

**PROYECTO DE LEY**  
**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS,**  
**SANCIONA CON FUERZA DE LEY**

**NUEVOS MEDIOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL**

**CAPÍTULO I**

**PRINCIPIOS GENERALES**

**Artículo 1° – Objeto.** La presente Ley pretende incorporar nuevos medios de transporte individual a saber: mono vehículos, ciclo rodados, ciclo rodados con pedaleo asistido eléctrico.

**Artículo 2° – Misión.** Fomentar el cuidado del medio ambiente en localidades de mayor concentración urbana, mediante el uso individual de mono vehículos de propulsión motriz o eléctricos, con el fin de promover un impacto positivo en la reducción del uso de combustibles fósiles y derivados el petróleo, disminuyendo los efectos del cambio climático, en consonancia con lo dispuesto por la Ley Nacional de Seguridad Vial N° 24.449/94, Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 25.456, Ley de Tránsito N° 25.857, Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N°25.965, Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26.363/08, Ley Provincial 10.025/16, Ley Provincial N° 10.460/16 o las reglamentaciones concordantes que en el futuro las reemplacen o modifiquen.

**Artículo 3° – Ámbito de Aplicación.** La presente Ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública en las zonas urbanas e interurbanas de la Provincia de Entre Ríos, y aquellos Municipios que acepten su adhesión, en consonancia con el objetivo de mitigación de los efectos del cambio climático en nuestras comunidades.

**Artículo 4° – Competencia.** Autoridades de Aplicación. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas de esta Ley en la Provincia de Entre Ríos, la Secretaría

Ministerial de Transporte que depende del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios a nivel provincial, y la Dirección Provincial de Vialidad, la Policía de la Provincia de Entre Ríos - o los Organismos que el futuro los reemplacen -, y la Dirección de Tránsito, a partir incorporar nuevas Ordenanzas de adhesión, y el control permanente de las disposiciones de la presente norma, para las localidades que adhieran a la presente Ley”.

**Artículo 5° – Fines.** Disponer de un sistema de registro optativo gratuito, de carácter solo identificador de los rodados y sus respectivos propietarios, que se podrá acceder desde la página web de la Secretaría Ministerial de Transporte de la Provincia de Entre Ríos.

Las formas de acceder al registro serán mediante una plataforma virtual, donde el interesado podrá completar un formulario con datos que identifiquen el rodado, con número de serie, marca, modelo y origen; datos del propietario, nombre y apellido, documento de identidad y una dirección de mail, además se deberán adjuntar la factura de compra y la copia de identificación personal, debiendo la autoridad competente expedir una identificación vehicular y constancia de trámite al propietario, trámite que deberá estar “exento” de tasas y contribuciones para su registración.

Así mismo las nuevas unidades registradas, podrán autorizar un gravado inalterable u oblea adhesiva inviolable, que proveerá la autoridad de aplicación.

**Artículo 6° – Articulación y coordinación.** La Autoridad de Aplicación deberá articular la reglamentación vigente en la jurisdicción provincial, municipal o comunal que detente competencia concurrente en razón de la materia objeto de la presente Ley.

Corresponde a la Secretaría de Ministerial de Transporte de la Provincia, y a la Dirección de Tránsito Municipal, o al organismo que en futuro la reemplace, asesorar en todos los asuntos referidos a la presente Ley, mediante las plataformas digitales y sugerir o propiciar la adopción de medidas necesarias para el cumplimiento de sus fines con campañas publicitarias.

**Artículo 7° – Requisitos de Seguridad.** Cada propietario o titular del rodado mono vehículo, ciclo rodado, o monopatín, deberá contratar un seguro excepcional de carácter voluntario contra tercero, a los fines de resguardar su responsabilidad civil y penalmente

por los daños ocasionados a personas o vehículos que circulen o se encuentren estacionados en la vía pública.

Para ello las compañías de seguro, deberán incorporar la oferta de pólizas que contemplen estas nuevas modalidades de transporte individual.

## **CAPÍTULO II**

### **MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO**

**Artículo 8° – Preservación ambiental.** La incorporación de nuevas modalidades de transporte en las grandes urbes provinciales existentes tendrá como fin último la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático, propendiendo para ello:

Establecer sumideros de gases, como el monóxido de carbono, principal resultante de la combustión de los motores de los vehículos y transportes, lo que contribuirá a reducir y evitar el avance del efecto de contaminación del ambiente.

Mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación sonora, disminuir los espacios públicos destinados para estacionamiento libre, como también estacionamiento medido.

Optimizar la organización del tránsito urbano, mediante la proyección de carriles de mono sendas, para el trayecto de unidades de transporte individual.

Disminuir el impacto ambiental negativo generados por el crecimiento de la infraestructura vial existente y futura.

Componer el paisaje de forma de estimular al conductor/a, a través de la creación de un marco estético agradable visual.

Concientizar y sensibilizar a la población respecto de la importancia del uso de nuevas formas de transporte individual, mejorando el tiempo en los trayectos de circulación y facilitando espacios de estacionamiento.

