

Aporte del abogado chaqueño Martín Pirola

# Paraguay tiene nueva ley de tránsito y seguridad vial

El 31 de julio la Cámara de Diputados del Paraguay sancionó la ley nacional de tránsito y seguridad vial que será de aplicación en todo el territorio de ese país, dejando sin efecto la anterior normativa vial nacional de 1947. El proyecto de ley fue elaborado por el abogado del foro local Martín Pirola como consultor designado por el Banco Mundial para actualizar la Ley Nacional de Tránsito en el marco del Programa de Mejoramiento, Gestión y Mantenimiento de la Red Vial del Paraguay, Namopora Nanderape -Préstamo BIRF 7406-PA.

El trabajo de consultoría demandó un año y medio de arduo trabajo y luego algo más de dos años para ser finalmente aprobado legislativamente y así convertido en ley.

La nueva ley encuentra su origen en la necesidad impostergable de establecer un régimen normativo uniforme, actualizado y --sobre todo-- de aplicación amplia y única en materia de tránsito, que otorgue una mayor seguridad vial para todos quienes utilizan la vía pública, cumpliéndose además uno de los postulados del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008/2013, para lograr que la nueva normativa vial del Paraguay esté en buena sintonía con las leyes de tránsito de los demás países del Mercosur y de Latinoamérica.

En cuanto a los puntos centrales de la ley, podemos citar:

## 1) Creación de una autoridad responsable en materia de tránsito y seguridad vial: Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial

Resulta imprescindible la creación e identificación de una autoridad de coordinación, aplicación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial, que funcione como organismo descentralizado en el ámbito del Poder Ejecutivo, con autonomía administrativa y normativa, así como autarquía económica y financiera, y personería jurídica propia. Se destaca la importancia de la llamada *Agencia Líder*, como entidad responsable de la puesta en funcionamiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial y de la articulación y distribución o delegación de funciones con los demás organismos competentes en materia vial (policía, municipalidades, direcciones de vialidad y transporte, concesionarios viales, ministerio público, ONG, etcétera). En Argentina se creó en 2008 la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ley 26.363) como entidad descentralizada en el ámbito del Ministerio del Interior y que cuenta con un director ejecutivo como brazo ejecutor de sus decisiones. Mientras que en otros países iberoamericanos recibe el nombre de Dirección General de Tráfico (España), Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile), Unidad Nacional de Seguridad Vial (Uruguay), Ministerio de Transporte (Colombia), Consejo Nacional de Seguridad Vial (Perú), Departamento Nacional de Tránsito (Brasil), Consejo de Seguridad Vial (Costa Rica). Aunque si bien cambia la denominación, en lo sustancial, la esencia, misión y representatividad como cara visible del Estado en materia de seguridad vial y ante la sociedad toda es la misma.

## 2) Creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, que establece el diseño e implementación de un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (Sunit).

El Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito depende y funcionará en el ámbito de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Tendrá a su cargo --sobre pautas de uniformidad y seguridad documental-- la emisión y renovación de una sola licencia para conducir vehículos de motor, y que operativamente deberá ser implementado a través de un sistema informático y un software específico que permita a los municipios cargar o modificar los datos *on line*, a los fines de contar con la información actualizada en tiempo real de la historia vial de cada conductor.

También el registro deberá fijar los principios generales y las pautas de procedimiento, comunicación permanente y registro, correspondientes al sistema de puntos para las licencias de conducir (el llamado *scoring* o *carne* por puntos).

Para la expedición y revalidación de la licencia de conducir, las municipalidades consultarán previamente los antecedentes del citado registro nacional.

Los organismos judiciales informarán los fallos que inhabiliten la licencia de conducir y las sentencias acreditativas de los hechos de delitos de conducir en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes o agotamiento; de los procesos por muerte, lesiones o daños en percance de tránsito, como también de los condenados por infracciones graves y gravísimas, en desobediencia a las disposiciones pertinentes.

## 3) Implementación de la educación vial con carácter obligatorio y su importancia en la generación de una verdadera conciencia del riesgo vial en los conductores y peatones.

A través de la educación vial se busca formar una verdadera conciencia del riesgo vial en los conductores y peatones. A propósito, en todos los congresos de la especialidad se viene repitiendo que la educación vial debe impartirse en forma transversal (no como materia única, sino que sus contenidos atraviesen, estén comprendidos o incluidos en cada una de las asignaturas) en las etapas preescolar y primaria, y como materia única en el último año del secundario, que sirva como preparación para la obtención de la licencia de conducir.

En el proceso de aprendizaje de la seguridad vial el componente axiológico es muy importante. Los valores se enseñan o transmiten vivencialmente y a través de referentes (padres, maestros, etcétera), no en forma teórica. Un gesto o conducta vale más que mil palabras: el educador que al término de su clase conduce su motocicleta sin colocarse previamente el casco protector. Hay que enseñarles a los jóvenes a internalizar que la libertad no es incompatible con la responsabilidad al momento de transitar.

