

ASUMA

Asociación de Usuarios de Motovehículos de Argentina



Comentarios sobre el decreto 171/2017

Introducción	3
Antecedentes.....	3
Legitimación.....	4
Nuestra postura sobre el decreto 171/2017	4
Objeciones de naturaleza práctica	4
El motociclista como víctima de robo.....	5
Objeciones de naturaleza constitucional.....	5
Presunción de inocencia – Estigmatizar al motociclista.....	5
Derecho de propiedad.....	6
Derechos personalísimos	6
Derecho a circular libremente.....	6
Objeciones de naturaleza económica	6

Introducción

Este breve trabajo resume las opiniones de ASUMA, Asociación de Usuarios de Motovehículos de Argentina, sobre el decreto 171/2017 del PEN cuyas consecuencias jurídicas se tratan en la Legislatura porteña

Antecedentes

En el año 2009 se sanciona la ley de tránsito de la provincia de Buenos Aires (ley 13.927). Dicha norma concreta la adhesión de la provincia a las leyes nacionales 24.449 y 26.363.

El punto que nos ocupa de la ley provincial es el art. 48:

“Los conductores y acompañantes de motocicletas, ciclomotores y triciclos motorizados deberán circular con casco reglamentario y chaleco reflectante, los cuales tendrán impreso, en forma legible, el dominio del vehículo que conducen. Su incumplimiento será considerado falta grave.”

Dicha norma fue judicialmente cuestionada por ASUMA en autos “ASOCIACION DE USUARIOS DE MOTOVEHICULOS DE ARGENTINA (ASUMA) C/ PROVINCIA DE BUENOS AIRES S/ INCONSTITUCIONALIDAD ART.48 LEY 13927”(EXP.-70772)”

Inicialmente fue reglamentada sólo para los deliverys.

En el año 2014, el Poder Ejecutivo de la provincia decreta la “emergencia en materia de seguridad pública” mediante decreto 220/14.

Dicho decreto, en su art. 8 reza:

“Facultar a los Municipios, durante el lapso temporal consignado en el artículo 1º, para adoptar en sus respectivas jurisdicciones restricciones al uso de los motovehículos, mayores a las establecidas por el artículo 14 inciso g.3.2, Anexo III, del Decreto N° 532/09 - reglamentario de la Ley N° 13.927 -, fijando horarios y zonas de circulación según las particularidades de cada región.

Determinar que el Ministro de Jefatura de Gabinete de Ministros establecerá las condiciones técnicas para la inmediata instrumentación del uso obligatorio para acompañantes de motovehículos del chaleco reflectante y del casco reglamentario con el dominio del vehículo impreso.”

A su vez, el Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros sanciona la resolución 224/14.

Dicha breve norma, de sólo tres artículos, ordena el uso de chaleco y casco con dominio para el acompañante. A su vez determina los detalles técnicos tales como color del chaleco, tamaño de los caracteres, etc.

Esta nueva normativa también fue cuestionada por ASUMA.

Legitimación

ASUMA es una asociación civil cuyo interés directo se concentra en las cuestiones vinculadas a los motovehículos.

Esta asociación está inscripta ante la Inspección General de Justicia (IGJ).

Su legitimación ya ha sido aceptada por la Suprema Corte de la provincia de Buenos Aires en los autos mencionados.

Nuestra postura sobre el decreto 171/2017

ASUMA deja asentada su posición contraria al decreto mencionado.

Dividimos nuestras objeciones en tres grandes grupos:

- Objeciones de naturaleza práctica
- Objeciones de naturaleza constitucional
- Objeciones de naturaleza económica

Objeciones de naturaleza práctica

Desde el punto de vista práctico, la normativa es de imposible cumplimiento.

Se ordena el uso del chaleco con el dominio del vehículo en letras reflectivas.

El dominio debe figurar tanto en la parte anterior como posterior del chaleco.

Nótese que en la parte delantera los chalecos sólo tienen un velcro y suelen tener un cuello muy abierto.

Con ropa de invierno (por ejemplo camperas con protecciones) directamente no cierra.

Con probarlo una sola vez alcanza para ver este punto.

El dominio del acompañante en la parte anterior es imposible de ver, dado que queda tapado por el cuerpo del piloto. Esto es sencillo de comprobar simplemente sentando a dos personas en una moto.

El tema del casco es el más relevante desde el punto de vista práctico y donde más fácilmente se ven los inconvenientes.

Los fabricantes recomiendan no pegar ningún tipo de adhesivo a la superficie de los cascos.

