



T0/511

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DEL INTERIOR

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

MINISTERIO DE TURISMO

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, **15 OCT 2018**

Señora Presidente de la

Asamblea General:

El Poder Ejecutivo, tiene el honor de poner a consideración de ese Cuerpo el adjunto proyecto de Ley, el que tiene por objeto distintas iniciativas en materia de tránsito y seguridad vial.

Antecedentes.- Por Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007, se crea la Unidad Nacional de Seguridad Vial, y en la redacción dada por el artículo 44 de la N° Ley N° 19.355, de

19 de diciembre de 2015, establece dentro de sus objetivos: *“A) Elaborar y proponer al Poder Ejecutivo la política nacional de seguridad vial a regir en el país. B) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a éstos y generar las propuestas y medidas para la contención y reducción de la siniestralidad vial en todo el territorio nacional, en tanto el numeral 7) del artículo 45 establece dentro de sus competencias: “Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial”.*

La Ley N° 18.191, de fecha 14 de noviembre de 2007, inició el proceso de unificación de las normas en materia de tránsito y seguridad vial de todo el país, estableciendo un marco mínimo y posteriormente con la Ley N° 19.061, de 06 de enero de 2013, se aprobaron distintas disposiciones que profundizaron el tratamiento de los factores de riesgo recogiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

El presente proyecto es el resultado de un muy buen ámbito de trabajo en equipo, que fue elaborado activamente por parte de los representantes del Congreso de Intendentes, del Ministerio del Interior, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del Ministerio de Industria, Energía y Minería, quienes analizaron y desarrollaron en sendos grupos de intercambio, definiendo por consenso las normas a incluir.

El producto de ese proceso interinstitucional estuvo sujeto a la consideración e intercambio con otras instituciones públicas y privadas vinculadas a la seguridad vial del país, por ejemplo los colectivos de ciclistas, las Unidades Locales de Seguridad Vial (Ulosevs) de todo el país, fundaciones, personas físicas, etc.

El presente proyecto se elaboró en base a una concepción integral, tomando de referencias las recomendaciones realizadas en distintos informes de la Organización Mundial de la Salud, que expresando: *“Es fundamental promulgar y hacer cumplir la legislación sobre diversos factores de riesgo de traumatismos y muerte por causa del tránsito para incidir en la exposición al riesgo, el número de siniestros, la gravedad de los traumatismos y las consecuencias de las lesiones con posterioridad al accidente. Ha*



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

quedado demostrado que una legislación integral y clara, aplicada con sanciones apropiadas y acompañada de campañas de sensibilización del público, es un factor fundamental para reducir los traumatismos y las víctimas mortales por accidentes de tránsito ligados al velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y la falta de uso de medidas de protección de los ocupantes (cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención para niños). Los resultados de la encuesta mundial sugirieron que en muchos países la legislación sobre estos factores de riesgo no es integral y que con frecuencia no se hace cumplir. (Página 18 del Informe de la situación mundial de la seguridad vial 2009).

En esta concepción se enmarca el presente proyecto de ley, con la implicación de las distintas instituciones y sectores, profundizándose en lo que refiere a factores de riesgo con aspectos que permiten facilitar la aplicación de las normas de tránsito y seguridad vial.

Ante la ausencia de regulación con alcance nacional fueron contemplados los usuarios vulnerables, sus derechos y deberes al momento de desplazarse en vía pública, así como la incorporación de nuevos elementos de seguridad vial profundizando el camino iniciado con la Ley N° 19.061, de 06 de enero de 2013, así como otras propuestas que permiten la aplicación eficiente de las normas e incluyéndose por último correcciones de varias normas de distintos cuerpos normativos.