## **CAPÍTULO III**

### **INCORPORACIÓN DE NUEVAS DEFINICIONES**

**Artículo 9° – Nuevas definiciones, como integrantes a las normas de tránsito.**

**-Bicisenda:** sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclo rodados y dispositivos de movilidad personal.

**-Ciclo carril:** sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de ciclo rodado y dispositivos de movilidad personal.

**-Ciclo rodado:** vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos motrices de quien lo utiliza.

**-Ciclo rodado con pedaleo asistido electrónicamente:** vehículo de dos o más ruedas, con motor eléctrico auxiliar, impulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza, cuya potencia disminuye progresivamente, y que finalmente se interrumpe cuando el vehículo alcanza una velocidad de 25km/h, o antes si el ciclista deja de pedalear.

**-Dispositivos de Movilidad Personal:** vehículo de dos o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos. Solo pueden estar equipados con un asiento, si están dotados de un sistema de autobalance. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de auto-balanceo y con asiento, los vehículos concebidos para competición y los vehículos para personas con movilidad reducida.

Se considera dispositivos de movilidad personal, al monopatín con manillar o patinete, de dos o cuatros ruedas dotados con manillar, de una única plaza o propulsados exclusivamente por motores eléctricos.

## CAPÍTULO IV

### NORMATIVA DE SEGURIDAD

**Artículo 10º – Requisitos de seguridad.** Los dispositivos de movilidad personal deben poseer los siguientes requisitos de seguridad para su circulación en la vía pública:

- a) Sistema de rodamiento, dirección a través de un manillar y un sistema de freno eficaz que actúe sobre sus ruedas.
- b) Una base de apoyo para los pies.
- c) Timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.
- d) Uso obligatorio de casco reglamentario para el conductor, y uso de calzado adecuado que se afirme con seguridad.
- e) Que el conductor sea el único ocupante.

- f) Potencia máxima del motor no debe superar los quinientos (500) watts.
- g) Disponer de una luz delantera y una luz trasera, para la visibilidad en condiciones de poca iluminación.
- h) Elementos reflectantes, que podrán ser adhesivos, que permitan una adecuada visibilidad de terceros.
- i) El peso y dimensiones de los dispositivos de movilidad personal serán establecidos por la Autoridad de Aplicación, respetando las normas nacionales de seguridad, como también las normativas internacionales sobre la homologación o certificación admitidas por la Autoridad de Aplicación, como así los modelos expresamente autorizados por ésta.
- j) En el caso del uso de baterías que se garantice su seguridad y compatibilidad de batería con cargadores.

La Autoridad de Aplicación establecerá las características técnicas, y requerimientos particulares para los elementos exigidos precedentemente.

**Artículo 11° – Límites de velocidad.** Se establece como límite máximo permitido de velocidad para ciclo rodado con pedaleo asistido eléctricamente y dispositivos de movilidad personal es de veinticinco kilómetros por hora (25 km/h).

**Artículo 12° – Prohibiciones.** Se prohíbe la circulación de ciclo rodado con pedaleo asistido eléctricamente o dispositivos de movilidad personal:

- a) Uso de aceras o lugares no habilitados a tal fin;
- b) Sin uso de casco protector homologado;
- c) Conducción de menores de dieciséis (16) años.

## **CAPÍTULO V**

### **PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL**

**Artículo 13° – Programa de Educación Vial.**

La Dirección Provincial de Vialidad diseñará, formulará y ejecutará un Programa de Educación Vial que deberá ser aprobado por la Secretaría Ministerial de Transporte de

la Provincia, el cual se llevará adelante con la implantación programas en todos los niveles educativos, y para aquellas instituciones privadas que organicen programas de capacitación al personal dependiente. El mismo deberá contener:

Un relevamiento general de los programas vigentes y su contenido, y el cronograma de ejecución

Incorporar a los contenidos vigentes, las nuevas formas de movilidad y transporte individual que se utilicen en cada localidad.

Cronograma de implementación que detalle recursos materiales, humanos y económicos a afectarse, en función de las metas de capacitación programadas.

Incentivar el uso de las nuevas formas de transporte, con fines de mitigación de los efectos del cambio climático, a través de campañas publicitarias.

**Artículo 14° – Ejecución.** La ejecución de las actividades tendientes a la modificación de las áreas físicas de circulación vehicular, y los requisitos para habilitar su uso, lugares de estacionamiento libre y gratuito, y los requisitos de seguridad que se incorporar en la presente Ley.

Autorícese la circulación de los dispositivos de movilidad personal y los ciclo rodados con pedaleo asistido eléctricamente, en los mismos lugares ya destinados para bicicletas, incluidos los de uso exclusivo como bici sendas, ciclo carriles, ciclo vías. La autoridad de aplicación podrá disponer de restricciones generales o especiales de circulación en la trama vial de cada localidad, municipio o junta de gobierno, en virtud del ordenamiento y la seguridad de tránsito.