El casco es personal. Debe tener el tamaño adecuado a la cabeza del usuario.

Una persona puede viajar en más de una moto. Pero normalmente usa siempre su mismo casco. Lo mismo sucede en el auto. Las personas no sólo se suben a su propio vehículo.

Suelen viajar en autos de otras personas.

En suma, el casco es parte de la vestimenta del usuario y no una pieza del vehículo.

Si se obligase a los usuarios a tener más de un casco sólo para cumplir la norma, el gasto sería muy elevado.

El usuario con acceso a más de una moto tendría más de un casco de baja calidad en lugar de tener uno sólo, pero de buena construcción.

El motociclista como víctima de robo.

En caso de ser víctimas de un robo, no sólo se llevarán la moto: también nos robarán casco y chaleco.

Esto incrementa el tiempo del delito.

Un robo más largo deja a la víctima más tiempo frente al agresor, incrementando el riesgo.

Esta ley nos obliga a vestirnos con un uniforme y si nos vestimos todos de la misma manera, ¿cómo puede ello ayudar a identificar a un delincuente?

Objeciones de naturaleza constitucional

El proyecto viola principios y garantías consagrados tanto en la Constitución Nacional como en la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Presunción de inocencia – Estigmatizar al motociclista

El proyecto trata a todos los motociclistas como delincuentes, a los que hay que identificar.

Esto es violatorio del art. 18 de la Constitución Nacional (y por lo tanto del art. 10 Constitución CABA).

A su vez, la Constitución de la CABA sostiene:

“ARTICULO 13.- La Ciudad garantiza la libertad de sus habitantes como parte de la inviolable dignidad de las personas. Los funcionarios se atienen estrictamente a las siguientes reglas:

...

*9 - Se erradica de la legislación de la Ciudad y no puede establecerse en el futuro ninguna norma que implique, expresa o tácitamente, **peligrosidad sin delito**, cualquier manifestación de derecho penal de autor o sanción de acciones que no afecten derechos individuales ni colectivos.”*

Igualdad ante la ley

A su vez se propone prohibir la circulación con acompañante dentro de ciertas zonas a definirse en un futuro, mas no es una prohibición general de circulación sino una prohibición concentrada en motovehículos, violando la igualdad ante la ley (art. 11 Constitución CABA).

Derecho de propiedad

La moto es un vehículo homologado para dos pasajeros.

La capacidad de transportar dos personas tiene valor económico.

La prohibición de utilizar el 50% de la capacidad de transporte en ciertas zonas implica una merma patrimonial, y como tal es una violación al derecho de propiedad. (art. 17 CN, art 12, inc. 5 Constitución CABA).

Derechos personalísimos

Uno de los derechos fundamentales es el derecho a la propia imagen. La vestimenta es un reflejo de la personalidad.

Existe jurisprudencia en esa línea. Por ejemplo: SAGÜES, en “Elementos de derecho constitucional”, nos dice que “...una tercera expresión del derecho a la propia imagen consiste en reconocer a cada persona la facultad de vestirse o arreglarse como le parezca, respetando naturalmente a los demás y a la moral pública. Así, se ha reconocido a un preso del derecho a usar barba (CFed BBlanca, “Interno PS”, JA, 1990-I-464)” (Tomo 2, página 345 de la 3ra edición).

Derecho a circular libremente

El derecho a circular libremente por el territorio nacional está consagrado en el art. 14 de la C.N.

Si bien los derechos no son absolutos y están sujetos a las leyes que reglamenten su ejercicio, dichas leyes no pueden ir contra el espíritu del derecho reconocido.

La prohibición de la circulación con acompañante es una condena previa, sin juicio. Es prácticamente derecho penal de autor y por lo tanto choca contra los principios más arraigados en nuestra legislación.

Objeciones de naturaleza económica

El hostigamiento al que están sujetos los usuarios de motovehículos funciona como un desincentivo a la compra de este tipo de vehículos.

Esta merma llevará sin duda a la baja en el nivel de actividad, con su correspondiente

correlato en desempleo y baja de la recaudación.

No sólo se verán afectados los fabricantes de motovehículos; también se verán efectos en servicios asociados tales como talleres mecánicos, casas de repuestos, etc.

Nótese que los motovehículos son en su inmensa mayoría de baja cilindrada y de relativamente bajo valor económico.

En general se apunta a un segmento socioeconómico de gente humilde y trabajadora.

El maltrato a dicho segmento es inexplicable.