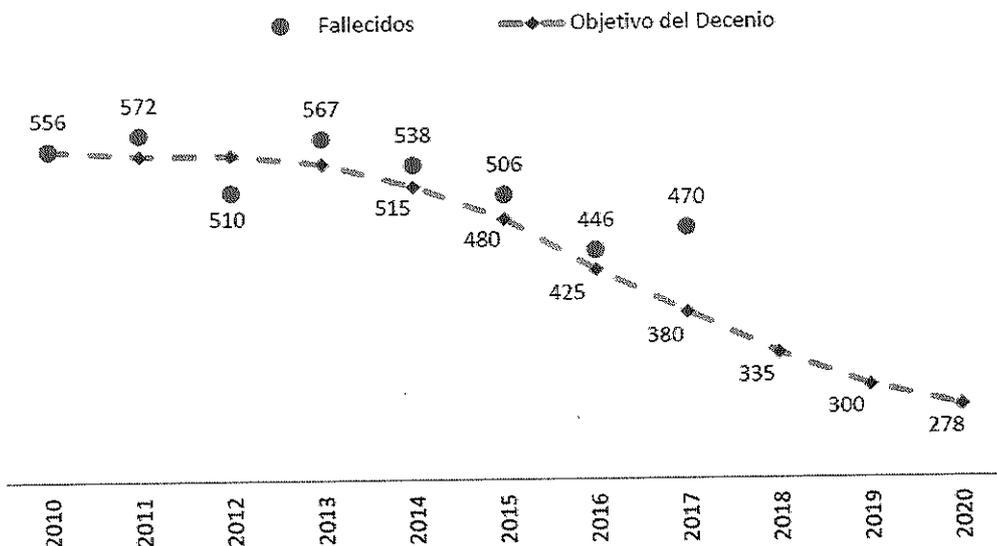
SITUACIÓN ACTUAL:

“El número de muertes por accidente de tránsito (1,25 millones en 2013) se está estabilizando, pese al aumento mundial de la población y del uso de vehículos de motor. Entre 2010 y 2013, la población ha aumentado en un 4% y los vehículos en un 16%, lo cual indica que las intervenciones puestas en práctica en los últimos años para mejorar la seguridad vial en el mundo han salvado vidas humanas”. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 de la Organización Mundial de la Salud.



En el período comprendido desde el año 2011 al 2017 Uruguay ha reducido sus índices de siniestralidad, pasando de tener una tasa de mortalidad de 17 cada 100.000 habitantes a una de 13,5; no obstante ello al presente informe, esta tasa tuvo un leve aumento (0,7 respecto 2016) y en relación a los meses que han transcurrido del año 2018 se ha incrementado aún más, lo que nos alerta a seguir profundizando el trabajo en esta materia para sostener la reducción de la siniestralidad en el largo plazo.

Ilustración 1: Objetivos del Decenio de Acción - Período 2011 - 2020



Siguiendo las recomendaciones dadas en el primer Informe del año 2004 de la Organización Mundial de la Salud, Uruguay incorpora el vocablo “Siniestro de tránsito”, en lugar de referirse a accidentes de tránsito, entendiendo que las lesiones causadas por el tránsito son predecibles y evitables, por lo que proponemos en la presente propuesta la modificación del término dado en el artículo 42 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY:



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Orden público: Se propone que el presente proyecto de ley sea declarado de orden público, con los alcances que el término desde el punto de vista jurídico posee, en atención al fenómeno social creciente de la movilidad y seguridad vial, donde se expone al riesgo el primero de los derechos fundamentales que es el derecho a la vida y a la integridad física de los usuarios de la vía pública.

CAPÍTULO I - De los elementos de seguridad pasiva y activa para los vehículos.

En base al trabajo interinstitucional de la Unasev junto al Ministerio de Industria, Energía y Minería, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asociaciones, importadores, fabricantes, comerciantes, etc. se propusieron los elementos de seguridad obligatorios para el ingreso de vehículos al país adecuado con las exigencias en la región, atendiendo a los países del Mercosur y tomándose en consideración las actualizaciones existentes a nivel de Naciones Unidas, según las recomendaciones del WP 29 donde Uruguay participa como observador.

