diferencia de la de Córdoba que, reitero, supedita su vigencia en las áreas urbanas a la previa adhesión de los municipios y comunas que correspondan.

#### **4.- TRATADOS INTERNACIONALES**

La ley dice que los Convenios Internacionales son aplicables a los vehículos. Esto, no es suficiente, y debe reglamentarse que estos convenios también son de aplicación para conductores. Mediante un decreto reglamentario, los conductores, sabrán cuáles son sus obligaciones en cuanto a la circulación. Estas estarán contenidas en un anexo, que contemplará todas las reglas a la que cada conductor deberá ajustarse.

La República Argentina, se encuentra adherida a los siguientes convenios internacionales en materia de tránsito vehicular:

- a) Convención sobre Circulación Internacional de Automóviles de París de 1926, mediante la Ley 12.153.-
- b) Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano de 1943, con la Ley 13.206 hace lo propio con la de Washington.-

---

<sup>25</sup> “Foro de Córdoba Nº 66, año 2001, página 132 y siguientes. El tema se desarrolla en la nota al Artículo 28.

- c) Convención sobre la Circulación por Carreteras, suscripta en Ginebra de 1949, mediante la Ley 14.814.-

Aunque la Argentina no adhirió a la Convención de Viena de 1968, hace uso de la opción de utilizar señales en forma de rombo y de color amarillo para las señales preventivas. Al respecto, la ley 8560 (t.o Ley N° 9169) establece en su artículo 4 que “serán de aplicación en la Provincia de Córdoba los Convenios de Ginebra de 1949 y los contenidos en la Convención de Viena de 1968”.

Nuestro país también ha participado en reuniones panamericanas, pero, nunca ha sido incorporada a un marco jurídico, lo que hace que no tengan fuerza legal. Esto ha dado por resultado una mezcla de sistemas de señales y habitualmente mezclado con “inventos” locales.

Estos Convenios rigen para los conductores habilitados en el extranjero en circulación por el territorio provincial. Los vehículos matriculados en el extranjero, circularán ajustados a lo establecido en la ley y la presente reglamentación.

## **5.- CONCLUSIÓN**

Pese a la variedad legislativa existente, cabe rescatar que los principios que inspiran a las cuatro leyes que regulan la actividad en todo el país<sup>26</sup> son los mismos, difiriendo sólo en la redacción y cantidad de artículos, por cuanto todas respetan las reglas acordadas en los tratados internacionales descriptos en el punto que antecede, con las particularidades que en el mismo se indican.

No obstante, siguen siendo un problema los municipios que aplican sus propias normativas con sustento en la autonomía que les reconocen las distintas constituciones provinciales, en especial los de la provincia de Córdoba, que suelen dictar disposiciones contrarias a las pautas indicadas, desconcertando a los conductores con el riesgo que ello supone.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, que se aplica en la ciudad autónoma de Buenos Aires y en las provincias, a excepción de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, que se rigen por sus propios dispositivos: Ley N° 11.430, Ley N° 8560 (t.o Ley N° 9169) y Ley N° 6082, respectivamente.

<sup>27</sup> Por ejemplo la Ordenanza de Tránsito de Marcos Juárez que establece que sus bulevares se debe circular por el carril izquierdo – próximo al cordón central – y hacer el sobrepaso por la derecha, contrariamente a lo que establecen La Ley Nacional 24.449, en sus artículos 39, inc. b); 42, inc. c), y 45, inc. g) y sus concordantes de las leyes provinciales citadas que dicen que los conductores utilizarán la calzada sobre la derecha y el sobrepaso por la izquierda.

### Capítulo III

#### EL CONDUCTOR

**SUMARIO:** 1.- Introducción. 2.- Concepto. 3.- ¿Qué diferencia hay entre manejar y conducir un vehículo?. 4.- ¿Cuánto demora un conductor para reaccionar ante un obstáculo?. 5.- ¿Qué incidencia puede tener sólo *un segundo* en la maniobra para evitar un accidente? 6.- ¿Qué factores disminuyen la capacidad de reacción del conductor?: a) Las enfermedades, b) El Estrés, c) El Alcohol, las drogas y los medicamentos, d) El Tabaco, e) La Fatiga y la hipnosis del camino, f) El Humo y el ruido, g) La Alimentación. 7.- ¿Cómo se debe conducir?. 8.- ¿En qué consiste la conducción a la defensiva?.

## 1.- INTRODUCCION

Los argentinos, en materia de conducción de vehículos motorizados, en general, somos **autodidactas**, ya que a la mayoría sólo nos enseñaron a accionar el volante, poner los cambios de marcha y frenar, lo demás, que no es poco, lo aprendimos a los golpes en la *universidad* de la calle. Práctica que aún perdura, con la tácita aprobación de cientos de municipios que siguen expidiendo licencias sin verificar la idoneidad de sus aspirantes, a diferencia de lo que ocurre en los países cuyos gobiernos realmente se preocupan sobre seguridad vial, en las cuales hay que rendir rigurosos exámenes para obtener tan preciado documento.

En momentos que se operan grandes avances tecnológicos, que nos permite disponer de automotores y motocicletas cada vez más veloces, improvisar al conducirlos suele resultar fatal. Ello es así porque si el conductor no sabe que distancia le demandaría frenar su vehículo para evitar un obstáculo y no conoce las normas de comportamiento vial ni las señales de tránsito, mal podría evaluar correctamente el riesgo que asume al circular, con las consecuencias impredecibles que ello implica.

Nuestras falencias al respecto son históricas. Desde entonces, han pasado muchos años y la situación no ha cambiado, *¿es que somos incorregibles?* No! ¿Porque tendríamos que serlo?, si otras naciones lograron disciplinar a sus conductores que eran tan o más transgresores que los nuestros, como es el caso de Francia, que entre 1972, que comenzó a implementar férreos controles en la emisión de licencias y en la circulación vehicular, y 1990 que se evaluaron los resultados, redujo de 16.600 a 10.300 las víctimas fatales por año, pese a haber duplicado la cantidad de automotores en dicho período<sup>28</sup>.

La cuestión no requiere soluciones mágicas, sino que basta con implementar políticas de estado similares a las más exitosas en la materia y escuchar a los que más se han destacado en esta singular actividad, entre los cuales ocupaba un lugar preponderante don *Enzo Ferrari*<sup>29</sup>, quien al ser consultado sobre las medidas a adoptar para revertir la alta tasa de siniestralidad que se registraba en Italia en la década del setenta, expresó:

*“La indagatoria de las causas de accidentes implica ante todo la premisa paradójica de conceder un permiso para conducir un automóvil es como*

---

<sup>28</sup> “Code Rousseau de la route” (Francia), página 182

<sup>29</sup> Fundador de la fábrica de autos deportivos más importantes del mundo.

*darle a un individuo una pistola cargada: en cualquier instante, en la primera situación desusual, puede ser un peligro mortal para él y para los demás. La **cuestión básica** estriba en la preparación del futuro conductor. Este constituye el primer paso para llevar a cabo el plan de seguridad en las carreteras, que en realidad todos deseamos”<sup>30</sup>*

De lo expuesto, se colige que el problema que nos aqueja es demasiado grave por lo cual es hora de **reflexionar y actuar**, tanto a nivel directivo como personal, educando y educándonos, para no seguir contemplando desgracias ajenas y llorando las propias, sin hacer nada para evitarlas.

## **2.- CONCEPTO**

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, no incluye al **conductor** en el catálogo de definiciones que tiene en su artículo 5°); si lo hacen las leyes de Tránsito de las Provincias de Buenos Aires <sup>31</sup> y de Córdoba<sup>32</sup>.

La primera, considera como tal a “...la persona que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de un vehículo durante su utilización en la vía pública”.

Y la segunda, art. 5, agrega a quienes tienen “... a su cargo uno o varios animales, de manera de producir con ellos movimientos de tránsito...”

## **3.- ¿QUÉ DIFERENCIA HAY ENTRE MANEJAR Y CONDUCIR UN VEHÍCULO?**

**Manejar**, significa, básicamente, accionar y coordinar los comandos de un rodado, para mantener su estabilidad y dirección, aptitud que aprendemos a partir del momento que algún allegado nos guía cuando arrancamos por primera vez al volante del mismo.

**Conducir**, en cambio, presupone **saber manejar**, pero además exige que quien lo hace sea consciente de sus limitaciones psicofísicas – que todos tenemos –; y que conozca la calidad y estado de su rodado, el significado de sus instrumentos, las reglas y las señales de tránsito; las consecuencias que le puede deparar un accidente y que tenga nociones básicas de primeros auxilios y de mecánica ligera. En síntesis, que esté

<sup>30</sup> Revista *Auto Club* (Aca), N° 54, septiembre – octubre de 1970, p. 96

<sup>31</sup> Ley N° 11.430, artículo 9°

<sup>32</sup> Ley N° 8560 (t.o Ley 9169), artículo 5°

dotado de suficiente destreza y conocimientos para mantener el *pleno dominio* del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.<sup>33</sup>

Reiterando conceptos expresados en el Prólogo, vienen nuevamente al caso, las palabras de *Juan Manuel Fangio*, cuando decía:

*“...se puede manejar muy bien y conducir muy mal, eso es lo que nos pasa... **saber conducir**, es mucho más que llevar el volante....El argentino maneja muy bien, **pero conduce muy mal**. Padecemos de **dos defectos**: mala educación y mala voluntad....”*

Si los automotores y las motos son consideradas *cosas riesgosas*<sup>34</sup>, **¿cómo pueden sus conductores tomar conciencia del peligro que generan al circular?**

Habiéndose comprobado que el **85%** de los accidentes reconocen como causas determinante *errores humanos*; que el 6 % responden a problemas del vehículo y el resto a distintos factores<sup>35</sup>, por lo cual cabe concluir que sólo podremos concientizarnos del riesgo que asumimos, conociendo, entre otras cosas, cómo funciona nuestro *mecanismo interno*; esto es, como se coordinan los distintos momentos que van desde que se advierte el peligro hasta que se ejecutan las acciones tendientes a evitarlo.

#### **4.- ¿CUÁNTO DEMORA UN CONDUCTOR PARA REACIONAR ANTE UN OBSTÁCULO?**

Desde que el conductor percibe el peligro, se produce en él y en el vehículo los siguientes procesos psicofísico y mecánico, respectivamente, conforme a las siguientes secuencias:

- a) *Las retinas de sus ojos captan el suceso*
- b) *El nervio óptico transmite la información al cerebro.*
- c) *El cerebro, luego de analizar los datos, decide qué es lo que va a hacer.*
- d) *La decisión es transmitida a través de los nervios motores a las extremidades.*

<sup>33</sup> Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, artículo 39; Ley de Tránsito de la Provincia de Córdoba N° 8560 (t.o Ley N° 9169), artículo 39, apartado 2do; Ley de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires N° 11.430, artículo 51, inciso 3°; y Ley de Tránsito de Mendoza N° 6082, artículo 48, inciso b)

<sup>34</sup> Código Civil Argentino, art. 1113

<sup>35</sup> Serie 1, revista *Carburando*, N° 24, octubre de 2000, p. 36

- e) *Los músculos de las piernas se contraen y desplazan el pie sobre el pedal de freno, a la vez que los brazos accionan el volante.*
- f) *Por un sistema hidráulico, los frenos y la dirección accionan sobre las ruedas y éstas, a través de las cubiertas, comienzan a ejecutar la maniobra en el camino.*

## **5.- ¿QUÉ INCIDENCIA PUEDE TENER SÓLO UN SEGUNDO EN LA MANIOBRA PARA EVITAR UN ACCIDENTE?**

Para dar justa respuesta a este interrogante, en lugar de medir la velocidad en *kilómetros por hora*, hay que hacerlo en *metros por segundo*, fórmula que nos permitirá razonar sobre la real importancia que tiene el tiempo, por breve que sea, en la conducción de cualquier vehículo.

Si al *caminar* avanzamos, a lo sumo, **un metro por segundo**, tiempo que nos permite observar todo lo que ocurre en derredor, siempre y cuando no nos concentremos en otra cosa, en cuyo caso correríamos el riesgo de ser embestidos por cualquier vehículo al cruzar la calle.

Si el peligro existe a la velocidad indicada, fácil resulta colegir lo que puede ocurrir cuando circulamos a 120 km/h, que equivalen **33.33 metros por segundo**; y a **44,66 metros** en el mismo lapso, si lo hiciéramos a **160 km./h**<sup>36</sup>, espacio más que suficiente para sufrir un accidente, para lo cual se requieren sólo **milésimas** de segundo<sup>37</sup>.

## **6.- ¿QUÉ FACTORES DISMINUYEN LA CAPACIDAD DE REACCIÓN DEL CONDUCTOR?**

---

<sup>36</sup> La fórmula consiste en dividir la distancia recorrida, que en el caso citado es de 120.000 metros, que equivalen a 120 kilómetros, por el tiempo empleado, que es de 3.600 segundos, equivalentes a una hora.

<sup>37</sup> en la cual se reproduce una secuencia fotográfica de una prueba realizada en laboratorio, sobre las consecuencias de una colisión frontal a **100 km/h**, en la que se demuestra que en apenas **una milésima** de segundo, se destruyen el paragolpes y la parrilla; en **dos milésimas**, comienza a romperse el capot y el parabrisas; mientras que las ruedas traseras se levantan del piso y el guardabarros comienza a deformarse. El instinto hace que el conductor estire sus piernas como forma de defenderse, pero no logra más que quebrarse las rodillas. Que entre **tres y cinco milésimas**, el volante comienza a desintegrarse y la columna de dirección alcanza el pecho del conductor, lo cual no sucedería si el cuerpo estuviera sujetado con el cinturón. Aprisionado, la sangre le llega a los pulmones, mientras los órganos internos sufren serios daños. Estando bien sujeto, sólo se fracturaría algunas costillas por la presión. Que entre **seis y siete milésimas**, al conductor se le salen los zapatos, aun estando bien atados; el piso del auto se dobla completamente y, en caso de no tener puesto el cinturón ni contar con airbag, la cabeza golpea contra el parabrisas y el tablero.<sup>37</sup>

a) **Las enfermedades:** Para conducir un vehículo hay que estar bien física y mentalmente, sólo así el conductor podrá resolver rápidamente las distintas contingencias del tránsito. Su capacidad estará afectada, en mayor o menor medida, si padece cualquier alteración en su salud.

**¿Qué enfermedades son las que afectan en mayor medida la conducción?**

Las que perturban el cerebro, las que atacan el corazón y otros órganos vitales, como lo son los *trastornos psíquicos*, la *hipertensión* y la *diabetes* en grados avanzados, como así también el *sobrepeso*, si es significativo.

*Un trabajo realizado por especialistas de la Universidad de Stanford señala que los conductores excedidos en kilos tienen el doble de posibilidades de verse envueltos en un accidente de tránsito, comparados con aquellos que poseen un peso normal.*<sup>38</sup>

b) **El estrés:** ¿Cuál es su origen y sus consecuencias? Un día complicado de trabajo, problemas financieros, tensiones matrimoniales y emociones violentas, como así también la conducción a elevada velocidad, en malas condiciones climáticas o con gran densidad de tránsito, constituyen las causas más comunes del estrés.

*Experimentos realizados en Alemania en la década del 70, comprobaron que en el tránsito urbano denso se aceleraron las pulsaciones del conductor a 90 por minuto; y en ruta abierta, a velocidades que oscilan entre 100 y 130 km., ascendieron a 110, permaneciendo en ese nivel durante todo el viaje, excepto cuando se rebasa la marcha de otro vehículo en situaciones de peligro, donde llegan a 170*<sup>39</sup>.

**¿Cómo se manifiesta?** Se expresa de distintas maneras: dolores de cabeza, manos sudorosas, dificultad para respirar, irritabilidad, indigestión, tensión en los músculos (del cuello, de los hombros y de la zona lumbar) y mal humor; todo lo cual implica una carga pesada para el corazón, que con el tiempo puede generar serias consecuencias..<sup>40</sup>

**¿Qué hay que hacer para controlarlo?** Existen técnicas sencillas de relajación, que tornan innecesario recurrir a tranquilizantes que suelen contener drogas que afectan la capacidad de reacción. He aquí alguna de ellas:

- **Antes de comenzar a conducir**, hay que sentarse en el automóvil con tranquilidad, aspirar profundamente y aguantar la respiración unos segundos, exhalar el

<sup>38</sup> “La Voz del Interior”, 15.01.97

<sup>39</sup> “Auto Club” N° 60, 1971, página 120

<sup>40</sup> “Road Test”, N° 90, abril de 1998

aire de golpe y relajar todo el cuerpo. Luego respirar rítmicamente durante unos 20 segundos y repetir los pasos anteriores de dos a tres veces, desechando toda idea perturbadora que ronde en la cabeza.

- **Durante la marcha,** la consigna es permanecer indiferentes a las provocaciones de otros conductores y no fijarse plazos para llegar, ya que como bien se dice, es preferible perder un minuto en la vida y no la vida en un minuto.

Lo importante es saber *disfrutar del viaje*, para que el cerebro libere unas sustancias calmantes llamadas endorfinas que producen efectos relajantes. Las personas que así lo entienden, padecen en menor medida las consecuencias del manejo, por más complicado que a veces éste sea.<sup>41</sup>

c) **El alcohol, las drogas y los medicamentos:** Ingerir bebidas alcohólicas, consumir drogas y tomar ciertos medicamentos, altera el sistema nervioso; produce excitación en algunos casos y depresión en otros; reduce la visión y disminuye los reflejos, *prolongando los tiempos de reacción*. Paralelamente, se *subestiman el peligro y los riesgos* que se evitarían en condiciones normales.

Según estadísticas francesas, el alcoholismo es la causa principal del 40% de accidentes fatales, mientras que la fatiga, la falta de atención y la absorción de drogas y medicamentos están presentes en el 8% de dichos siniestros.<sup>42</sup>

¿Cuál es la tasa de alcohol tolerada por la ley? La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su art. 48, inciso “a” se limita a prohibir la circulación en tales condiciones, sin expresar los mínimos de tolerancia, los que fueron determinados en el Reglamento aprobado por Decreto 779/95, en el cual se establece la prohibición de conducir con *ingesta alcohólica con más de medio gramo (0,5 g) por litro de sangre*. Por su parte, la Ley N° 24.788, de Lucha contra el Alcoholismo, mantiene dicha tasa **0,5 g/l** para conducir cualquier tipo de vehículos, a excepción de motocicletas y ciclomotores, para quienes fija un máximo es de **0,2 g/l**; y de **0 g/l** para los conductores de transportes de pasajeros, de menores y de carga.

La Ley N° 8.560 ( t.o Ley 9169) de la Provincia de Córdoba es más estricta, ya que en su art. 41 fija una tasa de alcoholemia máxima de **0,4 g/l**, para los conductores de vehículos livianos particulares; el **0,2 g/l**, para los conductores de camiones destina-

<sup>41</sup> “ Road test”, N° 90, abril de 98

<sup>42</sup> “Code Rousseau de la route” (Francia), página 183

dos al transporte de mercaderías cuyo pesos sea inferior a 3.500 kg; y tolerancia **0 g/m** para quienes conduzcan vehículos destinados al transporte de pasajeros de nueve plazas, incluido el conductor; del servicio público; transportes para escolares y menores; de mercaderías peligrosas, de servicios de urgencia, transportes especiales y motocicletas.

**¿Cómo se mide el alcohol en la sangre?** El método más sencillo y de fácil implementación para medir la tasa de “*Alcoholemia*”, consiste en el uso de un aparato que al soplar en una boquilla establece la cantidad de alcohol en el aire exhalado.

Cuando dicho sistema no se pueden emplear por falta de elementos o porque la persona está grave o ha fallecido, se debe recurrir al **análisis de sangre**.

**¿Cuál es la equivalencia en alcohol de las distintas bebidas? Un vaso de vino**, que tiene 200 cm<sup>3</sup>, equivale a **una cerveza** de 480 cm<sup>3</sup> y a una **medida de whisky** de 60 cm<sup>3</sup>. Cualquiera de ellas, en las cantidades indicadas, producirán una Alcoholemia de 0,6 gramos en una mujer de 55 kg. de peso y de 0,4 gramos en un hombre que pese 70 kg.

**¿Cómo se metaboliza el alcohol en el organismo?** El alcohol que contienen las bebidas que se ingieren, ingresa al circuito sanguíneo que lo transporta a todos los órganos del cuerpo, en particular al sistema nervioso.

La cantidad incide en la persona en función de su **peso, sexo y su estado de salud**, entre otros factores no menos importantes, como lo son la cantidad de alimentos a los que se acompaña, ya que con el estómago vacío el efecto será mayor.