**Artículo 15° – Convenios Nacionales.** La Provincia podrá realizar convenios con la Nación u otras Provincias, para la implementación de programas de educación vial, o beneficios y exenciones impositivas para la comercialización de las nuevas unidades de transporte individual.

**Artículo 16° – Nuevas obras.** Toda nueva obra vial de rehabilitación o mejoramiento en traza existente o nueva, en jurisdicción provincial que se realice en el futuro, deberá contar en forma expresa con un plan de obra pública, mediante el sistema de licitación pública, con acceso a la información pública en forma transparente, a los fines de implementar las incorporaciones de las nuevas formas de movilidad individual en el tránsito.

**Artículo 17° - Gastos.-** Los gastos que requieran la registración virtual, su certificado de identificación individual del rodado, mono vehículo, ciclo rodado eléctrico o monopatín, como el gravado u oblea adhesiva de identificación, deberá ser contemplado desde el presupuesto aprobado para la Secretaría Ministerial de Transporte de la Provincia de Entre Ríos, evitando todo gastos excesivo al ciudadano, debido a su aporte positivo y al impacto sustentable al medio ambiente.-

## **CAPÍTULO VI**

### **FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL**

**Artículo 18° – Financiamiento internacional.** La Provincia podrá, por intermedio del órgano de aplicación de la presente Ley, buscar, gestionar y obtener financiamiento internacional destinado a programas de Obra Pública, Educación Vial, que permitan ampliar la capacidad estatal para el diseño e implementación de políticas públicas destinadas a la adaptación a los impactos producidos por el cambio climático.

## **CAPÍTULO VII**

### **DISPOSICIONES ESPECIALES**

**Artículo 19° – Reglamentación.** El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en un plazo no superior a los 60 (sesenta) días a partir de su promulgación.

**Artículo 20° – Adhesión.** Invitase a adherir a la presenta Ley a todos los Municipios de la Provincia de Entre Ríos.

**Artículo 21° – De forma.**

## FUNDAMENTOS

### **Honorable Cámara:**

Los cambios de movilidad que se introducen a través de nuevos medios de transporte individual en otras jurisdicciones, como así su impacto en el cuidado del ambiente, mitigando los efectos del cambio climático, requieren de una legislación actual y adecuada a nuevas generaciones.

Así mismo la aparición de estos nuevos medios de transporte, como ciclo rodados con pedaleo asistido electrónico y dispositivos individuales de movilidad personal, comúnmente denominados “monopatines eléctricos”, irrumpieron en el mercado internacional y nacional, y presentan diferentes dificultades para su comercialización, como para su correcta utilidad, al ser introducidos en el tránsito urbano.

Esta nueva alternativa de movilidad unipersonal, se presenta como una nueva opción de transporte, ágil, accesible y sustentable; fundamentalmente por su versatilidad, practicidad, economía y bajo impacto ambiental.

Que dichas virtudes han conquistado diferentes mercados, incluso ya se encuentran introducidos en nuestra comunidad, tanto en un uso familiar, como así también para un uso laboral, reduciendo los costos y tiempos de transporte, como así el espacio para su estacionamiento.

Es imperiosamente necesario y oportuno, introducir la presente Ley en nuestra Provincia, tomando como base la legislación ya vigente en las jurisdicciones de Provincias vecinas, como Santa Fe y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que la circulación de éstos nuevos vehículos individuales en la vía pública, implica que deben convivir con peatones y con otros medios de transporte tradicionales, tanto públicos como privados, particulares o comerciales, y deberán adaptarse en el espacio común, debiendo delimitarse los espacios especiales de circulación, como así los espacios de estacionamiento público, sus formas de registración e identificación, y fundamentalmente sus requisitos de seguridad como las condiciones de circulación, para armonizar la convivencia en la vía pública.

Que así también el proyecto contempla un mejorado Programa de Educación Vial, donde se deberán introducir estos nuevos medios de transporte, como así también el dictado de nuevas normas reglamentarias a cargo de la Autoridad de Aplicación.

Que siguiendo las normas vigentes de tránsito, es necesaria también la incorporación de nuevas definiciones a espacios públicos que deberán ser debidamente identificados para su circulación y para su estacionamiento, que ha sido pensado como libre y gratuito, dejando regulado los límites máximos de velocidad permitida y la edad mínima para su conducción.

También se introduce un sistema optativo de registración, contemplando “exención” de tasas y contribuciones, se introduce el requisito de contratación de seguro contra tercero o de riesgo total, para cubrir la responsabilidad civil y penal de los propietarios y conductores de éstos nuevas formas de transporte.

El fin de la presente ley es un aporte positivo a la circulación de estas nuevas formas de transporte individual, debiendo sostener un sistema de identificación voluntario, y evitando generar irrisorios costos de patentamiento, que imposibiliten su verdadero fin de atenuar el impacto negativo de la contaminación ambiental.

Es por ello que el aporte legislativo viene a resolver una laguna legal sobre la temática de nuevas costumbres, generando una mejor relación entre los actores de comunidad, generando políticas público privadas de impacto.