La propuesta de cada elemento de seguridad fue resultado del análisis, investigación, evidencia científica, derecho comparado, situación de la región y oportunidad de aplicación en Uruguay, realizada en un ámbito de intercambio continuo desde las autoridades legitimadas con todas las asociaciones y empresas asociadas en el país.

CAPÍTULO II – Seguridad en la circulación de los usuarios vulnerables.

“Cerca de la mitad de las personas que fallecen en las vías de tránsito del mundo son usuarias vulnerables de éstas”. “En la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, gran parte de los usuarios de las vías de tránsito son personas vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas”. Estos usuarios corren un riesgo mayor que aquellos que utilizan otros vehículos.

Del informe referido de la OMS surge que *“Históricamente, muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales y los traumatismos por accidentes de*

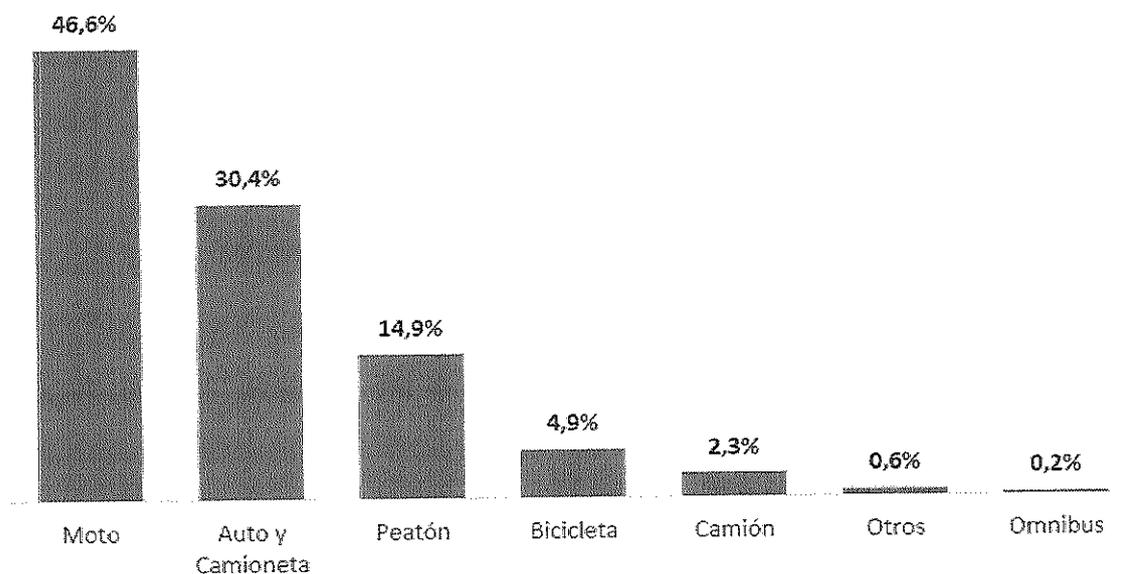


tránsito están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos. No obstante, como pone de manifiesto el presente informe, cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros del transporte público, y esta cifra es aún mayor en los países y comunidades más pobres del mundo”. Prefacio página IV del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009.

En éste informe, se alerta sobre las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, y que como veremos a los datos que posee Uruguay requiere una política pública que contemple y regule a los grupos más vulnerables.

En Uruguay los peatones, los ciclistas y los motociclistas y sus pasajeros representan el 66.4 % de las víctimas mortales por siniestros de tránsito en Uruguay. *Informe de siniestralidad vial 2017 UNASEV.*

Ilustración 19: Participación de fallecidos según vehículo.