También gravitan la **edad**, ya que los menores de 25 años y los mayores de 60 suelen ser más vulnerables al alcohol; y las **circunstancias del momento**, toda vez que la fatiga, la angustia, la ingestión de algunos medicamentos, el embarazo, el ayuno, etc. aumentan el riesgo.<sup>43</sup>

Por ejemplo, un **varón adulto de 73 kg. de peso**, que comience a tomar **whisky**. A medida que avance en la ingestión, sufrirá los siguientes efectos:

- *Con 4 o 5 tragos: aumentará sus pulsaciones, su piel se pondrá rojiza y tendrá menos inhibiciones, es lo que se denomina período del “mono”, porque se encontrará alegre, dispuesto a todo tipo de bromas.*

---

<sup>43</sup> Reglamento a la LT Córdoba, Decreto 1993/99, artículo 4, anexo B, apartado 2.2

- *Con 6 a 8, tragos: las reacciones serán más lentas, pero agresivas; su visión borrosa, torpe su palabra y tendrá menor coordinación, es lo que se llama período del “león”.*
- *Con 9 a 10 tragos, caminará tambaleante, ya que perderá su equilibrio y verá “doble”.*
- *Y al superar los 11 o 12 tragos, entrará en el período del “chancho”, porque se derrumbará en sus propios lodos (orina, vómito, etc.).*

**¿Qué efectos produce el alcohol?** La ingestión de alcohol otorga autoconfianza creciente, disminución de la capacidad de enjuiciamiento y de atención, pérdida del autocontrol, trastornos de la visión, perturbación del sistema nervioso en general, confusión, etc.

A pesar de tales sensaciones, las investigaciones han demostrado que bajo la influencia del alcohol no se observa jamás un aumento de la capacidad de rendimiento, porque provoca una parálisis de las inhibiciones, desencadenando un primitivismo de la personalidad, que resulta ser el origen del comportamiento falso frente a las exigencias del tránsito motorizado<sup>44</sup>.

Científicamente se ha establecido que conduciendo a 45 km./h, con 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, *se reduce el campo visual* en un 25%; a 65 km./h, al 50%; y a 95 km./h. se llega a la visión “túnel”, que es cuando no se ve a los costados.

Las decisiones del conductor son más lentas, ya que una persona en condiciones normales tiene un tiempo de reacción que oscila en **1 segundo**; mientras que si tiene 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, en circunstancias similares, tardará en reaccionar entre **1,25 y 2 segundos**. La diferencia, expresada en metros recorridos, puede resultar fatal.

Además, sus movimientos serán torpes, disminuirá su capacidad de atención y tendrá una falsa sensación de seguridad que lo predispone a excesos de velocidad y a violar las normas de seguridad en el tránsito.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Gustavo Raúl Meilij, “Accidentes de Tránsito”, Depalma, página. 59, p. 124

<sup>45</sup> Alberto J. Silveira, “Nueva Ley Nacional de Tránsito..”, página 44

**DISTANCIA EN METROS RECORRIDOS ANTES DE INICIAR EL FRENADO**<sup>46</sup>

<u>VELOCIDAD</u>	<u>NORMAL</u>	<u>ALCOHOLEMIA</u> <i>de</i> <i>0,80 Gr</i>	<u>DIFERENCIA</u>
<b>100 Km/h</b>	21 metros	31 metros	10 metros
<b>120 Km/h</b>	21 metros	37 metros	12 metros
<b>140 Km/h</b>	29 metros	44 metros	15 metros
<b>160 Km/h</b>	33 metros	55 metros	22 metros

**¿En cuánto tiempo se elimina el alcohol?** Las concentraciones etílicas, disminuyen lentamente, de un **0,10 a 0,12 gramos por hora**, a medida que el organismo lo va eliminando<sup>47</sup>, sin que dichos tiempos se aceleren tomando café, ni bañándose, de modo que existe una sola solución: *“tiempo y dormida – como dicen los españoles – Un taxi, o un amigo es la manera más segura y barata para llegar a casa. Todo lo demás es temerario”*<sup>48</sup>

*“La jurisprudencia nacional ha expresado que quien conduce en estado de ebriedad, o simplemente “alegre”, más aún a excesiva velocidad, es culpable y por tanto responsable de los daños y perjuicios que ocasione”*<sup>49</sup>

**¿Qué relación hay entre el alcohol y los accidentes?** Si en Francia el alcohol es la causa principal del 40% de accidentes fatales y en España la tasa es del 35%, según se ha comprobado en la Universidad de Valladolid,<sup>50</sup> cabe colegir que en nuestro país los índices difícilmente sean inferiores, ya que no hay estudios precisos sobre el particular. Por lo cual, cabe concluir **que el conductor no se debe beber antes ni durante el viaje**; porque quien lo hace pone en peligro su vida y la de los demás, ya que el riesgo de sufrir un accidente es **400 veces** superior en los conductores alcoholizados, en relación a aquellos que circulan en condiciones normales.<sup>51</sup>

<sup>46</sup> ACA “Manual de Conducción”, página 16

<sup>47</sup> Reglamento de la LT Córdoba, art. 4, anexo B.

<sup>48</sup> “Sólo moto” N° 186, agosto de 1998, página 87

<sup>49</sup> “Jurisprudencia Argentina, 28 - 681, No 55 . “ Nueva Ley Nacional de tránsito, Meilij, página. 60.

<sup>50</sup> “Sólo moto”, N° 188 ( España ), agosto de 1998, página 86.

<sup>51</sup> “Road Test, N° 73, página. 93

**¿Qué efectos producen las drogas y los medicamentos?** Conducir bajo los efectos de las drogas genera las mismas prohibiciones y sanciones que hacerlo con los grados de alcoholemia citados en el punto anterior.

Sin embargo no sólo las drogas puras resultan nocivas para la conducción, sino que también aquéllas que contienen algunos medicamentos.

**¿Qué medicamentos requieren mayor cuidado?** Hay medicamentos que son altamente peligrosos para quien conduce, toda vez que la mayoría de ellos, aún los más comunes, como un simple jarabe para la tos o las gotas nasales, producen *somnolencia*.

De acuerdo a un reporte de Europa Press News Service<sup>52</sup>, son más de 3.000 los medicamentos *capaces de afectar el comportamiento* de la persona al volante.

*Entre los productos de más alto riesgo se destacan los **antidepresivos**, los **somníferos**, los **analgésicos** y los **tranquilizantes**, que pueden causar mareos y sueño. Los **antiespasmódicos**, pueden nublar la visión, al igual que los **antihistamínicos** que, además, disminuyen los reflejos. Y si junto a ellos se ingiere alcohol, la mezcla resulta explosiva, por lo cual constituye una irresponsabilidad total conducir en tales condiciones.*

**¿Qué facultades tiene la autoridad de control?** Debe *efectuar el control de alcoholismo o toxicólogo a los conductores* y éstos están obligados a sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas. La negativa a realizar la prueba constituye una falta, además de una infracción a la prohibición de conducir, que permite la retención preventiva del conductor por un máximo de 12 horas<sup>53</sup>

*La prueba se tiene que realizar* lo antes posible y asegurar su acreditación, en caso de accidente o a pedido del interesado; y *retener al infractor* que sea sorprendido *infraganti* en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuyan las condiciones psicofísicas, por el tiempo necesario para recuperar el estado normal.<sup>54</sup>

**Si un conductor no permite que la autoridad le haga el control de alcoholemia, ¿comete una falta o un delito?** En nuestro país, sólo genera una presunción en su

<sup>52</sup> “La Voz del Interior”, 23.01.96

<sup>53</sup> LNT, art 74,48 y 72

<sup>54</sup> LNT, art. 72, inc a; CT Bs.As, art. 93; y CT. Cba, Art.110, en correlación con los Arts 61, 63 y concordantes del Código de Faltas ( Ley N° 8431)

contra respecto a la prohibición de conducir alcoholizado o bajo los efectos de estupefacientes y similares.<sup>55</sup> En España, negarse a efectuar dicho control es un **delito** reprimido con penas de prisión de seis meses a un año.<sup>56</sup>

**d) El tabaco: ¿Por qué no hay que fumar en el vehículo?** Al buscar el cigarrillo y encenderlo, el conductor distrae su atención. Además, el óxido de carbono despedido por la combustión del tabaco da somnolencia, dolor de cabeza e irrita los ojos, disminuyendo la visión, a la par que torna más lentos los reflejos.

Receptando las enseñanzas que anteceden, la Ley de Tránsito de la Provincia de Córdoba N° 8560 ( t.o Ley N° 9169), en su art. 39, titulado: “ Normas Generales para conductores” en su penúltimo párrafo expresa: “Está prohibido conducir fumando...”

**e) La fatiga y la hipnosis del camino: ¿En qué consisten?** La primera, constituye un agotamiento físico y mental que normalmente se produce al concluir una jornada de gran actividad, sea laboral, deportiva o al cabo de conducir más de nueve horas, lo cual conlleva a una ostensiblemente disminución de los reflejos; Y la segunda, generalmente la produce el aburrimiento al transitar por un trayecto conocido o en tramos largos con el mismo escenario, donde el ruido del motor y el de los neumáticos sobre el piso, unido al zumbido del viento, causan somnolencia, con la consecuente pérdida de atención, como ocurre en la Ruta del Desierto que atraviesa la Provincia de La Pampa, donde son muy comunes los vuelcos por tal causa, pese a la profusa publicidad .

**¿Cuáles son los síntomas del cansancio?** Pesadez en los párpados, dolor de espalda y de cabeza, piel sudorosa y frío en los pies, con algunos de los síntomas más comunes, pero cuando el cansancio aumenta la vista comienza a fallar, la carretera parece oscilar y no se distinguen bien los objetos a distancia. En estas condiciones el cansancio se manifiesta en la manera de conducir: Las reacciones son más lentas, las curvas se toman muy abiertas, se ocupa el centro de la calzada y la velocidad es irregular.<sup>57</sup>

Y cuando se persiste en seguir conduciendo, sobreviene el sueño que puede fatal, porque se presenta inesperadamente y se pierde en forma total el dominio del rodado, por eso, ante los primeros síntomas no hay que insistir con querer llegar a destino,

<sup>55</sup> La Ley de Tránsito de Córdoba N° 8560 ( t.o Ley N° 9169 ) , tipifica la falta en su Arts. 41 y. 115, inc. 4), como grave, previendo en el Art. 121, inc.1, a) una multa de hasta 200 UF, equivalentes al precio de 200 litros de nafta especial, con el adicional del inc. 2), que autoriza la retención de la licencia hasta 3 meses.

<sup>56</sup> “Sólo moto”, N\* 186 ( España ) , agosto de 1998, página 87.

<sup>57</sup> “ Crónicas de Holanda”. “Auto Club” N\* 66, 1972, página 96

ni siquiera tratar de llegar a la población más cercana para detenerse, sino que lo mejor es parar a un costado del camino, en un lugar adecuado, y dormir el tiempo que sea necesario.

**¿Cómo disminuir los efectos de la fatiga y de la hipnosis del camino?**

Además de abstenerse de ingerir comidas pesadas y bebidas alcohólicas, se aconseja:

- Ingresar **aire fresco** al habitáculo del vehículo.
- **Tomar café** u otra bebida que contenga cafeína
- **Comer dulces o pastillas** que tengan dextrosa, o sea azúcar procedente de uva
- Utilizar **durante el día** anteojos con vidrios oscuros para disminuir el resplandor.
- **Mantener los ojos en movimiento**, mirando al frente, a los costados y atrás.
- **Escuchar radio o música** con temas de interés.
- Detenerse cada **DOS horas**, refrescarse y caminar para distenderse.

**¿Cuál es el tiempo máximo de conducción?** El mismo depende del estado psicofísico del conductor, del entrenamiento que tenga, de las condiciones ambientales, del vehículo y del camino.

Según la doctrina francesa, nunca se debe conducir en forma continua más de 4 horas, sin descansar por lo menos 45 minutos – aunque, a mi criterio, es mejor detenerse cada 2 horas y descansar 15 minutos, con un período máximo de 9 horas por jornada; durante seis días a la semana y 90 horas por quincena.<sup>58</sup> En Holanda, desde la década del 70, se ven por todas partes carteles que recuerdan al automovilista *‘Un cuarto de hora de descanso por cada dos horas de volante’*.<sup>59</sup>

*En nuestro país pocos son los que respetan los parámetros antes indicados, en especial los choferes de camiones y de ómnibus, que a veces cumplen jornadas de más de 24 horas sin cambiar de dotación., con los riesgos que ello entraña, lo cual revela la irresponsabilidad de las patronales que lo exigen y de las autoridades que lo toleran.*

<sup>58</sup> “Code Rousseau de la Route “ (Francia) página 64

<sup>59</sup> “Auto Club” N° 66, 1972, página 97.

f) **El humo y el ruido**: ¿Quiénes los producen y cuáles son sus efectos? Según estadísticas de la Subsecretaría de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, uno de cada cinco vehículos produce *humo* más allá de los niveles aceptados, contaminando el aire en perjuicio de la población. Ello obedece a distintos factores, entre los que se destacan el exceso de entrada de combustible en la bomba inyectora, mala calidad del gasoil y suciedad del filtro de aire <sup>60</sup>

El *ruido*, por su parte, lo generan los silenciadores en mal estado, las bocinas de aire antirreglamentarias y los modernos equipos de música, con amplificadores de alta prestación.

Daniel Lynch, de la Asociación Luchemos por la Vida, sostiene que *“con tanto humo y ruido el conductor se estresa al manejar, se vuelve más irascible... reacciona de una manera apurada y compulsiva. Es más, puede llegar a perder el control ante la hiperestimulación que recibe del ambiente”*.

Como consecuencia de ello entre el 7 y el 10% de la población de las grandes ciudades sufre algún trastorno de carácter auditivo, a la vez que aumenta la adrenalina y la presión arterial, provocando irritación, insomnio y acidez.

*Según investigaciones realizadas en la Universidad de Granada, España, los ruidos deben mantenerse debajo de los **70 decibels**, pues se ha comparado que a medida que supera dicho volumen, crece peligrosamente el número de errores que comete el conductor, entre ellos la inadvertencia de señales, errores en cuanto a la elección de caminos, como así también en la coordinación y armonía de los movimientos, provocándose los mismos tanto a alta como a baja velocidad. La **música**, cuando es estridente, también es perjudicial. De modo que a la hora de conducir, bajar los decibeles es saludable por partida doble: ayuda a preservar la salud y a prevenir accidentes.* <sup>61</sup>

g) **La alimentación**:<sup>62</sup> ¿Qué efectos produce la alimentación en el conductor? En la medida que el alimento es el “combustible” del hombre, su calidad y cantidad influyen sobre su rendimiento psicofísico y su comportamiento.

**La falta de alimentación o la escasez de ella** - en especial de líquidos - es inconveniente para la conducción, pues produce ansiedad, nerviosismo e hipersensibili-

<sup>60</sup> “Clarín”, 06.02. 99.

<sup>61</sup> “La Voz del Interior”, 19.11..97

<sup>62</sup> Carlos Tabasso, en “Fundamentos del tránsito”, T Y, pag.115

dad, pudiendo causar hipotensión, con sus peligrosos efectos de alteración del sentido del equilibrio, visión defectuosa y pérdida de fuerzas.

A la inversa, **la digestión pesada**, ocasiona molestias estomacales y hepáticas que disminuyen la capacidad de atención y de reacción, a la vez que originan somnolencia con sus terribles efectos, principalmente cuando la comida fue acompañada con bebidas alcohólicas.

Por todo ello, bien se ha dicho: **Dime qué comes y te diré cómo manejas!**

**¿Cuál es la alimentación más aconsejable?** Antes de emprender un viaje y durante su transcurso hay que alimentarse moderadamente, prescindiendo de comidas grasosas y picantes, especialmente frituras, dado que éstas contienen una sustancia que determina estados depresivos. Va de suyo, que nunca hay que acompañar las comidas con bebidas alcohólicas.

## **7.- ¿CÓMO SE DEBE CONDUCIR?**

La Ley Nacional de Tránsito, en su art. 39, inc. “B”, establece que hay que *“circular con cuidado, manteniendo en todo momento el dominio efectivo del rodado, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.”*

*Jorge Omar Del Río, ex volante de TC 2.000 y titular de una prestigiosa academia para corredores, el conductor debe “tener una actitud de manejo que procure facilitar las maniobras de los demás. En la ruta, la prioridad es que las maniobras se hagan con la certeza de que finalizarán sin inconvenientes, ya que no hay tiempo ni lugar para errores de apreciación”.*

*Y agrega: “Es posible que algún conductor realice una maniobra incorrecta o mal intencionada, pero no por ello tendrían que pagarlo todos con una tragedia. Si viene rápido durante mucho tiempo en la ruta, al ingresar a zona urbana, reduzca la velocidad...para que su organismo baje el ritmo al que venía acostumbrado. De lo contrario, estará circulando con mucha naturalidad a velocidades muy elevadas para la nueva condición. Y los que manejan despacio, para ir seguros, deben tener en cuenta*

*que el tránsito de hoy es, en general, más rápido, entonces, convendrá circular a una velocidad cercana al promedio del tránsito que lo rodea...”*<sup>63</sup>

La clave radica en conducir **“a la defensiva”**, tanto en la ciudad como en el campo; es decir, cuidándose de las acciones propias y de terceros, controlando las emociones cuando otros cometen errores, y responder con indiferencia a las agresiones que se puedan recibir.

Nunca hay que tratar de pisarle la “cola” a los demás, sino que hay que guardar la distancia necesaria para reaccionar y maniobrar, que como mínimo debe ser de 2 a 5 segundos según las circunstancias (calles, rutas, lluvia o nieve), que es el tiempo que demanda reaccionar ante un obstáculo y maniobrar o detener el rodado, como veremos más adelante.

Siempre hay que **anunciar** con destellos de luces la intención de pasar a quien lo precede, para que le de paso; y permitir que otro lo pase, desplazándose hacia el carril inmediato de la derecha, anticipando siempre la maniobra con la luz de giro.

## **8.- ¿EN QUE CONSISTE LA CONDUCCION A LA DEFENSIVA?**

Es *un estilo* de conducción, que se caracteriza por prever los riesgos con la debida antelación para efectuar las acciones tendientes a eludirlos. Para ello, entre otros recaudos, se aconseja:

- a) *Mantener la serenidad, aun ante situaciones de extrema gravedad y de provocación por parte de conductores irascibles.*
- b) *Intuir la conducta de los peatones y demás conductores, para evitar que la ignorancia o imprudencia de los mismos no lo involucren en un accidente.*
- c) *Mantenerse en el carril correspondiente y antes de cambiarlo que otro rodado no lo esté superando y que el trayecto donde esté haciendo la maniobra esté en condiciones para ello y libre de ocupantes; empleando las luces de giro para advertir a los demás la maniobra que va a realizar.*
- d) *Circular a la velocidad adecuado, conforme a las características y condiciones que se encuentre el vehículo que conduce y el camino por el cual transita; y las*

---

<sup>63</sup> “Las velocidades relativas”, La Nación, edición del 21.05.99, Autos, pag.6.

*condiciones atmosféricas imperantes en el lugar.*

- e) ***Llevar las luces bajas permanentemente encendidas*** en zonas rurales, especialmente en las rutas, ya que tan importante es ver adelante, como que lo vean quienes transitan en sentido contrario, para calcular correctamente el sobrepaso de otros vehículos.
- f) ***Evitar quedar encerrado entre vehículos***, para lo cual hay que mantener prudente distancia de los mismos.
- g) ***Respetar la prioridad de paso***, tanto en zonas rurales como urbanas.
- h) ***Mantener la debida distancia del vehículo que lo precede***, que le posibilite evitar colisionarlos en caso que el mismo frene y observar si el camino está despejado antes de iniciar un adelantamiento.
- i) ***Dejar una distancia mínima de 1,50*** al sobrepasar un peatón o un vehículo de dos ruedas, para evitar que la inestabilidad que produce en los mismos por la diferencia de velocidad, no provoque la caída de sus ocupantes, que puede resultar fatal.

## Capítulo IV

### LICENCIA DE CONDUCIR

**Sumario: 1.- Introducción. 2.- Antecedentes. 3.- La Licencia Nacional de Conducir. 4.- Naturaleza y alcances. 5.- Análisis del problema: a) Interjurisdiccionalidad; b) Dispersión normativa; c) Competencia. Autoridades; d) Falta de datos oficiales. 6.- Relevamientos de datos. 7.- Marco Normativo. 8.- Caracterización a partir de la normativa vigente: a) Contenido de la licencia; b) Características; c) Requisitos. 9.- Etapas de la implementación: la integración entre la agencia nacional de seguridad vial, las jurisdicciones provinciales y los centros de emisión. 10.- Los centros certificados para emitir la licencia de conducir. 11.- ¿Cuántas clases de licencias hay?. 12.- ¿Qué consecuencias tiene conducir sin licencia?. 13.- Licencia Internacional.**

## **1.- INTRODUCCION**

En el sistema del tránsito el Estado debe entre otros actos de responsabilidad, **habilitar** para la conducción de vehículos mediante la emisión de la licencia, **educar** a la población en sus diferentes niveles de formación académica, **controlar** el cumplimiento de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su ley modificatoria N° 26353 y 26.363 y **juzgar** aquellas conductas que atentaron contra la seguridad de las personas y de los bienes en cuanto fueren con causa en el tránsito, entendiendo que la justicia, es el último eslabón de un proceso que surge de la detección de la falta, el cese de la misma, el labrado del acta de constatación y finalmente, **sancionar** aquella conducta no ajustada a derecho.