## 4) Importancia de la revisión técnica obligatoria.

Establece la ley que todos los vehículos particulares y estatales estarán sujetos a una revisión técnica periódica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva, además de la emisión de contaminantes.

## 5) Puesta en funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su importancia socioeconómica en la rápida atención de las víctimas de los siniestros viales.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un seguro de tipo social, que prescinde de la determinación de la culpa incurrida por los involucrados en el siniestro, cuya cobertura abarca los gastos correspondientes a la atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente, transporte para la atención inmediata de los lesionados y de sepelio, en las cuantías establecidas por cada víctima en el correspondiente reglamento (que deberá redactar la Superintendencia de Seguros), para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional (sean ocupantes del vehículo o peatones involucrados). Estos gastos serán abonados de inmediato por el asegurador al prestador del servicio.

El SOAT será exigido a todo vehículo, incluidas las motocicletas, y es uno de los requisitos indispensables para circular. Su exigencia tiene como fundamento el riesgo causado por la circulación vehicular y sus principios rectores son la solidaridad y socialización del daño.

Recordemos que en Paraguay el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros sólo es obligatorio para los vehículos de transporte público de pasajeros. Es por eso que, con la modificación introducida, el seguro pasa a ser exigido legalmente a todos los vehículos motorizados.

## 6) Implementación del *carne* de conducir por puntos (*scoring*) como medida de control social del conductor, evaluando permanentemente su comportamiento a través de la quita o retiro gradual de puntos, tratando de reeducarlo para que tome conciencia acerca del riesgo vial, y de esa forma lograr un efecto disuasorio de las conductas antirreglamentarias, ilícitas o atentatorias contra la fluidez y la seguridad del tránsito. Es un crédito de confianza que le otorga el Estado al conductor.

Las faltas o infracciones recibirán un puntaje de acuerdo con su gravedad. Cada vez que un conductor cometa una infracción, ésta será tipificada como leve, grave o gravísima. A las faltas gravísimas se les asignará cinco (5) puntos y a las graves tres (3) puntos. Las leves no quitarán puntos. Cada vez que el conductor gaste sus veinte (20) puntos se procederá a retirarle la licencia de conducir.

Luego el conductor deberá realizar un curso de educación vial para que se le asignen nue-



El abogado chaqueño Martín Pirola, al exponer en Asunción el proyecto de ley nacional de tránsito y seguridad vial de la República del Paraguay y Lanzamiento del Plan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la ONU, realizado en la Sala de Sesiones del Congreso Nacional.

vamente la totalidad de los puntos iniciales. Una vez cumplida la sanción y realizado el curso, será rehabilitado en su derecho a conducir.

## 7) Implementación del objetivo específico de diseñar y aplicar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial.

Se dirige a lograr identificar y establecer mecanismos financieros que garanticen recursos suficientes y sostenibles para la seguridad vial. Con este fin se proponen los siguientes objetivos operativos o medidas:

a) Las partidas presupuestarias asignadas por la ley de presupuesto o leyes especiales.

b) Un porcentaje sobre las tasas y multas administrativas que se establezcan en acuerdo con las municipalidades en materia del sistema único de infracciones, licencias de conducir y otros servicios administrativos.

c) La contribución obligatoria no inferior al tres por ciento (3%) sobre las primas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros, que actuarán como agentes de retención, debiendo depositar mensualmente los fondos en una cuenta habilitada al efecto a nombre de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

La seguridad vial debe tomarse como una verdadera política de Estado con un fuerte compromiso de parte de los tres poderes (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), debiendo trascender a los gobiernos de turno. Y para eso es necesario que la ley máxima de administración, o sea el presupuesto de la nación, disponga una asignación específica y ordinaria de alectación destinada a la seguridad vial.

El Paraguay requiere con urgencia la elaboración, implementación y posterior seguimiento de programas de acción sustentables, orgánicos e integrales a corto, mediano y largo plazo en materia de prevención y seguridad vial, y no *políticas de shock* de impacto mediático que reaccionen ante el clamor popular con respuestas automáticas, superficiales, coyunturales e irreflexivas, sin la debida y necesaria profundidad y debate que el tema amerita.

Y en ese sentido creemos que con esta nueva normativa de tránsito y seguridad vial el Paraguay comienza un nuevo camino en su historia vial.

La ley es completa y abarcadora de las situaciones que plantea la dinámica del tránsito vehicular diario; pero se deberán extremar los controles preventivos por parte de la autoridad competente para exigir su efectivo cumplimiento, sobre todo de aquellas conductas riesgosas o desaprovisadas de los conductores y peatones con capacidad para producir accidentes.