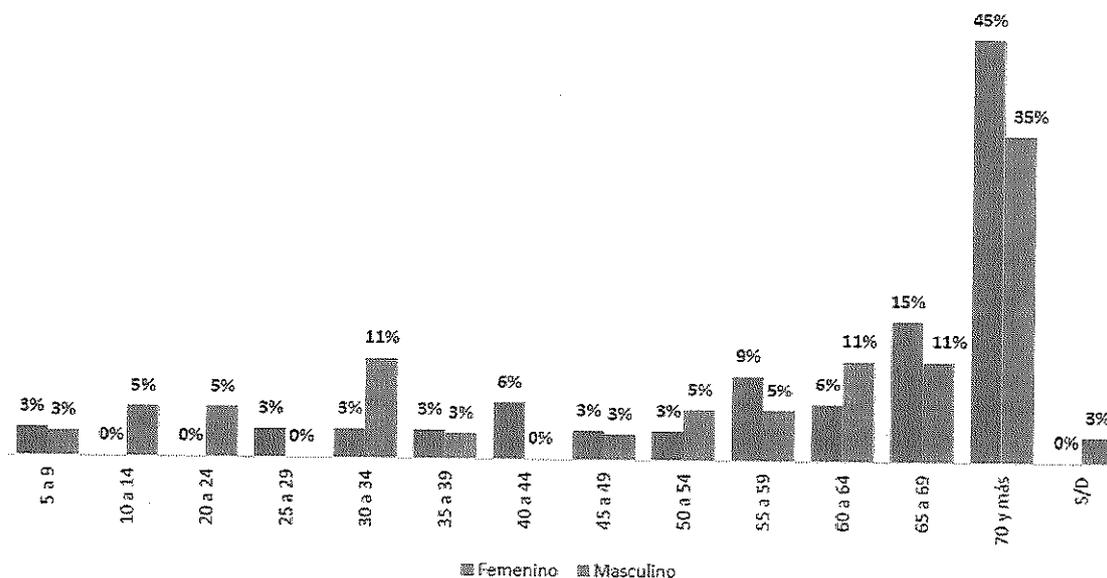
Peatones: En el año 2017 fallecieron 70 peatones, lo que representan el 14,9% del total de fallecidos en el año, teniendo mayor incidencia en las personas mayores de 70



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

años. La preocupación creciente a nivel mundial y a nivel país se asocia con el uso del celular por parte de los peatones, constituyendo un distractor de la atención de los usuarios de la vía pública. La propuesta realizada busca visibilizar y poner la atención en el riesgo que constituye el uso del celular abandonando la atención del entorno al momento de cruzar la calzada.

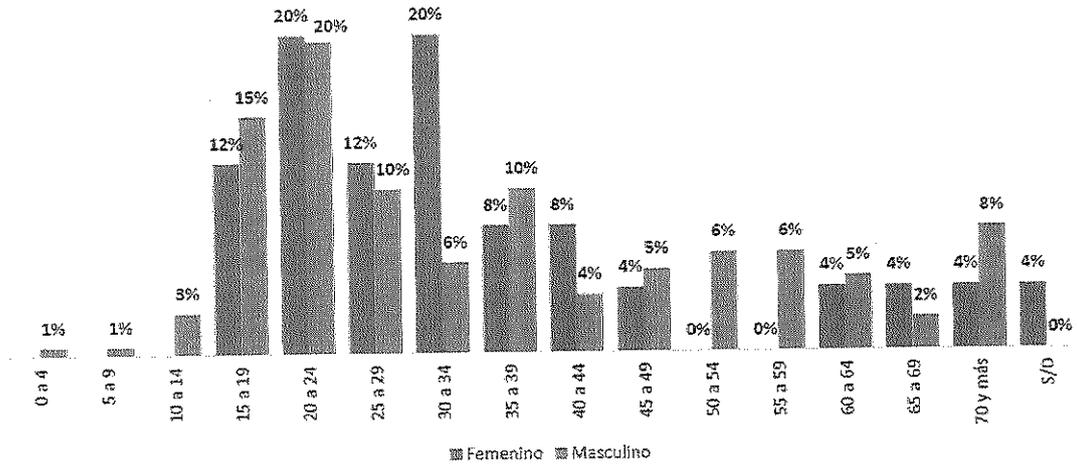
Ilustración 34: Participación de peatones fallecidos en siniestros de tránsito por edad y sexo.