En este proceso, resulta necesario advertir que la justicia de faltas se desprende de las ramas más jóvenes del derecho. Si bien se reconocen antecedentes de disposiciones normativas, al no existir como problemática social en su momento, nunca requirió de una solución jurídica. Es una rama del derecho público comprendido por el conjunto de normas jurídicas que regulan conductas humanas, imponen obligaciones de hacer, de no hacer o de dar, referidas a la vía, al vehículo, y al comportamiento del hombre en cuanto a la circulación por la vía pública.

**EL TRANSITO**, por su dinamismo, exige reglas claras que lo gobiernen, ya que cualquier duda que los conductores tengan respecto a las mismas, pueden ocasionar accidentes con consecuencia imprevisibles.

Por la autonomía que poseen las Provincias, lejos está de contribuir con la consecución del objetivo antes indicado, ha generado una anarquía legislativa que conspira en contra del normal desenvolvimiento de la actividad. El resultado, como es obvio, es desastroso, ya que la confusión que produce tiene incidencia en la alta tasa de siniestralidad que padecemos.

El *sentido común*, que es la base del razonamiento humano, indica que la solución consiste en establecer un código de convivencia vial único.

## **2.- ANTECEDENTES**

Es un dato de la realidad, que la problemática de las muertes generadas por accidentes de tránsito en las rutas y caminos de nuestra República, de un tiempo a esta parte, se ha convertido en un flagelo que golpea cada vez más a nuestra sociedad. También es

cierto, que el nivel de siniestralidad, año a año, está demostrando un incremento exponencial, y que, en la gran mayoría de los casos, los accidentes de tránsito responden a fallas humanas de los conductores.

Por estos motivos, se constituye en una necesidad para paliar este mal que nos aqueja, no sólo incrementar los controles en todos los caminos del país, sino también, y quizás más importante aún, es imprescindible aunar esfuerzos para la generación de conductores con capacidades y conocimientos suficientes para la conducción de vehículos automotores por la vía pública, fomentando también en ellos, el respeto por la comunidad y las normas de tránsito.

En este entendimiento, las provincias y la Nación han abordado distintas acciones destinadas a atenuar las graves consecuencias personales, familiares y sociales, que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se advierten en el todo el territorio nacional.

Por otra parte, las provincias han participado en forma significativa en el diseño de las acciones en materia de tránsito y seguridad vial, lo que dio lugar a la firma del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el cuál fue ratificado, en primer lugar, por Decreto 1.232/07, y posteriormente lo fue en el ámbito del Congreso Nacional, mediante la sanción de la Ley Nacional 26.353.

Este Convenio ya plasmaba la avenencia entre todos los Estados Provinciales, con respecto a la necesidad de la implementación de una Licencia Nacional de Conducir Única, y de la creación de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, lo cual surge expresamente de la letra del mencionado Convenio<sup>64</sup>.

El Convenio Federal también contemplaba, en su Capítulo VII, la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como ámbito permanente, a cargo del seguimiento y la concreción de las temáticas que hacen a la aplicación de las normas de tránsito, en función de prevención, control y fiscalización<sup>65</sup>.

---

<sup>64</sup> “...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...”

<sup>65</sup> “...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 circula-

En el entendimiento de la necesidad de elaborar una política de Estado, con respecto a esta materia, que perdure en el tiempo, la Presidenta de la Nación acompañada por el Ministro del Interior, Cdor. Florencio Randazzo, anuncio en febrero del año 2008 las acciones para ese año, elevando al Congreso de la Nación un proyecto de Ley por el cuál se establecía la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El Proyecto enviado al Congreso recibió tratamiento por separado, resultando del mismo dos leyes. La primera que recibe el número 26.353 de fecha 28 de Febrero de 2008, por la cual se ratifica, en lo que es materia de competencia del Congreso Nacional, el ‘Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial’, suscripto el 15 de agosto de 2007 entre el Estado Nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que fuera ratificado por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1232 del 11 de septiembre de 2007.

La segunda ley que recibe el número 26.363 de fecha 9 de Abril de 2008, la cual modifica y complementa a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, y pretende darle un nuevo impulso a toda esta normativa, dedica el CAPITULO I a la creación de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Esta Agencia tiene como misión específica la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacional e internacional.

Por su parte, en el mes de Octubre del año 2008, se publicó en el Boletín Oficial el Decreto N° 1716/08 Reglamentario de la Ley N° 26.363.

Por ello, en este contexto, en primer lugar, se propicia la adhesión a la normativa nacional vigente en la materia, por parte de todas las jurisdicciones del país.

Asimismo, en el mes de Noviembre del año 2008, se dictó el Decreto 1787/08, por el cual se le dió estructura organizativa a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creándose la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito. En este Decreto se establece que esta Dirección tendrá como misión coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir, las tareas concernientes al otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, y la autorización de

aquellas Licencias de Conducir emitidas por las jurisdicciones locales que reúnan los requisitos técnicos y de seguridad que esta Dirección determine.

A fin de lograr una reducción drástica de la tasa de siniestralidad en todo el territorio nacional, la Ley 26.363 prevé la conformación de una base de datos, como una herramienta fundamental, para centralizar en la Agencia Nacional de Seguridad Vial la totalidad de la información relativa al tránsito y la seguridad vial del país, con el objeto asegurar el cumplimiento de la misión de este organismo; para lo cual deberá interconectar sus áreas de funcionamiento con las distintas jurisdicciones del país, en miras a la concreción eficaz de las medidas acordadas.

Se propicia, de este modo, la constitución de un Registro Nacional de Licencias de Conducir, en el ámbito de esta Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, a la vez que la optimización del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, con acceso de todas las jurisdicciones.

Por su parte, tal y como ya mencionáramos, en la mayor parte de los casos los accidentes de tránsito responden a fallas humanas. Por lo que se constituye en una cuestión fundamental, que quien posea habilitación para conducir un vehículo automotor sea una persona que verdaderamente se encuentre capacitada para hacerlo, máxime cuando tales vehículos son elementos generadores de riesgo para la vida, no solo de sus ocupantes, sino de la población en general.

En este marco de ideas, la constitución de un Sistema Nacional de Licencias de Conducir que unifique criterios en esta materia en todo el país, es un primer paso fundamental a dar, el cual, una vez en funcionamiento, se constituirá en un instrumento esencial para el logro de los objetivos de la ANSV.

Este Sistema Nacional de Licencias de Conducir, permitirá no solamente unificar criterios en todo el territorio nacional en cuanto al formato de las licencias y de los requisitos previos a la obtención de las mismas; sino que, posibilitara la creación de una base de datos actualizada, completa y confiable de carácter oficial, que contenga los datos de las habilitaciones para conducir emitidas en todo el país. Esto permitirá la consulta, previa a la emisión o renovación de una licencia de conducir, de la existencia de otra licencia vigente emitida a nombre de la misma persona en otra jurisdicción.

Asimismo, dará la posibilidad de realizar una consulta previa a la emisión de una licencia, tanto al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como a la Base de

Datos del Sistema Nacional de Administración de Infracciones (Si.N.A.I). Para evitar, en el primer caso, que una persona inhabilitada para conducir pueda obtener una licencia en jurisdicción distinta a la del lugar donde se le impuso dicha sanción; y, en segundo término, implementar la operatoria de un Certificado de Libre Deuda Interjurisdiccional, con respecto a infracciones de tránsito.

Es indudable que este Sistema Nacional de Licencias de Conducir deberá funcionar de forma integral, vinculada y coordinadamente con los Sistemas Nacionales de Antecedentes de Tránsito y de Infracciones de Tránsito.

Por su parte, a fin de hacer posible el cumplimiento de la misión establecida por la Ley 26.363, y en el marco de este plan de acción, durante el último trimestre del año 2008 la Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó un Relevamiento de Datos a nivel nacional, el cual pretendió generar la obtención de datos reales y concretos, en todo lo que se refiere a la Emisión de Licencias de Conducir y al Funcionamiento de las respectivas Áreas de Antecedentes de Tránsito en todas las Jurisdicciones del país. Es gracias a este Relevamiento que pudo obtenerse una visión acabada del funcionamiento de estos aspectos en todo el territorio nacional, la cual sirvió, como una herramienta primordial, a la hora de desarrollar las pautas de funcionamiento e implementación de este Sistema Nacional de Licencias de Conducir.

### **3.- LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR**

La Licencia de Conducir es un documento que la autoridad competente otorga a una persona con el objeto de habilitarla legalmente a conducir un vehículo, sea con carácter particular o como profesional.

“Es una autorización para conducir vehículos a motor, que expide el Estado a aquellas personas que, mediante unas pruebas, hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello. Las condiciones se determinan mediante una evaluación psicofísica; los conocimientos, mediante un test teórico; y las aptitudes, mediante un examen práctico”<sup>66</sup>

De este modo, la autoridad competente debe caracterizarse por ser un organismo que cumpla con los procedimientos necesarios, y exija los recaudos pertinentes para proceder a la emisión de este tipo de habilitación que faculta a una persona a utilizar un

---

<sup>66</sup> Ley de Transito de la Provincia de Córdoba N° 8560 (t.o Ley N° 9169), Artículo 5.

objeto generador de riesgo para su propia vida, así como la de su familia y de la comunidad toda.

Es un documento **público, personal e intransferible** que expiden los Municipios a favor de las personas que reúnen los requisitos que la ley establece, mediante el cual se las habilita para conducir el tipo de rodado que en el mismo se indica, en todo el territorio nacional y en los países con los cuales el nuestro haya suscrito los convenios respectivos <sup>67</sup>.

#### **4.- NATURALEZA Y ALCANCES**

- Es un *instrumento público*, porque responde a las peculiaridades que fija el Artículo 979, inciso 2° del Código Civil, por ser expedida por oficial público. <sup>68</sup>
- *Es personal*, porque su titular posee sobre la licencia un verdadero derecho de propiedad, del que sólo podrían ser privados por disposición judicial o administrativa debidamente fundada.
- No prueba por sí la identidad de su portador, porque para ello se requiere el Documento Nacional de Identidad o la Cédula que expide la Policía Federal, que son los documentos que el conductor debe portar y exhibir a la autoridad de tránsito, junto a la licencia de conducir, la cédula de identificación del vehículo y el seguro del mismo.
- Por último, se trata de *un documento que acredita la idoneidad para conducir los vehículos que cada clase determina*, lo cual supone que su obtención está precedida por el cumplimiento de una serie de requisitos, entre los cuales se destacan los de aptitud psicofísica, teórica y práctica de su titular lo cual explica *su carácter intransferible*.

#### **5.- ANÁLISIS DEL PROBLEMA**

Varios son los problemas que se presentan en el escenario nacional, y a los que nos enfrentamos, a fin de dar cumplimiento a la misión conferida por la ley 26.363:

---

<sup>67</sup> Convenio c/ Chile, por el cual se aceptan las licencias otorgadas en ambos países.

<sup>68</sup> En Córdoba están autorizados para ello los Municipios y Comunas que adhieran a la ley N° 8560 ( t.o Ley N° 9169) y utilicen para tal fin *El sistema único de emisión de licencias de conducir*; y la Dirección de Prevención de Accidentes de Tránsito, para otorgar licencias que habiliten conducir vehículos afectados al servicio público de transporte interurbano de pasajeros y los oficiales de la provincia (policiales, bomberos, ambulancias y todo otro vehículo de cualquier repartición provincial), Artículo 13, inciso a)

**a) Interjurisdiccionalidad:** La Constitución Nacional 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 Constitución Nacional "*Artículo. 121.- 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.

Es así, 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.

A la legislación nacional, a la que han adherido muchas provincias debe sumarse la normativa reglamentaria 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.

Por todo ello entendemos que la seguridad vial, no puede ser planificada en forma unilateral por cada provincia o municipio, se requiere la planificación de una política de estado a nivel nacional que integre a los distintos estamentos del estado.

**b) Dispersión normativa:** La consecuencia natural de que el tránsito sea una materia originariamente reservada a la jurisdicción local, es que la Ley nacional 24.449, que rige 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 1° — *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.*”

Con excepción de las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Misiones, que cuentan con una legislación del tránsito propia, el resto de las jurisdicciones han adherido a la ley nacional.

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. 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.

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 impor-

tante 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.

**c) Competencia. Autoridades:** Por otra parte, debemos señalar la gran propagación de organismos competentes en la materia de tránsito y seguridad vial. Este problema, encuentra solución a partir de la sanción de la Ley 26.363 y la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, existe una instancia en el estrato superior de la administración con responsabilidad exclusiva en planificación de una política de estado para la seguridad vial.

Pero aún en el caso de que las provincias y municipios hayan adherido a la ley nacional, la determinación de los organismos competentes es materia no resuelta por la ley marco. efectivamente, el artículo 2º de la citada ley indica que *“son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales, provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta”*. Y en este sentido, no hay duda acerca de la diversa capacidad organizativa y de gestión que poseen los municipios entres sí, lo cual da por resultado una gran heterogeneidad de escenarios institucionales y la consecuente ejecución de las políticas y sistemas con distinta intensidad.

De esta forma aparecen dos cuestiones que deben ser independientemente identificadas. La primera de ellas es que existe una incalculable variedad de autoridades que llevan adelante la política administrativa del tránsito en todo el país, con una heterogénea capacidad de acción y organización.

El segundo aspecto es que podemos encontrar más de una autoridad de aplicación y comprobación de las normas contenidas en la Ley 24.449 o de las demás aplicables en los distintos ámbitos territoriales por los que una determinada vía transcurre, que tendrán potestades, también seccionadas, sobre la circulación de una misma persona.

Esta situación cobra especial relevancia respecto a la entrega de licencias de conducir, especialmente por la falta de información al respecto.

**d) Falta de datos oficiales:** Finalmente, otro gran problema al que nos enfrentamos a la hora de planificar una política que centralice los criterios pero que descentralice la operatoria, tanto en la emisión de licencias de conducir, labrado de actas de in-

fracción, almacenamiento y actualización de antecedentes de tránsito, es la ausencia de datos oficiales. Existen datos parciales, pero estos no son suficientes a los objetivos planteados.

Entendemos que un gran obstáculo al que nos enfrentamos a la hora de planificar medidas tendientes a establecer características uniformes en los procesos de emisión de licencias de conducir, es la ausencia de datos oficiales relativos a la cantidad de entes emisores de licencias de conducir, metodología aplicada, sistemas, cantidad de licencias emitidas en todo el territorio nacional, clases, categorías, características de seguridad de las mismas, entre otros datos.

Ello sumado a la dispersión de organismos competentes según la materia, el grado y el territorio.

Por otra, parte y en relación a los antecedentes de tránsito ocurre algo similar, a pesar de los intentos realizados por el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, no existen datos oficiales sobre los antecedentes de tránsito a nivel nacional.

La realidad muestra que el renat, ha firmado diecisiete convenios con las provincias, en los que éstas se comprometían a enviar los datos tal como estaba previsto en la Ley 24.449, sin embargo muchos de estos convenios no se hicieron operativos. Dado que se desconocen las causas, resulta necesario, relevar los Registros Provinciales de Antecedentes de Tránsito, a fin de planificar e implementar un sistema que resulte apropiado para todas las jurisdicciones, para ello se deberán adoptar las medidas necesarias para crear una red informática interjurisdiccional que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado.

## **6.- RELEVAMIENTO DE DATOS**

En vista del panorama hasta aquí descripto, y teniendo en miras el objetivo de desarrollar e implementar el Sistema Nacional de Licencias de Conducir, de Antecedentes de Tránsito y de Infracciones de Tránsito, se hacía imperioso para la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito (D.N.L.C. y A.T.) dependiente de la ANSV, contar con datos precisos y concretos de las distintas jurisdicciones provinciales y municipales, referentes al funcionamiento de los centros de emisión de licencias de conducir, generación de antecedentes de tránsito, actualización, comunicación y almacenamiento de infracciones, entre otros. A fin de planificar, en coordinación

con todas las jurisdicciones, las medidas tendientes a homogeneizar los procesos de emisión de licencias de conducir, en el marco de lo previsto en la ley 26.363 y su decreto reglamentario 1716/08.

Es así, que desde la D.N.L.C. y A.T., y con la destacada colaboración de la Universidad Tecnológica Nacional, se planificó la realización de un Programa de Relevamiento de Datos a nivel nacional, a fin de recabar y documentar las distintas realidades locales en las áreas mencionadas.

En este punto, es dable destacar que, en la actualidad, el desarrollo de programas de relevamiento de datos a nivel nacional, a fin de conocer el estado de situación actual del funcionamiento de sistemas o procesos vigentes es sumamente limitado, a la vez que inusual. Así, puede considerarse a la tarea llevada a cabo por la D.N.L.C. y A.T. como una experiencia absolutamente innovadora, que sirve de base a fin de planificar la implementación de nuevas políticas en materia de emisión de licencias de conducir y de seguridad vial en general.

Podemos, por su parte, afirmar que el Programa de Relevamiento de Datos de la D.N.L.C. y A.T. fue sumamente exitoso, ya que logró alcanzar la mayor parte de los objetivos propuestos, recorriendo los centros más importantes en materia de emisión de licencias de conducir de las distintas jurisdicciones, recabando información de veinte Provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La metodología de colaboración y participación que involucró a los representantes de las distintas jurisdicciones, generó impactos sumamente positivos en los distintos actores, así como en las regiones visitadas. Al respecto, debe destacarse que, con las excepciones de la Provincias de Entre Ríos, Misiones y San Luis, en el resto de las Provincias hubo por parte de las autoridades locales (tanto provinciales como municipales) recepción, colaboración y acompañamiento a los relevadores asignados a cada una de las regiones.

De este modo, y luego del análisis exhaustivo de la información obtenida en el Programa de Relevamiento, se pudieron extraer las siguientes conclusiones:

- Dispar organización de la estructura orgánica funcional en materia de seguridad vial en las Provincias visitadas.

- Falta de coordinación y/o vinculación entre Provincias y Municipios en materia de emisión de licencias.
- Diferente organización en las Provincias y Municipios en lo referente a la justicia de faltas, pudiendo observarse también que, en algunos casos, el poder ejecutivo es al mismo tiempo agente de comprobación y de juzgamiento de las infracciones de tránsito.
- Disímil grado de informatización local.
- Alto grado de complejidad en los trámites previos a la emisión de la licencia de conducir.
- Falta de datos estadísticos oficiales a nivel provincial.
- Mayor grado de observancia en las capitales de Provincia, de las exigencias legales establecidas por la normativa de tránsito en lo referente a la emisión de licencias de conducir.
- Fuga de vecinos hacia localidades aledañas en las cuales se emiten licencias de conducir sin observar las exigencias legales correspondientes, y/o con mayor celeridad en el trámite.
- Alto grado de interés en los ingresos provenientes de las tasas que se perciben a partir de la emisión de licencias.
- Falta de capacitación en el personal.
- Desconocimiento o incumplimiento de la normativa vigente.
- Falta de recursos.

Asimismo, pudieron constatarse diversas situaciones en lo referente a la emisión de licencias de conducir específicamente. Entre ellas podemos destacar:

**a) Dispersión de formatos y diseños de las licencias de conducir.** Se ha comprobado la existencia de gran variedad de formatos, diseños, datos contenidos y características de las licencias de conducir expedidas por los distintos centros de emisión visitados, generando, entre otros inconvenientes, una gran dificultad en la tarea de los agentes de tránsito al momento de comprobar la autenticidad de las mismas.

**b) Ausencia de medidas de seguridad en las licencias de conducir.** En la generalidad de los casos, las licencias observadas no cuentan con mayores medidas de seguridad que eviten la adulteración del documento, incluso observándose la falta total de tales medidas en varios municipios.

Ahora bien, con respecto a las localidades que si han implementado dichas medidas, al ser las mismas de la mas variada índole (numeración de las licencias, tarjetas de PVC, hologramas, tinta termocromática, papel preimpreso, plastificados, etc.), se genera un gran inconveniente, similar al producido por la dispersión de formatos, lo que denota la imperiosa necesidad de unificar tanto el formato como las características de seguridad de las licencias de conducir en todo el territorio nacional.

**c) Falta de unificación de firmas autorizadas para la emisión de las licencias.** Por otro lado, en gran parte de las jurisdicciones, se ha notado la ausencia de la implementación de una única firma autorizada a suscribir las licencias de conducir. Esto conduce a que en una misma localidad circulen licencias con firmas de distintas autoridades, produciendo inconvenientes a la hora de constatar la autenticidad de las mismas por parte de las autoridades pertinentes. En este punto, y teniendo en cuenta las experiencias de ciertas jurisdicciones que han sido objeto de relevamiento, desde la A.N.S.V. se estima conveniente la implementación de un registro de firmas autorizadas para la emisión de licencias en el ámbito de la D.N.L.C. y A.T.

**d) Datos contenidos en las licencias.** También se ha comprobado que los datos contenidos en las licencias de conducir difieren en la mayoría de las jurisdicciones, pese a que gran parte de ellas se encuentran adheridas a la Ley Nacional 24.449, que en su artículo 15 establece los mismos.

