

(S-0942/12)

Buenos Aires 16 de Marzo de 2012.-

Señor Presidente del
Honorable Senado de la Nación
Don Amado Boudou
S. / D.

De mi consideración:

Me dirijo a usted a los efectos de solicitarle tenga a bien arbitrar los medios pertinentes para la reproducción del expediente S-2705/10, proyecto de ley de autoría del suscripto, modificando la Ley 24.449 de tránsito respecto de incorporar a la misma los cuatriciclos al proyecto de referencia.-

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarle atentamente.

Luis P. Naidenoff.- Eugenio J. Artaza.- Gerardo R. Morales.- Roy Nikisch.- Juan C. Marino.- Arturo Vera.- Laura G. Montero.-

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

ARTÍCULO 1.- Modifíquese el inciso c del artículo 11 de la Ley 24.449, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“...c) Dieciséis años para ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados, en tanto no lleven pasajero; “

ARTICULO 2.- Modifíquese el artículo 16 de la ley 24.449, el cual quedara redactado de la siguiente forma:

“...ARTICULO 16. — CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados. Cuando se trate de automotores de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente

por dos años habilitación para automotores 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 la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.”

ARTICULO 3.- Modifíquese el artículo 77 inciso r de la ley 24.449, el cual quedara redactado de la siguiente forma:

“...r) La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores, maquinaria especial, triciclos y cuatriciclos motorizados por lugares no habilitados al efecto.”

ARTICULO 4.-Modifíquese el artículo 40 inciso j de la ley 24.449, el cual quedara redactado de la siguiente forma:

“...j) Que tratándose de ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados y si los mismos no tienen parabrisas, su conductor use anteojos”

ARTICULO 5.-Modifíquese el artículo 68 de la ley 24.449 el cual quedara redactado de la siguiente forma:

“...ARTICULO 68.- SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica

obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de ese pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.”

ARTICULO 6.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

Luis Naidenoff.-

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Cuando en 1994 se sancionó la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, los cuatriciclos no fueron definidos ni categorizados dentro de los vehículos permitidos para circular en la vía pública. En ese momento no eran tan populares y estaban reservados para algunas tareas rurales o de competición, lejos del tránsito urbano. Con el tiempo, se fueron poniendo de moda y sus precios accesibles hicieron que llegaran a todos lados. De hecho, hoy se los puede comprar en supermercados, casas de electrodomésticos o concesionarios, desde 4.000 pesos y a pagar en cuotas. Para tener una idea de la magnitud de este fenómeno basta sólo con observar cómo fue aumentando la importación de cuatriciclos en Argentina. En 2005 fue de 6.246 unidades; en 2006, 22.933, y, en 2007, 48.359.

El avance de los cuatriciclos preocupa porque no hay normas comunes y el marco legal queda librado a cada municipio. Entonces, reina la disparidad de criterios. Para muchos no se les puede exigir a sus conductores ni licencia ni seguro, ya que no existe un marco que los regule; en algunos distritos se los iguala con las motos y se expiden licencias de conducir compartidas, en otros directamente se

prohíbe su circulación en lugares públicos. Desde el punto de vista técnico, y más allá de la cuestión legal, los cuatriciclos fueron diseñados para ser utilizados en superficies blandas (tierra o arena), nunca para superficies pavimentadas (rutas, autopistas o calles).

Cada verano en distintas localidades y centros turísticos del interior del país se repite el fenómeno de estos vehículos circulando a toda hora tanto de día como de noche; a modo de ejemplo en Villa Gesell, Mar del Plata, Pinamar y otras localidades de la costa atlántica, se suman al tránsito local alrededor de 10.000 cuatriciclos, vehículos que pueden pesar más de 200 kilos y alcanzar velocidades de 140 km/h. Es decir, 10.000 nuevos conductores que nadie controla ni sanciona, que no asumen el peligro al que se exponen a sí mismos y a los demás. Menores manejando cuatriciclos de grandes cilindradas, conductores (en su mayoría) que no utilizan cascos e incluso más de dos personas a bordo. Hemos visto varias veces a parejas con hijos arriba de un mismo cuatriciclo o amigos que ven como una gracia viajar uno encima de otro. Las consecuencias de esto son terribles porque el que maneja jamás podrá hacerlo correctamente y, en caso de impacto, todos los ocupantes saldrán despedidos, sin protección alguna.

El problema se agudiza ya que es frecuente ver menores conduciendo cuatriciclos. Los pocos controles que se realizan en las ciudades no alcanzan. Si bien se suelen labrar multas, las malas conductas se repiten año tras año y en consecuencia, también los accidentes. Falta una legislación unánime, control del estado y responsabilidad de los padres.

Al analizar la legislación vigente en nuestro país para regular la conducción de cuatriciclos, podemos advertir que existen criterios dispares.

Es por esto que creemos que para poder efectuar controles y aplicar las sanciones correspondientes, con el fin de evitar que se produzcan accidentes con estos vehículos, es necesario contar con una ley clara y unánime que regule la conducción de los cuatriciclos en todo el territorio nacional.

Luis Naidenoff.-