Motociclistas: Los 219 motociclistas fallecidos en el año 2017, representan el 46,6 % de los fallecidos cuyo 52% (114 fallecidos) tienen entre 15 a 34 años de edad, según gráfico que se adjunta.

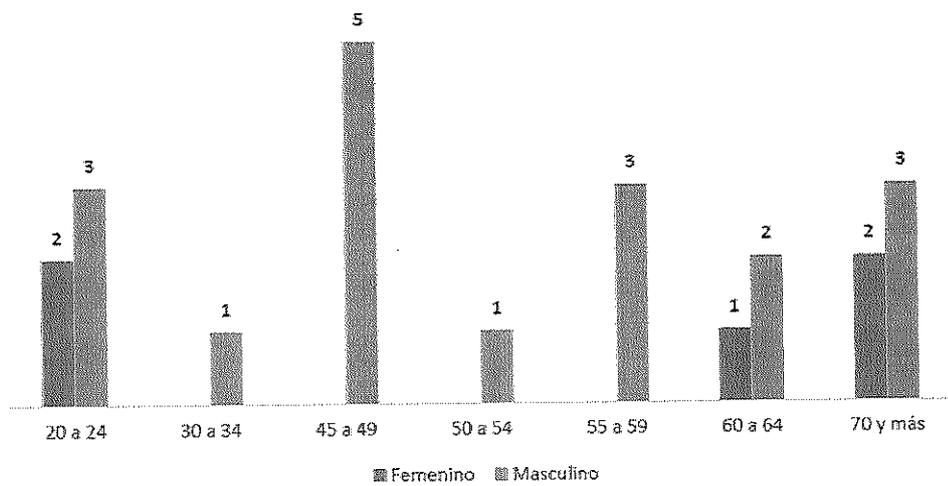


Ilustración 32: Participación de Motociclistas fallecidos por franja etaria y sexo.



Ciclistas: En el año 2017 fallecieron 23 ciclistas, lo que representa el 4,9 % del total de fallecidos involucrando a todas las edades.

Ilustración 37: Cantidad de ciclistas fallecidos por edad





Presidencia de la República Oriental del Uruguay

En nuestro ordenamiento jurídico actual, la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, no prevé un marco jurídico específico de normas de circulación de ciclistas y motociclistas. Hoy, con nuestro ordenamiento jurídico vigente, se armoniza integrando las normas de circulación que les sean aplicables, con las normas del Reglamento Nacional de Circulación Vial N° 118/984, de 23 de marzo de 1984 y las normas de cada Gobierno Departamental del país, según la jurisdicción nacional o departamental que se considere la situación de circulación. De esta manera nos encontramos con diferencias en el tratamiento jurídico así como con legislaciones que requieren una adecuación y actualización a los conceptos de seguridad vial existentes hoy día.

Pretendemos con la presente propuesta disponer de un marco mínimo único de circulación para ciclistas y motociclistas, y que con la reglamentación se internalicen los parámetros mínimos vinculados a distintivos, señalización, obras, etc, que permitan avanzar en un mensaje único para dichos usuarios en todo el país.