**e) Diferencia en los requisitos previos al otorgamiento.** Los centros de emisión de cada jurisdicción poseen diversos criterios en cuanto a los requisitos exigibles para el otorgamiento de una licencia de conducir, incluso entre aquellos que se encuentran adheridos a la normativa nacional, pudiéndose destacar lo siguiente:

- ✓ Ausencia, en gran parte de los municipios relevados, de un examen psicofísico, o el reemplazo del mismo por un certificado de aptitud física suscripto por un médico matriculado.
- ✓ En lo que respecta al contenido del examen teórico, se ha comprobado la existencia de diferentes modalidades de evaluación.

Asimismo, se notó la ausencia generalizada del dictado previo de un curso de educación vial, y, en aquellas localidades donde se lo ha implementado, el mismo posee contenidos muy genéricos (incluso para las categorías profesionales). En consecuencia, resulta no ser apropiado, en todos los casos, para la obtención de una licencia que habilite a una persona a la conducción de un elemento riesgoso para la comunidad como lo es un vehículo automotor.

- ✓ En cuanto a la realización de la evaluación práctica de idoneidad conductiva, se ha constatado que en la mayoría de los municipios se ha optado por la alternativa de llevar a cabo la misma en una zona de baja circulación vehicular, inclinándose en contados casos por la opción de realizar esta examinación en un circuito cerrado destinado a tal efecto, tal cual lo prevé la normativa nacional vigente. Así, tenemos, entre otros, los casos de los municipios de La Plata, Comodoro Rivadavia, Trelew, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Córdoba Capital, todos ellos contando con una pista o circuito cerrado.
- ✓ Con respecto a la vigencia de una certificación de libre deuda de infracciones de tránsito, pudo observarse que es generalizada la existencia de la misma a nivel municipal, no así a nivel provincial, la que se realiza en contadas jurisdicciones.
- ✓ En lo que respecta a la consulta sobre antecedentes de tránsito - prevista en el segundo párrafo del inciso b) del artículo 14 de la ley 24.449- previa a la emisión de las Licencias de Conducir, son muy pocas las localidades que realizan la misma al ReNAT, siendo más frecuente, en la mayoría de las localidades, la consulta a nivel provincial o municipal.

**f) Diversidad en cuanto a los montos y modalidades de pago de las Tasas correspondientes a las licencias de conducir.** Otra circunstancia que pudo observarse durante el desarrollo del relevamiento, fue la notable divergencia que existe, en general de un municipio a otro, en los valores de las licencias y su forma de pago, aún en localidades aledañas e incluso vecinas; esto se hace todavía más evidente al realizar la comparación de una provincia a otra. Así, por ejemplo, en algunos casos comprobamos que en localidades cercanas a la Capital provincial, los valores de las licencias llegan a la

mitad de los percibidos en aquellas (generando, entre otros, el problema de la migración).

Por su parte, y a pesar de que en general las licencias se otorgan con la vigencia máxima prevista en la ley (5 años), se constató que en muchas jurisdicciones el pago de las mismas se fracciona anualmente, o poseen un sistema de rehabilitación anual de las licencias además del costo de emisión.

Todo lo cual genera un innecesario dispendio de tiempo y esfuerzo, no solo para el ciudadano que se ve obligado a concurrir al centro emisor todos los años, sino, y principalmente, para el estado; ya que, la oficina encargada de la emisión de las licencias, se ve en estos casos atestada por la circulación permanente de personas que, en su mayoría, solo se presentan a realizar los pagos.

Todas las circunstancias antes descritas, denotan la necesidad de lograr una unificación de criterios a nivel nacional en este aspecto, sobre todo en cuanto a las modalidades y momento del pago de la tasa correspondiente para la obtención de una licencia de conducir; ya que en relación a los costos, sería entendible que se tenga en cuenta la realidad de cada región

**g) Vinculación de los centros de emisión con organismos Provinciales o Nacionales.** Una constante observada en la mayor parte de las jurisdicciones visitadas, salvo contadas excepciones, es la escasa, y en algunos casos nula, comunicación existente entre los municipios emisores de licencias de conducir con organismos provinciales o nacionales.

Por otro lado, debe destacarse al respecto que, como se mencionó anteriormente, cuando la comunicación es con el ReNAT, al contar actualmente este organismo en su base con pocos datos oficiales, la consulta no resulta ser efectiva para los fines previstos en la normativa. Además, a nivel provincial los canales de comunicación no están formalmente preestablecidos, resultando muchas veces no ser los adecuados para los fines perseguidos.

De este modo, la implementación de este Sistema Nacional de Licencias de Conducir, tiende también a revertir esta situación, fomentando la vinculación institucional en todos los estratos de la administración pública, con el fin de poder coordinar en todos los niveles las políticas de seguridad vial a desarrollarse a nivel nacional.

A modo de colofón, no podemos dejar de señalar que todos estos datos que se han obtenido producto del relevamiento anteriormente señalado, y que fueron mencionados solo a modo ejemplificativo y en forma generalizada (dado que la descripción pormenorizada de la información recabada en las distintas localidades visitadas, forma parte de otro trabajo), no hacen más que cimentar la necesidad de la implementación del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, a efectos de unificar y homogeneizar criterios en todo el país; y poder, de este modo, cumplir el objetivo último al que tiende la Política de Estado que a nivel nacional se está llevando a cabo en materia de tránsito y seguridad vial.

Teniendo en cuenta las diversas problemáticas antes descritas, la instauración del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, con todas sus implicancias, pretende entre otros objetivos lograr la unificación de los criterios rectores para la expedición de las licencia de conducir en todo el territorio nacional, fomentar una fluida comunicación entre los distintos estratos competentes en la materia y permitir a todas las jurisdicciones acceder a una base de datos confiable y completa, a través de la integración y coordinación de este Sistema Nacional de Licencias de Conducir con los Sistemas Nacional de Antecedentes de Tránsito y de Infracciones.

## **7.- MARCO NORMATIVO**

El tránsito y la seguridad vial se encuentran regulados en la actualidad por las leyes nacionales números 24.449 (Ley Nacional de Tránsito, B.O. 10/02/95) y 26.363 (B.O. 30/04/08) y sus respectivos Decretos Reglamentarios 779/95 (B.O. 29/11/95) y 1716/08 (B.O. 30/04/08).

La segunda de estas leyes, que modifica y complementa a la Ley Nacional de Tránsito, en su artículo 1° crea a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el ámbito del Ministerio del Interior, cuya principal misión consiste en reducir la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial nacionales e internacionales, siendo así la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial previstas en la normativa vigente.

El artículo 4 de la ley 26.363, le asigna funciones al citado organismo pudiéndose destacar, entre otras, las siguientes:

- ✓ Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional.
- ✓ Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando los centros de emisión y/o impresión de las mismas.
- ✓ Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.
- ✓ Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir.
- ✓ Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito.
- ✓ Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial.
- ✓ Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario.

El artículo 16 de la citada norma crea el Registro Nacional de Licencias de Conducir, en el cual deberán inscribirse la totalidad de los datos de las licencias nacionales de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones, así como cualquier otro detalle que determine la reglamentación.

Por su parte, el Decreto reglamentario 1716/08, en su Anexo V, contempla la instauración del Sistema Nacional de Licencias de Conducir (Si. Na. Li. C.), delegando varias de las funciones correspondientes a la A.N.S.V. en este Sistema<sup>69</sup>.

Asimismo, el Decreto 1787/08 (B.O. 07/11/08) mediante el cual se aprobó la estructura organizativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creó la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito. En este Decreto se establecen las responsabilidades y acciones que competen a esta Dirección. Las que, principalmente, consisten en la tarea de coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir las tareas concernientes al otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir y las licencias autorizadas, organizar la información y registro de los antecedentes del tránsito en coordinación con todas las jurisdicciones y administrar el sistema nacional de puntaje de las licencias de conducir.

---

<sup>69</sup> La Integración con el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito y con el Sistema Nacional de Infracciones de Tránsito.

En cuanto a las acciones competentes a la D.N.L.C. y A.T., son las que se detallan a continuación:

- a). Coordinar con los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir, respondiendo a estándares de seguridad técnicos y de diseño;
- b). Certificar los centros de emisión y/o de impresión de la Licencia Nacional de Conducir;
- c). Coordinar la emisión de licencias provinciales y municipales de conducir autorizadas;
- d). Determinar, homologar y auditar los contenidos de los exámenes que deben rendir los solicitantes;
- e). Administrar el sistema de puntaje aplicable a la Licencia Nacional de Conducir;
- f). Organizar y administrar el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir, manteniendo actualizados los datos de emisión, renovación y cancelación en coordinación con las autoridades locales competentes;
- g). Organizar, administrar y mantener actualizado el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito con los datos de las infracciones, inhabilitaciones, sanciones y demás información pertinente;
- h). Realizar el seguimiento de los procedimientos de fiscalización de las actas de infracción hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario;
- i). Coordinar la emisión de los informes requeridos para la gestión de los trámites concernientes a la Agencia.

Por último, este decreto crea en el ámbito de la D.N.L.C. y A.T. a la Dirección del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, estableciendo como acciones a su cargo las siguientes:

1.- Asistir a la Dirección Nacional en el diseño, administración y actualización de la base de datos con la totalidad de las licencias emitidas por las distintas jurisdicciones;

2.- Proponer la suscripción de convenios con las distintas jurisdicciones competentes en la materia, con el fin de emitir la Licencia Nacional de Conducir;

3.- Realizar los informes previos a la emisión o renovación de las licencias a solicitud de las jurisdicciones;

4.- Establecer los requisitos para la habilitación de los centros de emisión de la Licencia Nacional de Conducir por parte de las autoridades jurisdiccionales del territorio nacional;

5.- Auditar los procedimientos de emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir y de las licencias provinciales, municipales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, autorizadas en todas las jurisdicciones;

6.- Auditar y homologar los contenidos de las distintas pruebas de aptitud para el otorgamiento de la Licencia Nacional de Conducir.

## **8.- CARACTERIZACIÓN A PARTIR DE LA NORMATIVA VIGENTE**

### **a) Contenido de la licencia:**

Con la única salvedad de la asignación a su titular de “una cantidad fija y uniforme de puntos” en ocasión de la obtención de la licencia (conforme a un sistema cuyas condiciones y características se derivan a la reglamentación) la ley 26.363 no innova respecto de lo dispuesto por la ley 24.449 en punto a la información que debe contener el documento, integrándose con los siguientes datos:

- Número (coincidente con el de la matrícula individual del titular);
- Apellido y nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir, grupo y factor sanguíneo del titular de la licencia y la constancia de su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte;
- Clase de licencia, especificando tipo de vehículo que habilita;

- Fechas de otorgamiento y vencimiento de la licencia, e
- Identificación del funcionario y organismo expedidor.

La derogada ley 22.934 preceptuaba que debía constar en la licencia el carácter de primera habilitación. La ley 24.449 prevé esta constancia pero en el auto que utiliza el novato y no en su licencia (art. 13, inc d).

Con relación al grupo y factor sanguíneo del titular, su inclusión dentro de la licencia habilitante desoye la recomendación del Primer Congreso Internacional de Exámenes de Conductor de Automotores (buenos Aires, 1979) que reinclinaba por la no conveniencia de insertar este dato por cuanto el mismo podía ser obtenido con rapidez, evitándose la posibilidad de cometer una práctica médica fallida derivada de un posible error administrativo al momento de transcribir en la licencia el grupo y factor sanguíneo.

#### **b).- Características:**

A partir de la modificación del artículo 13 de la ley 24.449, introducida por el artículo 25 de la ley 26.363, actualmente la licencia nacional de conducir debe ajustarse a determinados criterios y características, de los cuales, a continuación, desarrollaremos los más salientes.

En primer lugar, toda Licencia Nacional de Conducir, otorgada por los organismos autorizados al efecto por la A.N.S.V., habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República, como así también en territorios extranjeros, en los casos en que se hubiera suscripto el correspondiente convenio.

Por otro lado, la Licencia Nacional de Conducir debe extenderse conforme a un modelo unificado que responda a estándares de seguridad, técnicos y de diseño establecidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Con una validez de hasta cinco (5) años debiendo en cada renovación aprobarse el examen psicofísico correspondiente. La ley 26.363 reincorpora en su artículo 25 la vigencia temporal diferenciada, estipulando que, a partir de los 65 años de edad, la autoridad de expedidora determinará, según los casos, los períodos de vigencia de las mismas, dentro de los parámetros que establezca la reglamentación.

Asimismo, se prevé que la emisión de la licencia nacional y sus renovaciones se otorgue asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, conforme al sistema que se desarrollará en el capítulo siguiente.

Por ello, la creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir, conforme lo prevé el artículo 8 de la ley 26.363, permitirá la correcta implementación de este Sistema de Puntaje en todo el territorio nacional.

Por último, para los casos de otorgamiento de las licencias de conducir en violación de las normas vigentes, se contempla la restricción de la circulación por jurisdicción nacional del titular de la habilitación emitida en infracción, haciendo nacer, a su vez, sobre los funcionarios que así las extiendan, las obligaciones que surgen de la responsabilidad contemplada en el artículo 1112 del Código Civil (Responsabilidad de los Funcionarios Públicos), sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

Su **caducidad** con buen criterio, el artículo 19 de la ley 24.449, no reformado por la ley 26.363, establece que se opera automáticamente, al vencer el término de validez y a los **90 días** de haberse producido el cambio de domicilio, o cualquiera de los datos del titular, sin haberlo denunciado ante la autoridad correspondiente<sup>70</sup>; y por **inhabilitación**, como sanción por faltas o delitos. Podrá ser **suspendida** por dos razones: *Ineptitud de su titular*, cuando la autoridad que la haya expedido compruebe la falta de adecuación de las **condiciones psicofísicas** del titular, quien podría ser rehabilitado aprobando nuevamente los exámenes requeridos para su otorgamiento<sup>71</sup>; y como sanción derivada de la inhabilitación administrativa o judicial del conductor.<sup>72</sup>

La ley 26.363 incorpora una nueva modalidad de caducidad anticipada de la licencia imputable al conductor, ahora no por su condición psicofísica sobreviniente sino por su conducta vial. Se trata del agotamiento de los puntos otorgados en ocasión de la obtención o renovación de la licencia (artículo 84, ley 24.449, modificado por el artículo 34 de la ley 26.363), por las “quitas” aplicadas por la autoridad competente como sanción por la comisión de infracciones.

### c).- **Requisitos:**

**¿Cuál es la edad mínima requerida?:** La ley 26.363 no innova con relación a lo dispuesto por la ley 24.449 (art. 11), manteniéndose por tanto la vigencia de las siguientes edades mínimas:

<sup>70</sup> Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, Art. 18; y sus concordantes de las leyes provinciales de Bs.As, Cba y Mendoza.

<sup>71</sup> Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, Art. 19; y sus concordantes de las leyes provinciales de Bs.As, Cba y Mendoza.

<sup>72</sup> Por ejemplo, la que prevé el Código Penal en los Arts.84 y 94

- 21 años: para camiones con o sin acoplados articulados, maquinaria especial no agrícola y vehículos destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia y seguridad. (las clases C, D y E - para los de gran porte)
- 17 años: para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 750 Kg de peso o casa rodante, ciclomotores (cuando se lleva pasajeros), motocicletas de menos de 150 cm<sup>3</sup> de cilindrada, triciclos motorizados, automotores adaptadas para discapacitados, tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola. (clase B - los livianos)
- 16 años: para ciclomotores, cuando no se lleve pasajero.<sup>73</sup>

El texto originario de la ley 24.449 estipulaba en 12 años la edad mínima para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor. Esta cláusula fue vetada por el decreto de promulgación (decreto 175/95, art. 1). No obstante, sobrevive del texto original la cláusula que faculta a las autoridades jurisdiccionales para establecer “en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción”.

Para obtener una licencia **profesional**, el mínimo será de *20 años* para quienes hayan aprobado cursos regulares autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Art. 11, deja librado a las autoridades locales la posibilidad de establecer excepciones a las edades mínimas, que *sólo serán válidas* en relación al tipo de vehículos y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

No ocurre lo propio, con la Ley de Tránsito de la Provincia de Córdoba N° 8.560 (t.o Ley N° 9169), que no contempla dicha posibilidad.

**¿Cuál es el límite de edad para otorgarlas?:** La ley no fija edades máximas para las licencias de las distintas categorías, pero sí lo hace respecto a la **profesional** que se otorga por primer vez, ya que hay que tener *menos de 65 años* ; y haber tenido, al menos un año antes, la de la categoría B. Para renovarla, quienes superen la edad an-

---

<sup>73</sup> La LT Córdoba, exige 18 años, cuando el CNT requiere 17, y también para conducir ciclomotores de más de 50 cc.

tes mencionada (65 años), la autoridad jurisdiccional que las expida debe analizar cada caso en particular, previo examen psico – físico del solicitante.<sup>74</sup>

**¿Que otros requisitos se exigen?** La ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Art. 14, en su inciso a), modificado por el artículo 26 de la Ley 26.363, establece en sus incisos las exigencias que todo centro de emisión deberá requerir a los solicitantes para otorgarles dicha habilitación. Las mismas consisten, básicamente, en:

1. *Saber leer y para los conductores profesionales también escribir*<sup>75</sup>
2. *Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.*
3. *Un examen psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica.*
4. *Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación; estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.*
5. *Un examen teórico-práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, funciones del equipamiento e instrumental.*
6. *Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:*
  - *Simulador de manejo conductivo*
  - *Conducción en área urbana de tránsito medio.*

*Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos, podrán obtener la licencia habilitante específica, asimismo, y para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.*

En el inciso b), dice: “La Nación....exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional, además de los establecido en el inciso a)... todo aquél requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Y al final, expresa: “Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito los informes correspondientes al solicitante”

---

<sup>74</sup> LNT, art. 20

<sup>75</sup> El Reglamento establece que debe ser en idioma español.

**1. Saber leer y escribir:** La LNT, establece entre los requisitos para acceder a la licencia de conducir, que el solicitando sepa *leer*, y si se trata de una licencia profesional, que también sepa escribir, entendiéndose que en ambos casos debe ser en el idioma nacional; mientras que los Códigos de Buenos Aires y de Córdoba, requieren la concurrencia de ambas condiciones, lo cual estimo más razonable, por cuanto no se conciben por separado, por lo menos en el nivel necesario para poder interpretar correctamente todas las indicaciones que existen en la vía pública.<sup>76</sup>

**2. Examen psicofísico:** La LNT, requiere “*un examen médico psicofísico que comprenderá: Una constancia de aptitud visual, auditiva y psíquica*”, dejando librado a la autoridad de aplicación, “*determinar cuáles serán los servicios de profesionales médicos autorizados para otorgar la constancia de aptitud*”.

Es decir, cada Municipio reglamenta su implementación. Similar criterio adoptaron las Provincias de Córdoba y Buenos Aires, con la particularidad que esta última exige que a partir de los 55 años los exámenes sean más exigentes y frecuentes.

Al respecto, cabe destacar que uno de los aspectos en los que la autoridad debe prestar mayor atención es con la vista, ya que es uno de los factores que más influyen en la conducción. Aunque la ley no lo exige, es imprescindible acudir a revisarse cada año, y acudir sin demoras al oculista si se nota algo extraño antes.

**3. Pruebas sobre conocimientos de conducción:** La LNT, prevé tres tipos de pruebas al respecto:

*La primera*, teórica sobre conocimientos de conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos;

*La segunda*, teórico - práctica sobre conocimientos de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, funciones del equipamiento e instrumental.

“*No es necesario una descripción detallada del motor – decía Enzo Ferrari – sino que lo importante es que tenga nociones de cómo se debe usar y mantener en buen estado el vehículo, siguiendo las instrucciones del fabricante, para lograr un adecuado funcionamiento del mismo*”<sup>77</sup>

*La tercera*, de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:

<sup>76</sup> LNT, art. 14, inc.1; Bs.As, art.37; Cba, art, 14

<sup>77</sup> “Auto Club”, N° 54, 1970, página 98

- a) Simulador de manejo conductivo;
- b) Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo; y
- c) Conducción nocturna.

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica, asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos (2) años.

Asistencia obligatoria a un curso teórico-práctico de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada habilitada, cuya duración y contenidos serán determinados, auditados y homologados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Además establece otras condiciones para casos especiales y, para los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional, deberán cumplimentar también los que sean inherentes al servicio específico de que se trate y que *se requiera al Registro Nacional de Antecedentes de tránsito, los informes correspondientes al solicitante.*

*La Provincia de Buenos Aires exige que el examen se rinda con un vehículo de igual porte por el cual se otorgará la clase de licencia; en la vía pública con tránsito normal, con conducción directa del solicitante no menor de 20 minutos, más las maniobras de estacionamiento; y tener conocimientos básicos referidos a **comportamiento ante accidentes y primeros auxilios**. Este último requisito también lo establece el Código de Tránsito de Mendoza.<sup>78</sup>*

*Por su parte, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para sacar el registro por primera vez, hay que ir a la Dirección de Tránsito (Avda. Roca 5252), y cumplimentar los siguientes requisitos: 1) Presentar DNI, **con domicilio en esa ciudad**; y en caso de tramitar un registro profesional, un certificado de antecedentes; 2) Someterse a un análisis médico, sobre agudeza visual y auditiva; y otro psicológico, para detectar si su personalidad no reviste riesgos para el tránsito. Además se analiza la atención y concentración, requiriéndose una entrevista personal con el psicólogo; 3) Se debe asistir a un*

<sup>78</sup> CTBs As, art. 7, inc.5\*; CTMza, art. 21, inc. D.

