



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA

COMISIÓN DE TRANSPORTE,
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

ANEXO IV AL
REPARTIDO N° 686
OCTUBRE DE 2007

CARPETA N° 1081 DE 2006

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

Normas

Modificaciones de la Cámara de Senadores

Informes

XLVIa. Legislatura

COMISIÓN DE TRANSPORTE,
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

INFORME EN MAYORÍA

Señores Representantes:

Vuestra Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas aconseja al plenario la aprobación del adjunto proyecto de resolución, por el cual se aceptan las modificaciones introducidas por la Cámara de Senadores al proyecto de ley por el que se regulan las normas de tránsito en el territorio nacional.

Sala de la Comisión, 11 de setiembre de 2007

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ
Miembro Informante
JULIO CÉSAR FERNÁNDEZ

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Acéptanse las modificaciones introducidas por la Cámara de Senadores al proyecto de ley por el que se regulan las normas de tránsito en el territorio nacional.

Sala de la Comisión, 11 de setiembre de 2007

JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ
Miembro Informante
JULIO CÉSAR FERNÁNDEZ

COMISIÓN DE TRANSPORTE,
COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS

INFORME EN MINORÍA

Señores Representantes:

El Parlamento de la República ha estudiado con detenimiento el proyecto de ley de normas de tránsito y seguridad vial enviado por el Poder Ejecutivo. Reconocemos las contribuciones a la prolijidad en la forma y sustancia jurídica aportadas por la Cámara de Senadores en el ámbito de su Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

Mantenemos de cualquier modo la posición expresada en el seno de la Cámara de Representantes en oportunidad de la discusión de este proyecto de ley.

La ley es un instrumento que debe ser utilizado para regular la convivencia social cuando sus fines y oportunidad lo indiquen. Nadie podrá desconocer la importancia del tema en cuestión. En el tiempo actual tránsito y vida son casi sinónimos. Regular el tránsito es actuar en defensa de la vida misma.

Lo que debemos cuestionarnos es si la ley es el instrumento más idóneo para este caso. Lo segundo que debemos responder es si estamos frente a un buen proyecto de ley.

Respecto de si la ley es lo mejor para la cuestión del tránsito debemos indicar que entendemos que no lo es. El dinamismo tecnológico del sector provoca el desuso de la norma de modo acelerado.

Cambian las velocidades de la circulación, los sistemas de frenaje, el tipo de vehículos, los pavimentos, anchos, señalizaciones y velocidades admitidas en las vías. Varían las exigencias a conductores y vehículos, los modos de realización de exámenes. Los semáforos evolucionan y la organización del tránsito también para dar respuesta a un creciente número de vehículos, más veloces y variados. Ante tanta necesidad de acompasar cambios: ¿es la ley una buena respuesta? Sin dudas que no lo es. La ley podría consagrar un conjunto de principios generales pero no especificidades.

Esta ley quedará desactualizada en poco tiempo. Insistimos que en esta materia lo mejor es acordar por ley un conjunto de principios rectores de carácter general. Los decretos, los reglamentos de tránsito y las resoluciones de actualización constituyen la forma flexible necesaria para el cuerpo normativo en materia tan dinámica. Los propios reglamentos de las Juntas Departamentales en la materia presentan conceptos, definiciones y regulaciones para situaciones ya inexistentes. Los trámites de aprobación y modificación legal resultan lentos y engorrosos para la movilidad de la realidad en este campo.

Acerca de este articulado, volvemos al comentario del principio. La Cámara de Senadores mejoró cuestiones conceptuales y formales. No superó la cuestión sustancial. La ley no es un instrumento hábil para solucionar los problemas que busca atender.

El texto remitido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas era restrictivo de la libertad ambulatoria. La Cámara de Senadores lo modificó de modo que la libertad de circulación sólo se restringe en casos especiales y previstos expresamente en el texto legal.

Asimismo, la licencia de conducir sólo podrá ser retenida por resolución fundada y por la autoridad judicial o administrativa. La licencia es un permiso expedido por una autoridad. No puede ser quitada por un funcionario de rango menor y por simple presunción o acusación.

Los artículos 11 a 13 son violatorios de la autonomía de los departamentos. Se quita la materia del tránsito del ámbito departamental y se la lleva al nacional, transformando al departamento en obligado a ejecutar lo que se dispone en una ley de alcance nacional.

La legislación existente en la materia es municipal. No se respeta esa preocupación histórica. Las vías de circulación son hechas y mantenidas por los departamentos. Paradójicamente los vehículos que por ellas circulan serán organizados desde el gobierno central. El tiempo generará naturales y negativas descoordinaciones. Uno hará vías para resistir determinados pesos y el otro impondrá un tránsito de peso diferente. Uno organizará el tránsito a determinada velocidad y el otro pondrá señalizaciones para otra. El control y la organización del tránsito desde las estructuras centrales es una marcha atrás.

¿Cuál es la sanción al municipio que no cumple? ¿Cuándo se está cumpliendo y cuándo no? ¿Quién es el responsable de controlar a los municipios y de sancionarlos? La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) no tiene potestades ejecutivas ni de contralor. Es por sus competencias un organismo asesor. Se genera un vacío legal no menor.

Se afecta la autonomía y no se genera una correcta organización institucional. Se pasa de lo atendido al vacío en la función. Las consecuencias serán graves, ya por los accidentes o por la asunción de competencias de hecho por quien no las ha recibido por ley.

Esta ley se ocupa de cuestiones menores como los movimientos de brazos de los inspectores o el uso de la bocina. Se elimina el casco para los ciclistas y se lo incorpora a los acompañantes de motociclistas. Se congela en el tiempo la dinámica evolución del semáforo.

El artículo 44 exhibe una técnica legislativa que no compartimos. Se incluye una disposición consagrada en otra ley. Se corre el riesgo de que sea modificada o derogada en un texto legal y mantenga vigencia en el otro.

No nos parece adecuado el gradualismo a la eliminación de la ingesta de alcohol por los conductores. No es la misma severidad con que actuó el Presidente de la República en el caso del cigarrillo. Allí se cortó la posibilidad de fumar en espacios cerrados sin gradualismos.

El artículo 54 dice que la UNASEV propondrá (no impondrá) un sistema común de valores de sanciones que será de aplicación por los diferentes órganos y autoridades competentes. Es decir un organismo sin potestades ejecutivas impone a los que sí las tienen un sistema de valores de las sanciones. Resulta difícil de comprender que no se está frente a una gran incongruencia.

Finalmente, la supresión de los artículos que creaban agravantes a partir de las infracciones graves, parece a todas luces acertada. Lo grave lo es en sí mismo. Nunca puede ser adicionalmente agravante.

Sala de la Comisión, 11 de setiembre de 2007

SERGIO BOTANA
Miembro Informante

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Artículo Único.- La Cámara de Representantes rechaza el proyecto de ley de normas de tránsito y seguridad vial aprobado por el Senado de la República.

Sala de la Comisión, 11 de setiembre de 2007

SERGIO BOTANA
Miembro Informante

≠