CAPÍTULO III - De las infracciones, sanciones y aspectos administrativos

Las normas propuestas en este capítulo, procuran dar respuesta a las ausencias y vacíos normativos que determinan diferentes interpretaciones según el lugar de cometimiento de la infracción. El objetivo de brindar un marco jurídico único desde el punto de vista administrativo, facilita la aplicación práctica de todas las demás normas vigentes en materia de tránsito y seguridad vial. El sentido de éste capítulo es conteste con la recomendación dada en el "Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial" de 2009, cuando expresa: *"Esta legislación debe asegurar que se eviten lagunas jurídicas que podrían eximir de su cumplimiento a determinados usuarios de las vías de tránsito."*

"Es fundamental promulgar y hacer cumplir la legislación sobre diversos factores de riesgo de traumatismos y muerte por causa del tránsito para incidir en la exposición al



PROYECTO DE LEY DE FOMENTO A LA SEGURIDAD VIAL

riesgo, el número de siniestros, la gravedad de los traumatismos y las consecuencias de las lesiones con posterioridad al accidente.” “Los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben ser muy visibles, difundirse bien, sostenerse y aplicarse por medio del uso de medidas y sanciones apropiadas en caso de infracción.” (Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial – OMS 2009).

Esta propuesta es el resultado del trabajo realizado desde la Unasev con los representantes del Congreso de Intendentes y del Ministerio del Interior, proponiéndose entre otras normas el respaldo a la incorporación de tecnología en el proceso de captación de infracciones, así como solucionar con una mirada nacional algunos aspectos formales que derivan de la aplicación de la norma, establecer una clasificación de sanciones de carácter nacional, la posibilidad de reglamentar los valores únicos de multas, corregir aspectos vinculados a la impunidad en la comisión de infracciones, unificación de tiempos de prescripción, entre otras medidas.

Cabe especial mención, la propuesta realizada por parte de los representantes del Congreso de Intendentes que solucionará aspectos vinculados a los operativos de tránsito y la toma de exámenes prácticos en jurisdicción nacional dentro del departamento.

Se pretende por otro lado, establecer un sistema que ha dado en denominarse *permiso de conducir por puntos* que incide sobre las habilitaciones administrativas para conducir vehículos, combinando dos elementos esenciales. El carácter reeducador para modificar aquellos comportamientos que tipifican infracciones y que constituyen situaciones de riesgo para sí y para el resto de los usuarios del tránsito, mediante la realización de cursos de sensibilización. Y la reeducación vial de los conductores reincidentes, que se suma al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que permitirá la recuperación parcial o total de puntos. Dichos puntos reflejan el nivel de confianza que la sociedad le otorga a un conductor en un momento dado y cuya pérdida o



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

disminución de puntos, indica como efecto punitivo el reproche que tales conductas merecen por la sociedad.

CAPÍTULO IV- De los conductores en relación con los vehículos.

Proponen los representantes del Congreso de Intendentes a la mesa de trabajo, normas que tienen por objeto brindar seguridad a la actuación administrativa, posibilitando a través de la inscripción en los registros departamentales el seguimiento de quienes poseen derechos sobre los vehículos sin tener el título registral, facilitando el contralor desde cada Gobierno Departamental.

CAPÍTULO V- Modificaciones legales. Se plantean varias modificaciones de distintos cuerpos normativos que requieren su actualización y corrección normativa. Entre las propuestas más destacables se plantea la incorporación de la definición de siniestro de tránsito, así como aspectos administrativos vinculados a la ley de subasta y la transformación en chatarra, corrección de normas vinculadas a la circulación vial, la exigencia legal en relación al uso de casco abrochado, la participación conjunta del Congreso de Intendentes y de la Unasev en fijar los requisitos y alcances del Permiso Único Nacional de Conducir, entre otras normas.

CONCLUSIONES:

En definitiva, la presente propuesta tiene por objetivo profundizar las medidas y unificar el marco normativo en seguridad vial en todo el país, promoviendo aquéllas normas que fortalecen el sistema de prevención en vías de lograr la reducción de la siniestralidad vial en el país.

Se destaca el trabajo en equipo realizado con los Ministerios y el Congreso de Intendentes que integran la Junta Nacional de Seguridad Vial, así como distintas instituciones públicas y privadas, fundaciones, asociaciones, empresas, ciudadanos en



Presidencia de la República
Paraguay

general que colaboraron en la presente propuesta y son parte de la solución para transformar esta realidad.