*curso obligatorio de cuatro horas y aprobar un examen teórico. Luego viene la prueba práctica. Si es reprobado, debe esperar 30 días y rendir un nuevo examen.*<sup>79</sup>

**¿Qué se le exige a los menores de edad?** El art. 17 de la LNT establece que los **menores de edad** - de 18 años, según la legislación vigente - para solicitar la licencia **deben ser autorizados por su representante legal**, cuya retractación implica para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anularla y disponer su secuestro si no hubiese sido devuelta.

Este artículo genera una doble responsabilidad: la del representante del menor por los hechos de éste; y la de la autoridad que confiere la licencia, si no la retira cuando aquél se retracta.

*La Justicia resolvió que: “La conducta imprudente de un menor - aunque legalmente autorizado para conducir - es atribuible a la **responsabilidad de los padres**, aun del que, pese a no convivir con él, detenta la patria potestad y con ella el cúmulo de obligaciones que le son inherentes...”*<sup>80</sup>

Sumado a todo lo expuesto precedentemente, surge de los incisos e) y f) del artículo 4° de la ley 26.363 y su respectiva reglamentación, que es competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional; así como autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando los centros de emisión y/o impresión de las mismas.

Así, del análisis detenido de la normativa vigente, podemos extraer que el concepto de Licencia Nacional de Conducir se cimenta sobre tres elementos que se constituyen en la base estructural de un sistema, y que sostienen un andamiaje de interacción permanente. Estos elementos son los siguientes:

- **Modelo Unificado:** la uniformidad en las características de diseño, sustrato y contenido del documento por el cuál se autoriza a una persona para conducir un vehículo automotor, es uno de los requisitos que debe cumplir la Licencia Nacional de Conducir.

<sup>79</sup> “Clarín”, 21.05.99, página 34

<sup>80</sup> C2a CC Cba. Sentencia N° 75, “Semanao Jurídico” N° 1208, pag. 330.

Si bien la ley 24.449 establece, en su artículo 15, el contenido obligatorio de las licencias de conducir, y aún cuando la mayor parte de las jurisdicciones respetan esta directriz; lo cierto es que existe a nivel nacional, tal y como comentáramos previamente, una gran diversidad en cuanto a formatos y diseños de estos documentos, lo que genera un grave inconveniente para los agentes de control a la hora de comprobar la autenticidad de las licencias de conducir. Es por ello que la Ley 26.363 contempla la unificación a nivel nacional en este aspecto, delegando en la A.N.S.V. el diseño de una Licencia Nacional de Conducir que deberá extenderse conforme al modelo establecido anteriormente.

Este modelo uniforme, responde a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que ha establecido la A.N.S.V., y se individualiza por la mención expresa, en campo predeterminado, de la autoridad local emisora y el número de documento nacional de identidad del requirente, tal como lo establece el inciso b, del artículo 13 de la Ley 24.449, según la redacción que le dió la Ley 26.363.

Por su parte, tal y como establece la reglamentación, el modelo único de Licencia Nacional de Conducir es de formato uniforme, del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado, con el contenido mínimo que exige la ley - desarrollado más arriba-, y con elementos de resguardo de seguridad documental, a fin de asegurar su autenticidad e inviolabilidad (artículo 25, inciso b del decreto Reglamentario N° 1716/08).

- **Uniformidad de Criterios y Procedimientos:** conforme a las conclusiones extraídas del relevamiento más arriba desarrollado, las cuales dejaron en evidencia la gran divergencia en torno a los requisitos previos concretamente exigidos para la emisión de las licencias de conducir, y la diversidad de los procedimientos utilizados en las distintas jurisdicciones, pese a que la gran mayoría de ellas se encuentran adheridas a la normativa nacional o se rigen por normas similares en este aspecto; se ha establecido el logro de una homogeneización a nivel nacional en este sentido, que consiga lograr la unidad de criterios y procedimientos en cuanto a las exigencias previas y, sobre todo, al momento de evaluar la aptitud y los conocimientos del ciudadano postulante a obtener una Licencia Nacional de Conducir. Por todo ello, con las reformas introducidas por la ley 26.363, y la creación e instauración del Si.N.A.Li.C., es que se logran estos cometidos, con el fin de paliar dichas deficiencias.

- **Registro de Licencias:** La conformación de un registro digitalizado, confiable y permanentemente actualizado, que contenga la totalidad de los datos de las licencias de conducir emitidas, los de sus renovaciones o cancelaciones; que permita la ya comentada posibilidad de realizar un seguimiento de todas las licencias vigentes en el país, y la instauración de el Sistema de Puntaje en todo el territorio nacional.

## **9.- ETAPAS DE LA IMPLEMENTACION: LA INTEGRACION ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, LAS JURISDICCIONES PROVINCIALES Y LOS CENTROS DE EMISION**

Conforme a lo constatado en el relevamiento realizado, una de las problemáticas a enfrentar en las jurisdicciones, es la diversidad existente en cuanto a las tramitaciones administrativas necesarias para obtener una licencia de conducir. A la solución de este inconveniente, entre muchos otros, tiende la implementación del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, mediante la homogeneización de criterios en todo el país con respecto a los requisitos exigidos y, por sobre todo, a los trámites tendientes a la obtención de una Licencia Nacional de Conducir.

Por una parte, se intenta lograr una jerarquización del rol de todas las provincias, acordando con ellas aquellos aspectos en los que las mismas puedan intervenir como agentes mediadores entre la ANSV y los Centros Emisores (jurisdicciones municipales).

Se entiende adecuado priorizar la presencia del Estado Provincial, especialmente en la etapa de puesta en marcha de los Centros Emisores de Licencias Nacionales de Conducir, a través de su participación activa mediante la realización de encuentros regionales tendientes a la implementación del Si.Na.Li.C, a la capacitación de funcionarios respecto a los alcances y la operatoria de los sistemas administrativos e informáticos, para la distribución logística de equipamiento y de insumos, etc.

Asimismo, y una vez en funcionamiento el Sistema, será necesario fomentar la interacción directa entre los Centros Emisores (jurisdicciones locales/municipales) y la ANSV, en todo lo referente a cuestiones administrativas y de funcionamiento diario; participando a la autoridad provincial respectiva, en aquellas cuestiones de trascendencia que así lo ameriten.

Toda esta interacción entre la ANSV, los estados provinciales y los municipios o localidades emisoras, serán instrumentadas a partir de convenios suscriptos al efecto.

Debe destacarse que toda la información y los aplicativos que se generan desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tienen como destinatarios finales a los Centros de Emisión, en tanto son estos quienes interactúan diariamente con los ciudadanos, llevando a cabo la gestiones requeridas para la emisión de las licencias de conducir. Es por ello que, tanto el presente como el resto de los protocolos pertinentes, están dirigidos, en primer lugar, a estos entes (sin perjuicio de su difusión en todos los estratos afines de la administración pública).

Consecuencia necesaria de todo lo expuesto, es la imperiosa necesidad de lograr una fluida interacción e integración entre la ANSV y los centros emisores locales, a través de mecanismos que hagan a esta interacción lo más expeditiva posible, dotándola al mismo tiempo de la mayor eficiencia que se pueda lograr, evitando dilaciones burocráticas y optimizando las vías de comunicación existentes.

Igualmente, la relación entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial con cada una de las jurisdicciones provinciales, con respecto a la puesta en marcha del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, establece un mecanismo de mediación, tendiente a la comunicación y coordinación con cada una de los centros de emisión de la Licencia Nacional de Conducir Certificados.

Todos estos mecanismos de interacción entre los tres estamentos integrantes de este Sistema, están plasmados y claramente definidos y explicitados en los convenios respectivos que se suscriben en cada caso.

Asimismo, de la letra de los mencionados convenios, surgen palmariamente cada una de las funciones, tareas específicas, facultades y obligaciones que incumben a las distintas partes intervinientes en los correspondientes acuerdos.

## **10.- LOS CENTROS CERTIFICADOS PARA EMITIR LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR**

Tal como surge del inciso f) artículo 4º de la Ley 26.363, corresponde a la ANSV autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando los centros de emi-

sión y/o impresión de las mismas. Por su parte, su Decreto Reglamentario N° 1716/08, dispone que corresponderá también a la ANSV establecer los requisitos necesarios y el procedimiento preciso para certificar los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir en todas las jurisdicciones del país, y proceder, previa inspección y verificación de cada uno de ellos, a la emisión del correspondiente certificado de Centro de Emisión de la Licencia Nacional de Conducir, el cual deberá ser renovado anualmente. También faculta a la ANSV a efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir.

Asimismo, el Decreto 1716/08 al crear el Sistema Nacional de Licencias de Conducir, delega en él la facultad previamente enunciada, así como todo lo concerniente a la definición de los requisitos previos y el procedimiento necesario para la emisión de las licencias nacionales de conducir.

De este modo, a continuación se describirán los alcances y características de cada uno de los procedimientos integrantes del sistema.

a) **EL PROCESO PARA LA CERTIFICACIÓN DE LOS CENTROS DE EMISION DE LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR:** Este proceso establece un marco de gestión para la implementación del Sistema Nacional de Licencias de Conducir, por medio de la apertura de Centros Certificados para la Emisión de la Licencia Nacional de Conducir en todo el territorio nacional.

Así, en el mismo se definen los procedimientos necesarios que todo centro de emisión de licencias, que aspire a emitir la licencia nacional de conducir, deberá observar para tramitar ante la A.N.S.V. la certificación pertinente.

b) **LA EMISIÓN DE LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR:** Este procedimiento está orientado a lograr una homogeneización de criterios en la gestión de la Licencia Nacional de Conducir, a través de un método que, respetando los criterios locales de cada jurisdicción, encuadre en el marco de la Ley 26.363 y su decreto reglamentario.

De este modo, se pretende determinar claramente cada una de las funciones a cargo del personal de los Centros de Emisión en el trámite de obtención de una Licencia Nacional de Conducir, facilitando así la gestión llevada a cabo por el ciudadano durante

esta tramitación, evitando dilaciones burocráticas y optimizando los procedimientos involucrados, otorgándoles la mayor eficiencia posible.

c) **LOS REQUISITOS PREVIOS A LA EMISION DE LA LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR:** Surgen expresamente del artículo 14 de la Ley 24.449, según la redacción que le diera el artículo 26 de la Ley 26.363.

De este modo, estando definidos en la ley estos requisitos, es tarea de la A.N.S.V., a través del Si.Na.Li.C., definir los pormenores de cada una de estas exigencias. Esto incluye la definición de los procedimientos a seguir; el contenido de los distintos exámenes; las metodologías de evaluación; los requisitos a cumplimentar por los evaluadores, entre otros. Todo ello, sin perjuicio de la realización de futuros análisis o procedimientos de auditoría, de los cuales puedan derivar, como necesarios, ajustes a estas definiciones, quedando abierta la posibilidad de modificación por parte de la ANSV según lo estime pertinente.

Todas estas cuestiones fundamentales que hacen a la correcta articulación del sistema de emisión de las Licencias Nacionales de Conducir, serán someramente descritas a continuación, no obstante de que las mismas se encuentran íntegramente desarrolladas en los procedimientos respectivos del presente, a los cuales remitimos.

d) **CONSULTA EN LINEA DE ANTECEDENTES:** Conforme lo establecido en el inciso b), segundo párrafo del artículo 14 de la ley 24.449, modificado por la ley 26.363, antes de otorgar una Licencia, se deberá requerir al Re.N.A.T. un informe acerca de los antecedentes de tránsito del solicitante. Esto posibilita conocer, previo al otorgamiento de una licencia, si pesa sobre el solicitante una sanción de inhabilitación para conducir en cualquier punto del país, y así evitar que una persona inhabilitada para conducir pueda obtener una licencia en su localidad, o en jurisdicción distinta a la del lugar donde se le impuso dicha sanción.

Esta consulta, constituye la primera etapa de la tramitación de la licencia. Superada esta, de corresponder, se proseguirá con el resto del trámite.

e) **CURSO TEORICO PRÁCTICO DE SEGURIDAD VIAL:** Este curso, previsto en el inciso a) 3 del artículo 14 de la ley 24.449 (texto según ley 26.363), tiene como principal objetivo educar, de un modo íntegro, a los postulantes a la obtención de la Licencia Nacional de Conducir, en todo lo concerniente a la seguridad vial; preparando a los mismos a fin de que puedan llevar a cabo los exámenes teórico prácticos, con

los conocimientos básicos y necesarios que permitan aprobarlos en debida forma. Este es de asistencia obligatoria, y deberá realizarse en una escuela de conducir pública o privada habilitada a tal fin.

En cuanto al alcance de este curso, comprende a todas aquellas personas que soliciten la emisión de una Licencia Nacional de Conducir por primera vez, mientras que, las personas que soliciten la renovación de su licencia quedan exceptuadas de realizar el mismo.

Este curso, se encuentra íntegramente desarrollado en el Protocolo: “Curso Teórico Práctico de Seguridad Vial”, que forma parte integrante del presente.

f) **EXAMEN PSICOFÍSICO**: En este examen, previsto en el inciso a) 4. del artículo 14 de la ley 24.449 (texto según ley 26.363), se debe comprobar la idoneidad psicofísica del futuro conductor, para un desempeño seguro en la conducción de vehículos en la vía pública. El mismo estará a cargo de un Profesional Médico matriculado, quien podrá hacer uso de medios tecnológicos sistematizados y digitalizados, como instrumentos de medición.

Los Centros Emisores que pretendan utilizar estos dispositivos, deben inscribirlos en el pertinente Registro de la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito.

Asimismo, para los casos en que los Centros Emisores tercericen la realización de las evaluaciones psicofísicas, dejándolas a cargo de Centros Prestadores de Servicios de Salud, tanto provinciales como municipales, estos últimos deben cumplimentar el procedimiento de Registración ante la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, y suscribir con los Centros de Emisión el Convenio respectivo.

En cualquiera de los dos casos anteriormente mencionados, deben observarse los procedimientos de registración respectivos, con los alcances descriptos en el Anexo: “AMBITOS REGISTRALES” del presente, al que remitimos.

Por último, se debe dejar constancia en la Licencia Nacional de Conducir de cualquier observación, restricción o limitación de tiempo de vigencia, que surja como resultado de este examen.

g) **EXAMEN TEÓRICO**: Este examen de carácter obligatorio y eliminatorio, tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, Señalamiento y Legislación en materia de tránsito (artículo 14, inciso a. 5 de la ley N° 24.449, texto según ley 26.363).

El mismo consta de cuarenta (40) preguntas para categorías no profesionales y de cincuenta (50) preguntas para categorías profesionales, siendo el sistema de evaluación el de opción múltiple (múltiple choice), evaluándose los conocimientos sobre la temática de la seguridad vial en general.

Los aspirantes deben obtener una calificación promedio igual o superior al noventa por ciento (90%) para ser considerados aptos para obtener la licencia. Es decir, 36 preguntas sobre 40 y 45 sobre 50, ello además de haber contestado correctamente las preguntas de carácter eliminatorio.

Se adjunta al presente, el Protocolo de “Examen Teórico”, el que define y describe los contenidos, modalidades de evaluación, pautas para el desempeño del examinador y requisitos generales que se deberán cumplimentar en los Centros de Emisión Certificados a la hora de llevar a cabo esta evaluación.

h) **EXAMEN TEORICO PRÁCTICO DE DETECCION DE FALLAS**: Este examen tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos y prácticos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento e instrumental, conforme a lo normado por el artículo 14, inciso a) 6 de la ley 24.449, modificado por el artículo 26 de la Ley 26.363.

El examen se lleva a cabo en dos etapas: En la **primera** de ellas se evalúan los conocimientos teóricos sobre los contenidos básicos precedentemente mencionados y, posteriormente, una vez aprobada la etapa teórica, se evalúan los conocimientos prácticos que el aspirante posee sobre los contenidos ya indicados.

El examen, en su aspecto teórico, posee siete (7) preguntas para categorías no profesionales y diez (10) preguntas para categorías profesionales, siendo el sistema de evaluación el de opción múltiple (múltiple choice), y evalúa los conocimientos sobre la temática de los elementos de seguridad de los vehículos.

Los aspirantes deberán obtener una calificación promedio igual o superior al noventa por ciento (90%) para ser considerados aptos para obtener la licencia, ello además de haber contestado correctamente la pregunta a desarrollar.

La **segunda** etapa de contenido práctico, se lleva a cabo momentos antes de iniciarse el Examen Práctico de Idoneidad Conductiva, estipulado en el artículo 14, inciso a) 7. de la Ley 24.449.

i) **EXAMEN PRÁCTICO DE IDONEIDAD CONDUCTIVA**: El examen práctico de idoneidad conductiva tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo para el cual se solicite una licencia habilitante (artículo 26 del Decreto Reglamentario N° 1716/08, apartado a.7).

El mismo, debe realizarse en una pista especialmente acondicionada para ese fin, y/o en zona urbana de bajo riesgo.

Durante el desarrollo de esta evaluación, se espera que el aspirante a la obtención de una Licencia Nacional de Conducir pueda efectuar una serie de maniobras determinantes a la hora de evaluar su capacidad conductiva.

Para lo cual se tendrán en cuenta, entre otros aspectos, la idoneidad del postulante en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento.

## **11.- ¿CUANTAS CLASES DE LICENCIAS HAY ?**

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Art. 16, no modificada por la ley 26.363, prevé **siete** clases de licencias ordinarias<sup>81</sup>, para cuyo otorgamiento requiere idoneidad de sus titulares para conducir determinados tipos de vehículos, y una profesional, que faculta a conducir rodados de distintas características. Las primeras, son las siguientes:

- **Clase “A”**: Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de 150 centímetros cúbicos, se debe haber tenido previa-

---

<sup>81</sup> El Reglamento aprobado por Decreto N° 779/95, subdivide las distintas clases y establece habilitaciones temporarias para extranjeros, diplomáticos y turistas. Al final, determina que los servicios de urgencia, emergencia y similares, tendrán la habilitación profesional correspondiente a las características del vehículo y servicio, debiéndose controlar especialmente su equilibrio emocional y óptimo estado psicofísico.

mente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.

- **Clase “B”:** Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante.
- **Clase “C”:** Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase “B”.
- **Clase “D”:** Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de las clases B y C, según el caso.
- **Clase “E”:** Para los camiones articulados o con acoplado, máquina especial no agrícola y los comprendidos en las clases “B” y “C”.
- **Clase “F”:** Para los automotores adaptados para discapacitados.
- **Clase “G”:** Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícolas.<sup>82</sup>

*El Decreto que reglamenta LT Córdoba, subdivide todas las clases, a la vez que agrega otras habilitaciones, entre las que se encuentran las que se les conceden a los diplomáticos y a los turistas que posean licencias expedidas en los países adheridos a la Convención de Ginebra de 1949<sup>83</sup>*

**a) ¿PORQUÉ LA LICENCIA CLASE C), COMPRENDE A LA DE CLASE B); Y LAS CLASES D) Y E) HACEN LO PROPIO CON LAS CLASES B) Y C), Y NINGUNA DE ELLAS INCLUYEN A LA DE CLASE A)?**

Las licencias clases B), C), D) y E) autorizan a conducir vehículos de cuatro ruedas, (automóviles, camionetas, ómnibus, etc.), mientras que la de clase A), lo hace para los de dos y tres ruedas (ciclomotores, motos y triciclos), o sea rodados de características totalmente disímiles, por lo cual un conductor puede guiar con gran solvencia un automóvil o camión, pero nada indica que sepa mantenerse al comando de una moto o ciclomotor, para lo cual debe tener el equilibrio que se aprende desde niño en una bicicleta, y no todos tuvieron esa posibilidad.

**b) ¿QUÉ CONDICIONES SE DEBEN REUNIR PARA ACCEDER A LA MISMA?** Los titulares de licencia de conductor clases C), D) y E) tendrán el carácter de conductores profesionales, siempre y cuando hayan obtenido la de clases B), al ne-

<sup>82</sup> LNT, art. 16; Bs.As. art.39 y Cba. Art. 16.

<sup>83</sup> Decreto 1993/99, art. 18.

nos un año antes<sup>84</sup>. Sin perjuicio de ello, dicha licencia se podrá obtener aprobando los cursos regulares para los conductores profesionales autorizados y regulados por la autoridad de aplicación, requiriéndose para ello un mínimo de 21 años de edad. En todos los casos la actividad profesional debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre higiene y seguridad en el trabajo.

**c).- Y PARA CONDUCIR CUADRICICLOS ¿QUÉ CLASE DE LICENCIA SE NECESITA?**

Ninguna de las legislaciones analizadas los contempla expresamente, por tratarse de un vehículo híbrido, que fue concebido para circular en la arena. En cambio, la Ordenanza de Tránsito de la ciudad de Córdoba N° 9981, en su Art. 18, si bien no los menciona, como la Clase A) se refiere a *motovehículos*, podría comprenderlos.

**d).- ¿CUÁNDO LA LICENCIA ES CONSIDERADA PROFESIONAL?**

Los titulares de licencias correspondientes a las clases **C, D y E**, tienen el carácter de conductores profesionales.

**12.- ¿QUÉ CONSECUENCIAS TIENE CONDUCIR SIN LICENCIA?**

La ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en el Artículo 40, entre los requisitos que exige para circular con un automotor, que su conductor esté habilitado para guiar el tipo de vehículo que conduce y que lleve consigo la licencia correspondiente, no caduca ni de otra persona. Lo cual constituye una falta grave, a tenor de lo dispuesto por el Art. 77, inc d), que creará una presunción de culpabilidad en su contra; lo cual, permite retenerla en forma preventiva y la aplicación de arresto o multa según corresponda.

Además, creará una presunción de culpabilidad en contra de quien conduzca sin estar debidamente habilitado, salvo que demuestre lo contrario; y en lo que concierne al *seguro*, constituye un supuesto que excluye la garantía prometida por el asegurador<sup>85</sup>.

**13.- LICENCIA INTERNACIONAL**

La Licencia Internacional la otorga, además de algunos organismos oficiales, el Automóvil Club Argentino y el Touring Club, quienes exigen la presentación de la li-

<sup>84</sup> Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en el Art. 14, inc a. 6.4, establece que dicha exigencia será de 2 años para los minusválidos.

<sup>85</sup> Meilij, "Accidentes de Tránsito"- Depalma 1991, pag. 62, p. 134 a 137

cencia obtenida en el país, debidamente actualizada, dos fotografías y el pago de un arancel, con un descuento importante para los socios de la institución en la cual se la gestiona.

Se trata de un requisito necesario para conducir fuera del país, salvo en la República Oriental del Uruguay, en la cual se lo puede hacer con la licencia nacional, aunque en la práctica aquélla tampoco se exige en otros países, para facilitar el desenvolvimiento turístico.

De todas maneras es conveniente asesorarse ante las representaciones consulares de los países donde se piensa conducir para conocer los requisitos vigentes, ya que en ciertos casos la Licencia Internacional no es reconocida.

El problema radica cuando se produce un accidente, ya que en tal caso no tendrá las mismas seguridades jurídicas que le brinda el Registro de Conductor Internacional, especialmente en lo que concierne a la cobertura del seguro. Por tal motivo, se aconseja munirse de dicho documento antes del salir del país, toda vez que su costo es muy accesible en relación a los inconvenientes que puede evitar.

## Capítulo V

### LICENCIA DE CONDUCIR POR PUNTOS

**Sumario: 1.- Introducción. 2.-¿Qué es la Licencia por Puntos?. 3.- Historia del Sistema. 4.- Filosofía del sistema: a) Conducir automotores: ¿Derecho fundamental o privilegio?; b) Eliminación, disuasión, sutoprivación, diagnóstico o reeducación?. 5.- Naturaleza y elementos esenciales del sistema de puntos. 6.- La reincidencia: objeto. 7.- Amplitud del sistema. 8.- El problema de la conducción profesional en el sistema de puntos. 9.- El acto de imposición de puntos. 10.- carácter personalísimo del Sistema de Puntos e identificación del infractor real. 11.- ¿En qué consiste el permiso por puntos?: a) Crédito inicial de puntos; b) Reducción de puntos. 12.- ¿Cuáles son las infracciones que descuentan la mayor cantidad de puntos? 13.- El permiso por puntos y el procedimiento sancionador. 14.- Diferencias entre la sanción de suspensión de la licencia de conducir y la pérdida parcial de puntos. 15.- Notificación de la pérdida de puntos por comisiones de infracciones e información del saldo de puntos. 16.- ¿Quién puede perder puntos?**

## **1.- INTRODUCCION**

**LA CUESTION DEL CONTROL DEL FACTOR HUMANO DEL TRANSITO:** En una charla sobre seguridad vial se ha afirmado que el hombre, en los roles de peatón o conductor, aporta entre el 90 y el 98% de los componentes causales del siniestro de tránsito, cuyo espectro va, desde las limitaciones constitucionales de la capacidad de percepción, pasando por la ingesta de alcohol y otras drogas.

Tal cifra ha inducido a creer que poco menos que la totalidad de la solución de la problemática vial radicaría en la contención del factor humano.

El artículo 4º de la Ley 26.363, en su inciso h) establece como una de las funciones de la ANSV la de diseñar el Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir. Asimismo, el Decreto Reglamentario 1716/08 agrega que ello debe realizarse en el marco de lo previsto por la Ley 26.353, que ratifica el Convenio Federal Sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscripto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los 15 días del mes de agosto de 2007 entre el Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. De este Acuerdo, surge la clara voluntad de las partes firmantes tendiente a establecer en el ámbito de cada una de sus jurisdicciones que la emisión de Licencias de Conductor y sus renovaciones se realicen asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, los que podrán ser deducidos por la comisión de infracciones de tránsito. Para el caso de agotarse íntegramente los puntos asignados, se prevé la aplicación de una sanción de inhabilitación para conducir por un período determinado.

En este marco de acción, la ANSV ha diseñado el Sistema de Puntos Aplicable a las Licencias Nacionales de Conducir, las cuales se emitirán con un saldo inicial de veinte (20) puntos, los que podrán ser restados en forma gradual a partir de encontrarse firmes las sanciones impuestas por la comisión de infracciones de tránsito.

La pérdida total de los puntos conllevará la aplicación de una sanción de inhabilitación para conducir por períodos que variarán, e irán incrementándose, según se trate de la primera pérdida o de las subsiguientes pérdidas totales de puntos.

Una vez cumplidos los períodos de inhabilitación impuestos, el conductor recibirá nuevamente el saldo total de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.

Asimismo, se establecen distintas modalidades para el recupero de puntos para casos en los que se posea un saldo parcial, entre ellos el transcurso del tiempo, la realización de cursos de seguridad vial, etc..

Por último, es dable destacar que los alcances y el funcionamiento integral de este Sistema de Puntos se cimientan en la interacción constante entre el Sistema Nacional de Licencias de Conducir, el Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito y el Sistema Nacional de Administración de Infracciones.

## **2.- ¿QUÉ ES LA LICENCIA POR PUNTOS?**

La licencia de conducción se ha definido **tradicionalmente** como la autorización administrativa en virtud de la cual se permite a un ciudadano conducir un vehículo de motor por las vías públicas, previo el cumplimiento de determinados requisitos. En esa visión tradicional, la vigencia de esta autorización administrativa se hace depender de dos circunstancias:

- en primer lugar, de la existencia de una serie de aptitudes psicofísicas en el conductor, y
- en segundo lugar, de la revisión de estas aptitudes en unos determinados plazos de tiempo.

El sistema que ha dado en denominarse licencia de conducir por puntos **cambia esa visión clásica** de la autorización para conducir. La licencia se configura ahora como un título de confianza que la sociedad otorga al ciudadano para desarrollar la actividad de la conducción que se traduce jurídicamente en otorgarle un crédito de puntos para desarrollar la actividad de la conducción que podrá perder por la realización de determinadas conductas contrarias a las normas que regulan la circulación y que, cuando se agota, supone la pérdida de su autorización para conducir por haber perdido esa confianza.

Desde el punto de vista formal, el sistema de licencia de puntos es un *instituto jurídico* que, como tal, debe ser establecido necesariamente por una ley, lo cual constituye un aspecto que depende de las normas constitucionales de cada Estado nacional en particular.

El núcleo fáctico, jurídico y operativo del arbitrio es la *reiteración calificada* del usuario-conductor de vehículos en infracciones, faltas o delitos de tráfico, cada una de

cuyas especies se encuentra legalmente valorada y tasada mediante la unidad representativa llamada punto o punto de demérito, la cual es graduada por la ley proporcionalmente a su mayor o menor potencialidad objetiva para causar siniestros.

Cuando la progresiva acumulación de puntos de deméritos aplicados al agente por los ilícitos cometidos dentro de un cierto período de tiempo alcanza o sobrepasa un determinado límite numérico (ambos fijados por la ley) la licencia es suspendida o revocada, con lo cual el titular queda absolutamente impedido temporal (o definitivamente) para conducir, lícitamente, automotores en la vía pública.

En el contexto del sistema dichas medidas no tienen un propósito punitivo, sino devolver al infractor al sistema educativo para que, mediante programas de reeducación, reentrenamiento o sensibilización, modifique sosteniblemente sus actitudes y patrones de conducta vial. Para lograr esta finalidad se adiciona un régimen de variadas oportunidades para recuperar el crédito perdido que funcionan en distintos momentos del proceso de acumulación de puntos.

Desde el punto de vista sustancial, el sistema es un método de ingeniería del comportamiento apuntado a la modificación positiva de las actitudes y comportamientos del infractor vial que recurre a la motivación negativa generada por la acumulación de deméritos, la cual, constituye un elemento de diagnóstico de la peligrosidad del sujeto y de presión psicológica sobre el mismo para coaccionarlo a utilizar diversos medios de reeducación y reformatión que se ponen legalmente a su disposición.

### **3.- HISTORIA DEL SISTEMA**

Los antecedentes del permiso por puntos se centran mayoritariamente en la justificación del sistema como herramienta decisiva para la reducción de víctimas de accidentes de tráfico. Incide en el factor humano, que de los tres concurrentes en la conducción (junto al vehículo y la vía) es el más importante y el mayor causante de accidentes.

Se cree que el sistema de puntos es una innovación muy reciente, pero su germen histórico inicial se puede identificar en la primera regulación jurídica del mundo sobre tráfico automotor, el decreto francés del 10 de marzo de 1899, cuyo artículo 32 establecía: “Después de dos contravenciones en el año, los certificados de capacidad expedidos en virtud del artículo 11 del presente reglamento podrán ser retirados por resolución del prefecto, notificándose al titular con aviso al Servicio de Minas”.

También estaba presente en el centenario “Reglamento para Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado” de España de 1900, cuyo artículo 20 rezaba: “El conductor que en el transcurso de un año infringiere dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia a sus deberes, podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles”.

En el ordenamiento jurídico español, con anterioridad a la reciente ley que incorporó un sistema pleno, existía una ley de puntos de tipo “simplificado” creado por la ley 19 de 19/12/2001, cuyo artículo 67.3 disponía: “Al autor de una infracción muy grave se le impondrá en caso de reincidencia, además de la sanción pecuniaria correspondiente, la revocación del permiso o licencia de conducción (...) se reputarán reincidentes a quienes hubieren sido sancionados en firme en vía administrativa durante los dos años inmediatamente anteriores por dos infracciones muy graves de las previstas en el artículo 65.5 de esta ley”.

Es importante señalar que las formas primitivas del instituto, tenían como objeto la eliminación radical y definitiva de los transgresores reincidentes, sin perseguir propósito correctivo alguno, por lo que no contemplaban ningún mecanismo o procedimiento que hiciera posible la rehabilitación, lo cual si se perdía la licencia era una sola vez y para siempre, lo cual constituye otra diferencia sustancial con las formas modernas.

España es el país europeo con la más reciente implementación del sistema de permiso de conducir por puntos. Se unió a este selecto club el uno de julio de 2006. Alemania fue pionera ya que lo instauró en 1974, seguida de Grecia en 1983. Continuaron Francia el uno de julio de 1992, Polonia en 1993, Gran Bretaña (1995) y de Croacia (1996). Otros países se adhirieron recientemente, Bulgaria (2000), Irlanda (2001), Luxemburgo (2002). Italia (2003). Letonia (2004) y Dinamarca (2005). Sin embargo, se echan en falta países importantes de la Unión como son Bélgica, Holanda o Suecia.

De los países con permiso de conducir por puntos, unos sistemas restan puntos. Otros (Dinamarca, Alemania, Grecia, Irlanda) han optado por el sistema inverso. El conductor parte de cero puntos y acumula puntos por cada infracción hasta un límite que no puede superar.

La Unión Europea, como sociedad avanzada en la que se han cubierto las necesidades más básicas del ser humano, lleva muchos años considerando de forma progre-

siva que las muertes en la carretera suponen una tragedia que no es posible asumir y sobre la que es necesario actuar de forma decidida.

La UE ha estimado que los sistemas de permisos de conducción por puntos han demostrado ya ser un instrumento eficaz para la reducción de la siniestralidad en las carreteras, por lo que promueva la inclusión en los ordenamientos nacionales de este tipo de medidas, si bien es necesario ponerlo en relación con otros instrumentos que conformen una estrategia global de seguridad vial avanzada.

La consolidación histórica del primer modelo de sistema de licencia de puntos se concretó en la reglamentación del Estado norteamericano de Connecticut de 1947, la cual fue imitada rápidamente por otros Estados con diversas variantes.

Los modelos normativos norteamericanos inspiraron a todos los sistemas de puntos actualmente en vigencia: Reino Unido, Nueva Zelanda, Japón, Alemania, Francia, Polonia, Croacia, Eslovenia, Hungría, Chipre, Irlanda, Luxemburgo, Israel, Italia, Latvia, Noruega, Austria, Malta, Bulgaria y República Checa. También rige en Australia, Canadá, Dubai, Arabia Saudita, Corea, Hong Kong, República Sudafricana, Singapur y Turquía. El precedente más antiguo de América Latina se encuentra en la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico de 1960, seguido por Brasil de 1997, a nivel Nacional en la República Argentina se estableció el sistema de licencia por puntos el 9 de abril de 2008, lo cual la misma debe ser adherida por cada una de las provincias, para lograr una unificación en todo el territorio del sistema, además la Provincia de San Juan, Córdoba y Buenos Aires, lo establecieron en forma particular, cuyo ejemplo parece que será seguido por Mendoza (donde la ley tiene media sanción) y por la Provincia de Santa Fe (donde tiene media sanción de la Cámara de Diputados).

#### **4.- FILOSOFIA DEL SISTEMA**

##### **a) CONDUCIR AUTOMOTORES: ¿DERECHO FUNDAMENTAL O PRIVILEGIO?**

La incorporación del sistema de licencia por puntos implica adoptar una cierta posición jurídico-filosófica sobre la naturaleza del acto de conducir vehículos automotores en la vía pública, la cual consiste en que éste es un *privilegio* y no un derecho.

El argumento clásico de los enemigos del sistema, ha consistido en que la conducción de vehículos, no sólo sería un derecho subjetivo, sino un derecho individual y

fundamental, de la misma naturaleza y jerarquía que trabajar, educarse, asociarse, etcétera, siendo por ello, inalienable e imprescriptible. Por lo tanto, nadie podría ser privado del mismo salvo en virtud de una ley de interés general y como resultado de un debido proceso ante el tribunal judicial competente culminado en sentencia firme.

Según dicha tesis, la aplicación de puntos en virtud de un acto administrativo, como ocurre en casi todos los sistemas vigentes, con excepción de San Juan, donde la competencia es del juez, sería un acto contrario a la Constitución por afectar un derecho subjetivo de rango primario garantizado por la misma.

La posición opuesta (y mayoritaria) predica: “Conducir automotores es un privilegio, no un derecho”, noción ampliamente desarrollada en los Estados Unidos. Es un privilegio, que como tal, aunque regulado por la Ley es otorgado bajo una serie de requisitos rigurosos y queda pendiente de la amenaza de retirarlo o suspenderlo si no se cumplen las condiciones que regulan el ejercicio.

Lo cual, la posición dominante en todo el mundo es la del privilegio, dándose por aceptado que el connatural rigor de los sistemas de puntos se justifica en razones de seguridad, salud y orden público que privan sobre cualquier consideración de índole particular.

Bajo éste concepto, la licencia por puntos, es generalmente concebida como un crédito o un acto de confianza de la sociedad hacia el individuo que se propone conducir, el cual se mantiene en cuanto permanezcan intactas las condiciones de hecho y de derecho que motivaron el otorgamiento y se cumplan durante la actuación práctica a las normas de seguridad del tráfico. *El sistema de puntos viene a ser el instrumento objetivo e imparcial de comprobación de la desaparición de aquellas o del incumplimiento de éstas con el objeto de disponer la revocación suspensión del privilegio otorgado.*

#### **b) ¿ELIMINACION, DISUACION, SUTOPRIVACION, DIAGNOSTICO O REEDUCACION?**

Otro orden de objeciones contra el sistema de puntos ha apuntado al objetivo que persigue, el cual, se afirma por un sector importante de sus opositores, sería la *eliminación radical*, lo que daría *una naturaleza puramente represiva y punitiva*.

Una variante más persuasiva de la fundamentación eliminacionista explica que los multirreincidentes no pueden dejar de saber que con cada falta cometida se acercan

más al límite de agotamiento del crédito o la confianza otorgada, por lo cual, en realidad, *se autoeliminan voluntariamente de la circulación, se autoprivan del privilegio del conducir*, y entonces a nadie pueden reclamar más que a sí mismos, porque mantener o perder la licencia depende exclusivamente de su libre albedrío entre elegir lo lícito y lo ilícito, entre el peligro y la seguridad.

Quienes rechazan el eliminacionismo argumentan que el sistema terminaría creando un gran colectivo de parias marginados de la vida social, pues, al impedirles movilizarse conduciendo medios motorizados, se les estaría vedando de hecho el acceso a educación, trabajo, salud, diversión, etcétera, convirtiéndolos así en auténticos muertos civiles, en lo cual la argumentación se reconduce al campo de los derechos individuales, puesto que, por una vía indirecta, éstos serían literalmente suprimidos.

## **5.- NATURALEZA Y ELEMENTOS ESENCIALES DEL SISTEMA DE PUNTOS**

### **NATURALEZA DEL SISTEMA**

El Derecho Vial, en sentido estricto, constituye un capítulo funcionalmente desconcentrado del Derecho Administrativo y, dentro de aquél, el sistema de puntos se perfila como un institución policial por antonomasia en virtud de su función de supervisar, controlar y limitar coercitivamente el tránsito de personas y vehículos, así como el privilegio de conducir éstos en ocasión de su ejercicio, el cual no debe ser confundido con el derecho fundamental de los ciudadanos de transitar y estar en la vía pública.

Por otra parte, el contexto global del régimen de aplicación y ejecución de la ley de tránsito, el sistema se ubica como un elemento de apoyo por su objeto de potenciar la eficacia empírica de la misma, según puede verse en el siguiente cuadro:

<b>CUADRO GENERAL DE LOS SISTEMA DE APOYO PARA LA APLICACIÓN EFICIENTE DE LA LEY</b>		
	<b>APOYOS GENERALES</b>	<b>APOYOS SELECTIVOS/ ESPECIFICOS</b>
<b>Sistemas de conocimiento e información</b>	(Monitoreo) Investigación Destrezas policiales	Sistemas de Monitoreo local
	Manuales de aplicación de	Destreza local específica

	la ley	de la policía de tránsito
Sistemas legales y administrativos de apoyo	Penalidades – Multas  Normas administrativas  Sistemas de puntos  Sistemas de rehabilitación  Revocación de licencias  Administración policial interna	Administración policial interna
Sistemas de apoyo mediáticos y publicitarios	Campañas generales de publicidad  Campañas de aplicación de la ley  Programas educativos específicos	Publicidad de actividades locales de aplicación de la ley  Programas educativos específicos
Otros sistemas de apoyo	Políticas de seguros  Desarrollos tecnológicos	Sistemas de premios

### **ELEMENTOS ESENCIALES Y ELEMENTOS EXTERNOS**

Los elementos esenciales son aquellos cuya existencia e interacción lo hacen ser, son los siguientes:

- La reincidencia infraccional calificada en carácter de objeto, esto es, acotada legalmente por límites cualitativos, cuantitativos y temporales.
- La valoración de las diversas hipótesis infraccionales expresada en una unidad representativa arbitraria denominada punto o punto de demérito.
- La acumulatividad y progresividad del demérito derivado de las sucesivas infracciones hasta un determinado límite fijado por la ley en la que se opera la privación temporal del privilegio de conducir automotores.
- Un subsistema de reeducación, reformación, reciclaje o sensibilización actuante a través de instancias (voluntarias, cuasicoactivas y coactivas) apuntadas a modificar las actitudes y comportamientos viales de los pluriinfractores, las cuales conceden la contrapartida de la purga total o parcial del demérito acumulado.

Aunque no hacen a su esencialidad conceptual, la eficacia real de cualquier sistema de puntos sólo es posible a condición de estar apoyado por los siguientes elementos:

- Conocimiento integral del sistema por los componentes del universo de usuarios-conductores de vehículos automotores.
- Registro centralizado de conductores, infractores e infracciones con jurisdicción y competencia en la totalidad de la extensión territorial del Estado.
- Aparato policial-administrativo amplio, ecuánime, incorruptible y altamente profesional con presencia ostensiva permanentes en las vías públicas.
- Régimen muy severo de detección y represión de la conducción de automotores con licencia suspendida o revocada que incluya garantías de cumplimiento de estas medidas y la tipificación penal de dichas conductas.

## **6.- LA REINCIDENCIA: OBJETO**

En un sentido general, la materia de hecho regulada por el sistema de puntos es el comportamiento del factor humano en el tránsito, pero no en su faz normal, como lo hacen otras disposiciones del Derecho Vial, sino en cuanto constituye una desviación del patrón de normalidad, desviación que es jurídicamente calificada como infracción, contravención, falta o delito de tránsito.

El objeto no es la infracción vial aislada, sino que lo característico es que el sistema trata la repetición de las infracciones viales como un fenómeno unitario que trasciende la comisión de cada una puntualmente, aunque se cometan por el sujeto bajo distintas modalidades y en diferentes momentos y lugares.

La reiteración, es la comisión usual, frecuente o sistemática de infracciones que constituye el objeto del sistema, y éste se edifica teórica y prácticamente para revertir este fenómeno indeseable.

Desde el punto de vista práctico, dicha concepción determina la necesidad de identificar y seleccionar a los reincidentes, lo cual es posible únicamente mediante un dispositivo externo al sistema: el registro centralizado de conductores, cuya función clave es conservar la constancia documentada de cada ilícito cometido mediante la anotación en un expediente personal del infractor con la finalidad de detectar la acumulación y su entidad.

#### **Consecuencias de la acumulación de puntos**

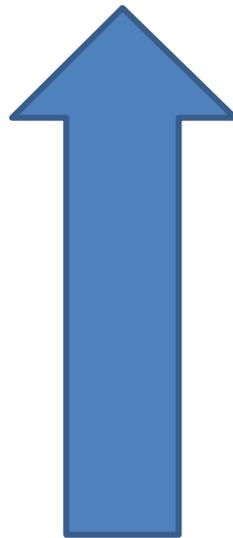
Examen para obtener la nueva licencia

Revocación

Suspensión

Nota de advertencia

Comienzo de la acumulación



**Nivel de presión legal y psicológica**

#### **Devolución al Sistema Educativo**

Retorno coactivo para obtener la nueva licencia

Retorno coactivo para volver a conducir

Retorno coactivo para evitar la suspensión

Retorno voluntario para purgar puntos

## **7.- AMPLITUD DEL SISTEMA**

El número de faltas viales requeridas para la suspensión por un sistema de puntos dado incide sobre la estructura y la fisonomía del mismo.

En algunos países se ha adoptado una política diferente: enfocarse a las infracciones más peligrosas y establecer un límite de 2 o 3 faltas dentro de cierto plazo para

operar la suspensión o revocación de la licencia. Como puede verse este criterio es sustancialmente el mismo de las legislaciones anteriores al primer sistema de puntos propiamente dicho creado por la reglamentación de Connecticut de 1947.

Tales diferencias estructurales permiten clasificarlos en tres grupos:

- Sistemas *embrionarios* son aquellos históricamente previos a la Ley de Connecticut de 1947, es decir, anteriores a la existencia del primer sistema de puntos propiamente dicho del mundo, de los cuales son ejemplos las normas del Decreto francés del 10 de marzo de 1899. Lo cual, en dicha normativa aparecen varios elementos característicos del instituto, pero que no son suficiente para caracterizarlos como sistemas plenos o completos.
- Sistemas *plenos o completos* son los que reúnen todas las características, como la reincidencia calificada por límites cuantitativos, cualitativos y temporales en carácter de objeto, la tasación de las infracciones viales en puntos u otra unidad representativa de la gravedad de cada especie, la suspensión o revocación de la licencia como consecuencia del agotamiento del crédito otorgado, a lo que se suma un conjunto de dispositivos para reeducar al conductor que, como contrapartida, otorgan la restauración parcial o total de crédito.
- Sistemas *simplificados* se caracterizan por contemplar solamente un número de transgresiones viales muy reducido, las de mayor peligrosidad, a cuyo respecto se establece un límite de acumulación de puntaje muy breve, generalmente de 2 o 3 transgresiones dentro de un cierto período, lo que amerita la suspensión de la licencia.

## **8.- EL PROBLEMA DE LA CONDUCCION PROFESIONAL EN EL SISTEMA DE PUNTOS**

El anuncio de la instauración de un sistema de licencia de puntos provoca, inevitablemente, el fuerte rechazo de los conductores profesionales o el reclamo de un régimen especial de mayor benevolencia que el común.

La cuestión central radica en que, los profesionales recorren diariamente mayores distancias que los que no lo son, están expuestos al riesgo por más tiempo, sufren fuertes síndrome de fatiga y estrés que los vuelven propensos a cometer más errores que serán vistos como infracciones y de esto depende su trabajo y su sustento familiar y

personal. Tales son los argumentos clásicamente invocados por las organizaciones sindicales para reclamar un tratamiento diferencial de mayor tolerancia relativa para la categoría.

Desde el extremo opuesto, la negativa a un régimen especial suele fundarse en el principio de igualdad ante la ley que, en su forma abstracta, rechaza dar un tratamiento diferenciado a grupos o sectores particulares. A esto se agrega otro fuerte argumento consistente en que, inversamente, la condición de profesional implica que se deban poseer mayores conocimientos y habilidades, y por lo tanto conocer mejor los peligros puntuales que acarrea el incumplimiento de la normativa vial; a más que se transporta la vida de otras personas y se conducen vehículos y cargas que por sus características pueden ser destructivos en caso de siniestro.

Parecería que el criterio mundialmente predominante es el de la igualdad abstracta, pues son relativamente pocas las legislaciones en el mundo que establecen regímenes diferenciales.

## **9.- EL ACTO DE IMPOSICION DE PUNTOS**

### **NATURALEZA DEL ACTO DE IMPOSICION DE PUNTOS**

La naturaleza del acto de imposición de puntos al infractor se encuentra íntimamente correlacionada con la autoridad legalmente competente para disponerla.

En aquellos órdenes nacionales que cometen la potestad a los órganos policial-administrativos de gestión y contralor del tránsito, sean nacionales, federales, estatales, municipales, provinciales o locales, la naturaleza es *administrativa*, indiscutiblemente. En este caso se trata de *un acto administrativo ordinario* que, como tal, está sometido al régimen jurídico general regulador de la especie, el cual, dispone la notificación personal al sujeto pasivo, el derecho de éste a recurrirlo por los medios legales establecidos y la firmeza para otorgarle fuerza ejecutiva.

La única diferencia con relación a otros tipos de acto administrativo suele ser un mecanismo especial que se ha difundido bastante en el Derecho Comparado, el cual consiste en atribuir al pago de la multa (que siempre acompaña a los puntos) el valor legal de consentimiento del administrado, o sea, de reconocimiento de los hechos imputados y de consecuente renuncia a la presentación de recursos, con lo que el acto de imposición adquiere firmeza definitiva.

Dicho arbitrio tiene por objeto aliviar a la administración de la cantidad de recursos que suelen interponer los infractores viales, la cual consiste en una *rebaja significativa del monto de la multa anexa al puntaje*, usualmente entre el 30 y 40%, si se efectúa el pago dentro de cierto plazo, vencido el cual corresponde el pago íntegro, como o establecen las normativas.

En los ordenamientos que atribuyen a los jueces la competencia de imponer el puntaje de demérito (Argentina) el acto tiene *naturaleza jurisdiccional*, o sea que constituye una sentencia propiamente dicha y, por ende, se le aplica el régimen correspondiente, especialmente los principios del debido proceso, los recursos judiciales y las garantías previstas por el respectivo orden jurídico.

En el contexto de ciertas legislaciones existe una tercera posibilidad, consistente en que la naturaleza del acto de imposición de puntos pueda ser, eventualmente, o administrativa o jurisdiccional porque la administración comparte la potestad en forma alternativa con el orden judicial según las hipótesis legales concretas de que se trate. Éste es el caso de varias legislaciones norteamericanas y de Finlandia en Europa, donde las infracciones consideradas “menores” se resuelven con una multa en vía administrativa, mientras que las faltas “mayores” se pasan a conocimiento de un tribunal judicial con competencia para individualizar la sanción entre dilatados márgenes, para lo cual se toma en cuenta la entidad de la infracción, pero también los ingresos y la situación social del infractor.

## **10.- CARÁCTER PERSONALISIMO DEL SISTEMA DE PUNTOS E IDENTIFICACION DEL INFRACTOR REAL**

En el contexto del sistema de puntos, el principio de la personalidad exige como dato fundamental establecer la identidad del verdadero autor de la transgresión porque lo que se procura es detectar y diagnosticar una personalidad conflictiva y perturbadora para cuya corrección conductual se impondrán medidas no punitivas que no tendría sentido aplicar a terceras personas, y, menos, a personas jurídicas.

El problema radica en que, salvo cuando el vehículo es detenido por las autoridades, resulta imposible establecer la identidad de quien lo conduce, ni siquiera mediante dispositivos de control fotográfico, pues todavía no se ha generalizado una tecnología confiable capaz de registrar esta información con la precisión requerida.

La otra gran dificultad radica en que la cantidad de infracciones constatadas con detención efectiva del infractor, incluso en países con cuerpos policiales numéricamente importantes, no suele pasar del 15% del total.

Las únicas hipótesis legales en las que el método ficticio de imputación coincide con la realidad de los hechos son: “las infracciones relativas a la documentación del vehículo, las relativas al estado de conservación, cuando las deficiencias afectan a las condiciones de seguridad del vehículo, y las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

La única solución que queda para identificar al transgresor real es ejercer coacción jurídica sobre quienes conocen su identidad, que son generalmente los propietarios de los vehículos, los prestadores, los responsables de los menores de edad, las empresas del alquiler, los empleadores y las personas jurídicas en general propietarias de flotas.

El mecanismo puede parecer conflictivo, tanto como inútil en las “culturas del silencio”, pero es la única alternativa disponible para evitar que los infractores no detenidos en el mismo acto de la comisión del ilícito burlen y desacrediten el sistema, por lo que el cumplimiento de la obligación de denunciar se garantiza con la responsabilización personal del titular de la unidad en caso de reticencia o negativa a la identificación, lo que quiere decir que no se le traslada ficticiamente la responsabilidad del transgresor real, sino que la ley lo considera directamente responsable por el ocultamiento deliberado de la identidad de aquél.

## **11.- ¿EN QUÉ CONSISTE EL PERMISO POR PUNTOS?**

En nuestra República Argentina, en forma paulatina y con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito, a partir de abril de 2008, se da la sanción de la Ley 26.363, denominada por algunos como “nueva Ley de Tránsito”, se constituye en realidad en una intervención más firme del Poder Ejecutivo Nacional en el combate contra la violencia del tránsito en nuestro país.

La estructura jurídica del tránsito en nuestro país, hace que los Municipios y las Provincias, sean la autoridad de control del tránsito, por lo cual el andamiaje jurídico que se pretende llevar a cabo desde las autoridades nacionales, deberá contar con el visto bueno de las autoridades ejecutivas y legislativas en cada una de las jurisdicciones de nuestro territorio.

Esta nueva iniciativa nacional, tuvo en cuenta esta situación y por ello comprometió a los Gobernadores, en la firma de un Convenio Federal, donde se encontraban presentes la gran parte de lo dispuesto por la Ley 26.363. El gobierno nacional se propuso poner en marcha en toda la nación un sistema de licencias de conductores de vehículos con puntajes, mediante el cual los infractores serán sancionados con la pérdida de créditos que les puede provocar la pérdida de la habilitación. Se aprobó el Sistema de Puntos según Decreto 437/11, del 14/4/2011. El carnet de puntos entró en vigencia el 14 de junio de 2011, también fue implementado en la provincia de Córdoba a partir de abril de 2009. Lo cual el mismo entró en vigencia el 1º de enero de 2010, aunque en los meses de enero y febrero no se aplicaron los descuentos de puntos (pero si debieron pagar la multa que le correspondía) ya que sólo se labraron actas de apercibimientos.

Además, Córdoba comenzó a implementar un Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (RePat) y a unificar sus datos con la Nación.

La puesta en marcha del sistema ha exigido también la elaboración y la modificación de **normativa de desarrollo**. Por una parte, se ha aprobado el Decreto 437/11, que determina el contenido de los cursos para recuperar puntos, o para recuperar la licencia de conducción si se hubiesen agotado todos los puntos.

#### **a) Crédito inicial de puntos:**

La Licencia de Conducir por puntos consiste, con carácter general, en asignar al titular de una autorización administrativa para conducir un crédito de veinte **puntos**, que serán restados en forma gradual.

#### **b) Reducción de puntos:**

El número de puntos inicialmente asignado **se verá reducido** por cada sanción que se encuentre firme.

Para el efectivo descuento de puntos, el conductor deberá estar debidamente identificado en el Acta de Infracción, con excepción de las que se generen mediante medios de constatación automáticos o semiautomáticos. En este último supuesto el descuento de puntos recaerá sobre el titular registral del vehículo, a no ser que éste compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

La ley contempla que los conductores no perderán más de quince puntos por concursos de faltas.

La pérdida parcial de puntos no tiene ningún efecto en la actividad de la conducción diaria del titular de la licencia, que no tiene que dejar de conducir durante un periodo determinado o sufrir algún tipo de restricción.

Ahora bien, si se pierden todos los puntos de su crédito, se produce la pérdida de la licencia de conducción mediante la correspondiente declaración de pérdida de vigencia por el Juez/a de algún Juzgado correspondiente al domicilio del conductor, que se notificará a éste. La pérdida total de puntos, conlleva la inhabilitación por los siguientes períodos:

- Para el caso que la pérdida de puntos sea por primera vez, la inhabilitación será por un plazo de 60 días.
- Para la segunda pérdida total de puntos, la inhabilitación será por un período de 120 días.
- En la tercera inhabilitación, se incrementa a 180 días.
- Para las siguientes se irá duplicando sucesivamente.

Estas penalidades será reducidas a la mitad en los casos en que se trate de **licencias de conducir profesionales**. Accesoriamente de las inhabilitaciones previstas deberá realizar y aprobar cursos de seguridad vial.

Cada dos años, los automovilistas podrán efectuar **cursos de seguridad vial** para recuperar puntos perdidos; mientras que los **choferes profesionales** podrán recurrir a esta opción con una periodicidad anual.

Los mismos deberán estar debidamente autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Una vez cumplidos los períodos de inhabilitación indicados en el presente artículo, el conductor recibirá nuevamente el saldo de puntos aplicables a la licencia de conducir.

El recupero de puntos para los casos que tengan un saldo parcial mayor a cero, será realizado del siguiente modo:

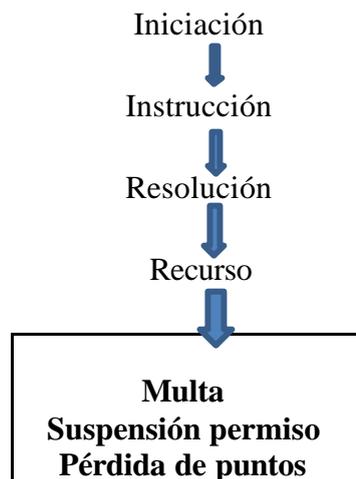
- Por transcurso de tiempo, cuando la persona no hubiere recibido sanciones de tránsito firmes durante un período de dos años; en cuyo caso recuperará la totalidad de los puntos siempre que el conductor, durante ese lapso, no hubiere alcanzado los cero puntos.
- Por la realización y aprobación de cursos de seguridad vial, los que otorgarán un máximo de cuatro puntos por cada uno de ellos, no pudiéndose acumular más que quince o veinte puntos. La realización de los cursos y recupero de puntos, no podrá ser efectuada con una periodicidad menor a dos años. Para el caso de que se trate de licencias de conducir profesionales, el recupero de los puntos se realizará con periodicidad anual.

## **12.- ¿CUALES SON LAS INFRACCIONES QUE DESCUENTAN LA MAYOR CANTIDAD DE PUNTOS?**

- **20 puntos por:**
  - ✓ Por correr picadas o por conducir sin registro o con el registro vencido.
- **10 puntos por:**
  - ✓ Negarse a un control de alcoholemia o de drogas, o no cumplir con las disposiciones legales vigentes para partícipes en accidentes.
  - ✓ Por transportar menores o escolar sin respetar las normas vigentes en la materia.
  - ✓ Por circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada (salvo sobre la banquina en caso de emergencia).
  - ✓ Por conducir superando los niveles máximos de alcohol en sangre o psicofármacos.
- **5 puntos por:**
  - ✓ No usar el casco en las motocicletas.
  - ✓ Violar la luz roja.
  - ✓ Violar los límites de seguridad establecidos.
  - ✓ Conducir con auriculares, hablando por teléfono o con un DVD en el habitáculo del chofer.
- **4 puntos por:**
  - ✓ No usar el cinturón de seguridad y otros correajes de seguridad.
  - ✓ Circular sin seguro.

### **13.- EL PERMISO POR PUNTOS Y EL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

La introducción de la licencia de conducir por puntos en nuestro ordenamiento jurídico nacional no varía el procedimiento para imponer sanciones como consecuencia de la comisión de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial. Cometida una infracción, se llevarán a cabo las mismas fases procedimentales que hasta el momento actual: iniciación, instrucción, resolución y recurso, y se producirán las mismas consecuencias en el caso de confirmarse la comisión de la infracción: la imposición de una sanción económica y, en su caso, la suspensión del permiso de conducción. La única diferencia con el momento actual es que si una infracción lleva aparejada la pérdida de puntos, las notificaciones incluyen una mención referente al hecho de que si la sanción llega a ser firme se le restará un número de puntos X en su licencia de conducción.



### **14.- DIFERENCIAS ENTRE LA SANCIÓN DE SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y LA PÉRDIDA PARCIAL DE PUNTOS**

Es importante destacar que la sanción de suspensión de la licencia de conducción nada tiene que ver con la pérdida de puntos, que no es sino el reproche a ciertas conductas especialmente graves por lo que suponen de quiebra de la confianza otorgada al conductor por la sociedad. Ambas, por tanto, pueden coexistir. Aparte del diferente carácter de una y otra medida, las diferencias son varias:

a) **Efectos.** La suspensión de la licencia de conducción impuesta por la comisión de una infracción es una medida que produce **efectos** por sí misma y se traduce en la

restricción del derecho a conducir vehículos de motor por un periodo determinado de tiempo. La pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de esa misma infracción no supone, por sí misma, ningún efecto de restricción del derecho a conducir. Para producir efectos esta pérdida parcial necesita de otras pérdidas parciales que den lugar a la pérdida total de todos los puntos.

b) **Momento temporal:** de ambas medidas es diferente: la suspensión temporal de la licencia de conducción puede cumplirse por el ciudadano a partir del día siguiente a la recepción de la notificación de la resolución sancionadora. Por el contrario, la pérdida de puntos en su historial como conductor no se producirá hasta que la sanción devenga firme un mes después de la notificación de la resolución sancionadora o, en caso de interponerse recurso contra la resolución, al día siguiente de notificarse la resolución del recurso confirmando la sanción.

c) **Infracciones a tener en cuenta.** La suspensión de la Licencia de conducción puede imponerse **por la comisión de infracciones graves o muy graves**. En este último caso, la medida es obligatoria por el periodo mínimo de un mes. La pérdida de puntos se produce en cambio solo por la comisión de determinadas infracciones.

d) Conceptualmente, la suspensión de la Licencia de conducir es **una consecuencia** de la comisión de una infracción. Por el contrario, el agotamiento de los puntos es **una condición** que no debe producirse para que el permiso siga estando vigente.

Además, la medida de suspensión se liga a una infracción, es decir, a una *acción punitiva concreta*, mientras que la pérdida de vigencia por pérdida de puntos se vincula a un *historial del conductor*.

## **15.- NOTIFICACIÓN DE LA PÉRDIDA DE PUNTOS POR COMISIONES DE INFRACCIONES E INFORMACIÓN DEL SALDO DE PUNTOS**

En esta línea de facilitar al ciudadano la máxima información, la Ley dispone que cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente a los sancionados cuál es el número de puntos que se le quitan y la forma expresa de conocer su saldo de puntos.

Asimismo, para garantizar la información a los ciudadanos se dispone que el Juzgado de Faltas adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de las Licencias de conducir el acceso a su saldo de puntos.

## **16.- ¿QUIÉN PUEDE PERDER PUNTOS?**

Pueden perder puntos **todos los titulares de licencias de conducir**, tanto los que ya tiene licencia de conducir el día de la entrada en vigor del sistema como los que lo obtengan posteriormente.

Asimismo, los puntos pueden perderse tanto por los titulares de permisos de conducción como por titulares de **licencia de conducción** (de ciclomotores, coches de minusválido y determinados vehículos agrícolas).

La pérdida parcial, la pérdida total, o la recuperación de los puntos asignados afectará a la licencia de conducir **cualquiera que sea su clase**.

La pérdida de los puntos afecta a un conductor con independencia del vehículo que en el momento de la infracción esté conduciendo, de tal forma que un conductor profesional puede ver detraído el número de puntos por haber cometido un hecho sancionado con pérdida de puntos cuando no está desempeñando su tarea profesional (por ejemplo, un conductor de autobuses que comete una infracción con su vehículo particular fuera de la jornada de trabajo).

La sanción debe imponerse a una **persona física**. No cabe por tanto la reducción de puntos a personas jurídicas, pues no son titulares de autorización administrativa alguna.

## **Capítulo VI**

### **CONCLUSIONES FINALES PARA LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE PUNTOS EN TODAS LAS PROVINCIAS**

**Sumario: 1.- Introducción. 2.- Conclusiones Finales.**

## **1.- INTRODUCCION**

La problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de nuestro país. Es un tema de preocupación mundial, ya que en el planeta se estiman más de 500.000 muertos por año, más de 15.000.000 de lesionados y más del 10% de las camas de hospital del mundo ocupadas por accidentados en el camino; muchos de los cuales quedan con alguna discapacidad física o psíquica para toda su vida.

En Argentina, la situación es muy grave, ya que nuestro país ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito: 21 personas mueren por día, 7.579 muertos en un año (1998), 125.000 heridos de distinta gravedad, y pérdidas materiales estimadas en una cifra superior a los 5.000 millones de dólares anuales.

Sabemos que, si bien, un conjunto de factores se combinan para la producción de estos accidentes, que incluye las fallas humanas, el estado de los caminos, el ambiente y los vehículos, la mayoría de los accidentes (85%) se producen porque una o varias personas cometieron un error. Es por esta razón que resulta de especial interés detenernos a analizar la conducta de los argentinos en la vía pública.

En nuestro país, cada transeúnte siente que puede hacer lo que quiera y le convenga en un momento determinado.

Este proceder individualista y anárquico, y el desorden que genera, se traducen en enormes pérdidas de tiempo y, lo que es más importante, en las muertes y lesiones que contabilizamos.

El Gobierno Nacional reglamentó, a través del Decreto 437/2011, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, con lo que dio pie para que en todo el país se adopte, el sistema de puntos en las licencias de conducir, tal como sucede en Córdoba.

Hoy, la quita de puntos rige sólo en Capital Federal, Misiones y Córdoba. Con esta reglamentación deberían sumarse todas las provincias. Es bueno que se avance racionalmente en un proceso de concientización.

Mediante el Convenio Federal sobre Acciones en materia de tránsito y seguridad vial, firmado el 15 de agosto de 2007, que fue ratificado por el Poder Ejecutivo Nacional mediante Decreto N° 1232 del 11 de setiembre de 2007, el Estado Nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires han asumido el compromiso, mediante

acciones concretas, de paliar las graves secuelas personales, familiares y sociales que resultan de los altos índices de siniestralidad vial que se verifican en el país. Se ponen de manifiesto la coincidencia de voluntades, acerca de la necesidad de proveer las medidas necesarias, tendientes a homogeneizar y dar consistencia a los esfuerzos realizados por cada jurisdicción, en pos de revertir la situación descripta.

Conforme a las conclusiones extraídas del relevamiento de datos llevado a cabo por la Dirección Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pudo constatarse que una de las problemáticas existentes a lo largo de todo el país, es la falta de criterios uniformes en lo que hace a la gestión y el procedimiento de emisión de las licencias de conducir en las distintas jurisdicciones y por consiguiente la falta de aplicación del sistema de puntos. Es por ello que desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y a través de la implementación del Si.Na.Li.C., se pretende lograr la unificación y homogeneización de criterios en cuanto al procedimiento de emisión de la Licencia Nacional de Conducir en los Centros de Emisión Certificados.

La problemática de la Seguridad Vial en Argentina, se encuentra asociada a una serie de aspectos negativos entre los cuales debemos destacar las fallas humanas como desencadenantes de la mayoría de los siniestros que se dan en los caminos de nuestro país, y, en gran medida, muchos de estos siniestros obedecen a patrones comunes como la falta de concientización y la imprudencia. Con la finalidad de disminuir a la mínima expresión posible la tasa de siniestralidad vial en nuestros caminos, que anualmente causa la muerte de más de siete mil (7.000) personas, creemos que la capacitación de los conductores es una de las herramientas primarias, que influyen positivamente en la modificación de las conductas, que permitan generar un cambio de actitud de todos los usuarios de las vías públicas.

De acuerdo a lo establecido por los artículos 12 y 14 de la ley 24.449 (texto según ley 26.363) y su decreto reglamentario, se establece la obligatoriedad de concurrir a un curso teórico- práctico, de educación para la seguridad vial, en una escuela de conducir pública o privada, certificada u homologada a esos efectos, como requisito previo para solicitar la Licencia Nacional de Conducir.

Asimismo, la Ley 26.363 establece en su artículo 4 inciso h) como una de las funciones específicas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, **la de diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir**. Que en cumplimiento de

la ley, se diseñó el sistema de puntos mediante el Decreto 437/2011. Consecuentemente, aquellas personas que han perdido su licencia por la quita de puntos, o bien registren antecedentes de tránsito, podrán acceder a los cursos que en ese sentido se dicten por las escuelas públicas o privadas en materia de Seguridad Vial.

Por su parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha fijado las pautas de duración y contenidos de los cursos, como también la determinación de las auditorías de control para verificar el normal y correcto funcionamiento de las entidades a cargo del dictado de los mismos. En este sentido, el decreto reglamentario 1716/08 explicita cuáles han de ser los requisitos que deberán cumplir las escuelas de seguridad vial.

## **2.- CONCLUSION FINAL**

Si bien, la Argentina tiene un sistema constitucional de división territorial del poder en tres niveles: federal o nacional, provincial y municipal o local. El principio rector de distribución del poder entre el Gobierno federal y las provincias se encuentra establecido en la Constitución Nacional desde sus orígenes, en su artículo 121, por el que las provincias conservan todo el poder no delegado al Gobierno federal en la Constitución y el que expresamente se reservaron al momento de su incorporación. Este principio se aplica de manera indiferenciada tanto a las catorce provincias que se incorporaron a la Nación al momento de dictarse la constitución originaria como a las que se crearon con posterioridad. En los artículos subsiguientes al 121 (y en el artículo 5) se desarrollan los alcances del principio de autonomía provincial, por el cual las provincias tienen la facultad de dictar su propia constitución, regirse por ella y elegir a sus autoridades para ejercer los tres poderes del Estado sin ninguna interferencia del Gobierno federal (art 122). A su vez, cada provincia debe contemplar en su constitución la creación de un sistema de gobierno local en el que se asegure la autonomía municipal.

Si bien las provincias no delegaron en la nación el control de tránsito, y otras muchísimas cuestiones de índole legal, pero lo importante en ésta materia es que deberían ser iguales para todos, con los mismos códigos, y con las mismas exigencias. Creo que redundaría en beneficio de la seguridad vial. Debido a esto, todas las provincias deberían adherirse a la ley nacional, mi primera impresión es que con respecto al tránsito y la circulación de las personas, esta debería ser en forma unificada porque caso contrario confunde, desorienta y genera problemas de seguridad vial para todos los que transitan el territorio argentino. Como dijo Carlos Caserio: *‘Es bueno que se avance nacionalmente en un proceso de concientización, porque nosotros trabajamos en*

*Córdoba, pero vienen dos millones de turistas con otra visión de las cosas*<sup>86</sup>. Hoy, un conductor que, por ejemplo, sobrepasa a otro en una curva en una ruta cordobesa es multado y le corresponde, además, la quita de 10 puntos, sólo si su licencia fue emitida en un registro de Córdoba. Si el infractor fuere santafesino, sólo le corresponde pagar la multa. Pero si el conductor cordobés, siguiera rumbo a la Pampa y allí cometiera la misma infracción, no tendría cambios en su licencia porque en la Pampa no rige la quita de puntos. Cuando eso suceda, el conductor quedará inhabilitado para conducir por haber perdido los 20 puntos.

Es absurdo que la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, aprobado por el Congreso Nacional, fue adherida por casi la totalidad de las provincias argentinas, no obstante ello, en muchas de las mismas la ley nacional todavía no fue reglamentada por lo que no puede ser aplicada. Las únicas tres provincias que no adhirieron a la normativa nacional son: Buenos Aires, Córdoba y Mendoza, donde se aplican las respectivas leyes provinciales de tránsito, a pesar de que la ley nacional fue votada oportunamente por los representantes de dichas provincias. El federalismo no debe ser un obstáculo para homogeneizar las normativas de tránsito.

Si bien el Ejecutivo “**invita**” a las provincias y municipios a aplicar en sus jurisdicciones el sistema de puntos en la Licencia Nacional de Conducir, la reglamentación de la Ley mediante el Decreto N° 437/2011, es una presión expresa para que se sumen de inmediato provincias y municipios, con quienes se trabaja desde el 2007 en acciones de seguridad vial. De no encontrar acuerdo con las provincias, el objeto del estudio realizado será tratar de echar luz sobre la competencia en materia de **poder de policía del tránsito**. El *poder de policía* entendemos como la potestad del poder legislativo (sean nacional o provincial según el ámbito) de regular y con ello limitar los derechos individuales, en pos del **bien común**<sup>87</sup>.

El problema global es vasto y complejo. Porque para desear, realmente, que el tránsito cambie, los argentinos debemos tomar conciencia de los riesgos gravísimos que acarrea *la diversidad de leyes* de tránsito; para ello necesitamos *ser educados* por todos los medios posibles (medios masivos de comunicación, educación vial en las escuelas, cursos de capacitación para conductores, etc.) *sobre el funcionamiento del sistema de*

---

<sup>86</sup> Diario La Voz del Interior”, 15- 04- 2011. Nota realizada al Ministro de Seguridad de la Provincia y responsable político de la Policía Caminera

<sup>87</sup> Concepto amplio o “broad” de poder de policía. Conf. DROMI, Roberto: *Derecho Administrativo*, Ciudad Argentina, 5ª Edición, Buenos Aires, 1996, pág. 562.

*puntos*, para evitar los riesgos de accidentes. Solo así podremos superar el autismo en nuestro estilo de conducción, y cambiar la creencia de que los accidentes siempre le sucederán a los demás. De esta manera, las autoridades de las provincias ven las conveniencias de porque adoptar un sistema de quitas de puntos en las Licencias de Conducir, porque sino conocen o no comprenden claramente sus alcances y consecuencias pueden llegar a creer que es una sanción tan débil como la multa pecuniaria, pero, cuando sufran efectivamente sus efectos, los experimentarán como una injusticia intolerable y reaccionarán, posiblemente volviéndose “más infractores” todavía.

Por lo mismo, como etapa previa a la entrada en vigencia del arbitrio, resulta fundamental un período de adaptación, dedicado al despliegue de un amplio, masivo y profundo marketing social desarrollado por todos los medios posibles, desde folletos y anuncios televisivos, hasta sitios en internet y números de teléfono gratuitos para evacuar consultas de los interesados.

La experiencia mundial indica que el mero anuncio de la implantación del sistema causa un impacto muy fuerte en la opinión pública debido al “efecto novedad”.

Necesitamos *que las autoridades de gobierno se comprometan* para trabajar seria y mancomunadamente con todos los sectores de la comunidad, con el fin de hacer reinar la ley en las calles y rutas; y que pongan en práctica las medidas que contribuyan al mejoramiento, ordenamiento y adecuación progresiva de seguridad vial.

Antes de terminar, sugiero que reflexione sobre el riesgo que implica ingresar a la vía pública en nuestro país, como peatón o conductor de cualquier tiempo de vehículo y sus transportados, porque los accidentes de tránsito no siempre le ocurren a los otros, sino que todos estamos expuestos a protagonizarlos, con las dramáticas consecuencias que generalmente los mismos acarrear.

Para mentalizarnos sobre esta problemática, basta con saber que hasta el 2009 aumentaron en nuestro país, por cuarto año consecutivo, las víctimas fatales por dichos siniestros, que ascendieron a 7.557, con un promedio de 21 por día, contra 19 del 2009 al 2012 de los tres años siguientes; y que a en el mismo año ingresaron a la guardia del Hospital de Urgencia de Córdoba 6587 motociclistas heridos, duplicando a los del 2011 que fueron 3380.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> La Voz de Interior. Sucesos, 22 de enero de 2007, página A 18

¿Es que somos incorregibles? No! porque tendríamos que serlo, si otras naciones lograron disciplinar en el cumplimiento de la ley a sus conductores, que eran tan o más transgresores que los nuestros, como es el caso de Francia, que entre 1972 y 1990 redujo de 16.600 a 10.300 las víctimas fatales por año, pese a haber duplicado la cantidad de automotores en dicho período<sup>89</sup>.

Siendo así, no hay que inventar nada, ya que bastaría con seguir el ejemplo de los países rectores en la materia, para lo cual el Estado debe, a mi criterio, comenzar por unificar la legislación de tránsito, para facilitar su comprensión por todos los usuarios de la vía pública; establecer un sistema nacional de emisión de licencias de conducir por puntos; implementar la educación vial en todos los niveles de enseñanza y disponer severos controles en la circulación en calles, caminos y rutas de la amplia geografía nacional.

Y los conductores, reconocer las falencias que tenemos como tales, asumiendo el carácter de autodidactas, que la mayoría detentamos, habida cuenta que solo aprendimos nociones prácticas de manejo y con ellas nos lanzamos a la calle, con el peligro que ello conlleva; y aprender a conducir a la defensiva, esto es, tratando de no incurrir en errores y saber cuidarnos de los que cometen los demás.

Todas estas necesidades implican áreas de trabajo que son importantes e imprescindibles para la Seguridad Vial. Pero la primera, EDUCAR, es fundamental, porque cuando cada uno de nosotros, los habitantes de este suelo argentino, tomemos conciencia del problema y asumamos el rol que nos corresponde como "hacedores" del tránsito, respetando y haciendo respetar las normas, que es una forma de respetarnos y cuidar nuestra vida, la realidad nuestra de cada día en la calle o la ruta será otra, más segura y saludable para todos.

---

<sup>89</sup> "Code Rousseau de la route" ( Francia), página 182

## Bibliografía

### 1. Bibliografía General

Los Niños y el Tránsito. Trabajo Médico de Investigación Pediatría. Montevideo. Uruguay.

Aportes de la psicología al tránsito. Psicóloga Sandra Crescente. Santa Fe.

BIDART CAMPOS, Germán: Tratado elemental de derecho constitucional argentino. Tomo I. El derecho constitucional de la libertad, Ediar, Buenos Aires, 1986.

CLARIA OLMEDO, JORGE A. Derecho Procesal - Conceptos Fundamentales. Ed. Depalma, Buenos Aires, 1972.

COUTURE, EDUARDO J. Fundamentos del Derecho Procesal Civil, 4ª Edición, Julio Cesar Faira Editor, 2002.

DARAY, HERNAN. Accidentes de Tránsito. Ed. Astrea. Buenos Aires. 1991.

DROMI, Roberto: Derecho Administrativo, Ciudad Argentina, 5º edición, Buenos Aires, 1996.

LLAMBIAS JORGE JOAQUIN. Código Civil Anotado. Ed. Abeledo Perrot. Buenos Aires. 1979. Tomo II B.

MOISSET DE ESPANES Y OTROS. Responsabilidad Civil en materia de Accidentes de Automotores. Ed. Rubinzal Culzoni. Santa Fé.

MOSSET ITURRASPE, JORGE. Responsabilidad por Daños - Eximentes -. Ediar. Buenos Aires. 1980. Tomo III.

MOSSET ITURRASPE, JORGE. La Prueba en los Juicios de Daños. En Revista de Derecho Privado y Comunitario. Prueba-II. Rubinzal Culzoni. Santa Fé. 1997.

ORGAZ, ALFREDO. La Culpa. Ed. Marcos Lerner. Córdoba. 1992.

PALACIO, LINO E. Derecho Procesal Civil. Ed. Abeledo Perrot. Buenos Aires. 1972.

PIZARRO, RAMON DANIEL - VALLESPINOS, CARLOS GUSTAVO. Instituciones de Derecho Privado - Obligaciones 3. Ed. Hammurabi. Buenos Aires. 1999.

PIZARRO, RAMON DANIEL. Causalidad Adecuada y Factores Extraños en Derecho de Daños. Ed. La Rocca. Buenos Aires. 2000.

PIZARRO, RAMON DANIEL. Comentario al Artículo 1113 del Código Civil. Inédito.

TABASSO, Carlos: Licencia de Conducir por Puntos. Editorial Rubinzal-Culzoni Editores. Santa Fe. 2008.

TRIGO REPRESAS, FELIX A. - COMPAGNUCCI DE CASO, RUBEN. Responsabilidad Civil por Accidentes de Automotores. Ed. Hammurabi. Buenos Aires. 1986. Tomo 2.

ZAVALA DE GONZALEZ, MATILDE. Actuaciones por daños. Ed. Hammurabi. Buenos Aires. 2004.

## **2. Bibliografía Especial**

Diario periodístico: LA VOZ DEL INTERIOR DE FECHA 21.09.2007 y 01.10.2007. CÓRDOBA. 2007.

## **3. Legislación**

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449. Disponible en internet: [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

Ley N° 26.353. Disponible en internet: [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

Ley N° 26.363. Disponible en internet: [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

Decreto Reglamentario 437/2011. Disponible en internet: [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

Ley Provincial de Transito y Seguridad Vial N° 8560. Disponible en internet: [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

## **INDICE**

Dedicatorias y Agradecimientos.....	2
1. Resumen.....	3
2. Estado de la Cuestión.....	3
3. Marco Teórico.....	6
4. Introducción.....	7

## **Capítulo I**

### **APORTES DE LA PSICOLOGIA DEL TRANSITO**

1. Introducción.....	12
2. El Tránsito.....	13
3. Técnicas -Jurídicas.....	13
4. Políticas, económicas y Humanitarias.....	14
5. El Hombre, la máquina y la vía.....	14
6. La Norma, la Sanción y la Seguridad Vial.....	17
7. Conclusión.....	18

## **Capítulo II**

### **EL TRANSITO: ENCUADRAMIENTO LEGAL**

1. Introducción.....	20
2. Breve historial.....	20
3. Ambito de aplicación: a) Material.....	22

## b) Territorial

4. Tratados internacionales.....	24
5. Conclusión.....	25

**Capítulo III****EL CONDUCTOR**

1. Introducción.....	27
2. Concepto.....	28
3. ¿Qué diferencia hay entre manejar y conducir un vehículo?.....	28
4. ¿Cuánto demora un conductor para reaccionar ante un obstáculo?.....	29
5. ¿Qué incidencia puede tener solo un segundo en la maniobra para evitar un accidente?.....	30
6. ¿Qué factores disminuyen la capacidad de reacción del conductor?:.....	30
a) Las enfermedades.....	31
b) El estrés.....	31
c) El alcohol, las drogas y los medicamentos.....	32
d) El tabaco .....	37
e) La fatiga y la hipnosis del camino .....	37
f) El humo y el ruido .....	39
g) La alimentación .....	39
7. ¿Cómo se debe conducir?.....	40
8. En que consiste la conducción a la defensiva .....	41

## Capítulo IV

### LICENCIA DE CONDUCIR

1. Introducción.....	44
2. Antecedentes .....	44
3. La Licencia Nacional de Conducir .....	48
4. Naturaleza y Alcances .....	49
5. Análisis del problema:.....	49
a) Interjurisdiccionalidad .....	50
b) Dispersión normativa .....	51
c) Competencia. Autoridades.....	52
d) Falta de datos oficiales .....	52
6. Relevamientos de datos .....	53
7. Marco Normativo .....	59
8. Caracterización a partir de la normativa vigente:	
a) Contenido de la licencia .....	62
b) Características .....	63
c) Requisitos .....	64
9. Etapas de la implementación: la integración entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las jurisdicciones provinciales y los centros de emisión .....	71
10. Los centros certificados para emitir la licencia nacional de conducir .....	72
11. ¿Cuántas clases de licencias hay? .....	79
12. ¿Qué consecuencias tiene conducir sin licencia? .....	79
13. Licencia Internacional .....	79

## Capítulo V

### SISTEMA DE LA LICENCIA DE CONDUCIR POR PUNTOS

1. Introducción .....	82
2. ¿Qué es la Licencia por Puntos?.....	83
3. Historia del Sistema.....	84
4. Filosofía del sistema: a) Conducir automotores: ¿Derecho fundamental o privilegio?;	
b) Eliminación, disuasión, sutoprivación, diagnóstico o reeducación?.....	87
5. Naturaleza y elementos esenciales del sistema de puntos.....	88
6. La reincidencia: objeto.....	90
7. Amplitud del sistema.....	91
8. El problema de la conducción profesional en el sistema de puntos....	92
9. El acto de imposición de puntos.....	93
10. carácter personalísimo del Sistema de Puntos e identificación del infractor real.....	94
11. ¿En qué consiste el permiso por puntos?: a) Crédito inicial de puntos;	
b) Reducción de puntos.....	95
12. ¿Cuáles son las infracciones que descuentan la mayor cantidad de puntos?.....	98
13. El permiso por puntos y el procedimiento sancionador.....	99
14. Diferencias entre la sanción de suspensión de la licencia de conducir y la pérdida parcial de puntos.....	99
15. Notificación de la pérdida de puntos por comisiones de infracciones e información del saldo de puntos.....	100
16. ¿Quién puede perder puntos?.....	101

## Capítulo VI

**PROPUESTAS PARA MEJORAR LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE PUN-  
TOS EN TODAS LAS PROVINCIAS**

**CONCLUSIONES FINALES**

1. Introducción .....103  
2. Conclusiones finales .....105

**Bibliografía**

1. General.....109  
2. Especial.....110  
3. Legislación.....110