Saluda a la señora Presidente con su mayor consideración,

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

PROYECTO DE LEY NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1.- Declaración de orden público. Las disposiciones de la presente ley son de orden público.

CAPÍTULO I

De los elementos de seguridad pasiva y activa para los vehículos

Artículo 2.- Los vehículos cero kilómetro propulsados a motor de tres ruedas o menos que se nacionalicen en el país para las categorías que se establezcan en la reglamentación de la presente ley, deben contar con encendido automático de luces cortas o diurnas, sistema de frenos ABS o CBS, según cilindrada o potencia, neumáticos y espejos retrovisores certificados incorporados al vehículo.

Artículo 3.- Los vehículos cero kilómetro propulsados a motor de cuatro ruedas o más que se nacionalicen en el país para las categorías que se establezcan en la reglamentación de la presente ley, deben contar con control electrónico de estabilidad, dispositivo de alerta acústica y visual de colocación de cinturón de seguridad, encendido automático de luces cortas o diurnas, neumáticos y espejos retrovisores certificados incorporados al vehículo, limitador de velocidad, protección de los ocupantes en caso de impacto frontal y lateral, protección en los vehículos para atropello de peatones, sin perjuicio de otros elementos que disponga la reglamentación referida.



República de Chile

Artículo 4.- Los elementos de seguridad referidos en los artículos anteriores serán exigibles en cada caso a partir de la fecha que fije la reglamentación respectiva.

Artículo 5.- Los elementos de seguridad exigidos en la presente ley, deben cumplir con las reglamentaciones armonizadas por Naciones Unidas u otra norma técnica internacional reconocida, cuando corresponda, de acuerdo a lo que fije la reglamentación respectiva.

Artículo 6.- Toda máquina ferroviaria, tren, locomotora o vagón tendrá dispositivos lumínicos de conformidad con lo que fije la reglamentación respectiva.

CAPÍTULO II

Seguridad en la circulación de los usuarios vulnerables

Artículo 7.- Los peatones no podrán cruzar la calzada usando dispositivos electrónicos o de telefonía móvil, excepto aquéllos de funcionamiento no manual.

Artículo 8.- Los ciclistas y motociclistas deben cumplir las normativas de tránsito vigentes que les sean aplicables y conducir con pleno dominio de sus facultades psicofísicas.

Artículo 9.- Todo ciclista o motociclista tiene derecho al pleno uso de un carril. Podrán circular en grupos de a dos en fondo, dentro del mismo carril.



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Artículo 10.- Los ciclistas y motociclistas deben circular por la calzada por el carril de la derecha, excepto que existan zonas en la calzada o en la acera debidamente señalizadas y habilitadas para el uso de ciclistas.

Artículo 11.- Los ciclistas y motociclistas deben circular en línea recta dentro de su carril, excepto para adelantar algún obstáculo o vehículo, detenido o en marcha, respetando la distancia de seguridad y haciendo las señales correspondientes.

Artículo 12.- Los conductores de bicicletas y los conductores y acompañantes de motocicletas: a) deben ir correctamente sentados en sus asientos con pleno dominio de los mecanismos de conducción; b) tienen prohibido asirse o sujetarse a otro vehículo que esté circulando; c) no pueden circular en zigzag o realizar maniobras de riesgo para sí y el resto de los usuarios del tránsito; d) no pueden remolcar o transportar carga en bicicletas o motocicletas que no estén diseñadas para ello, o cuyo peso o volumen comprometan las condiciones de seguridad y maniobrabilidad en vía pública; e) circular en grupos que obstruyan la circulación general, salvo autorización expresa de la autoridad competente; f) no pueden usar elementos que disminuyan o impidan la audición o la visión.

Artículo 13.- La autoridad competente, bajo determinadas condiciones, podrá reservar un área específica de la calzada o de la acera, para la circulación de ciclistas. Dicha área deberá estar debidamente demarcada y no podrá ser invadida por otros vehículos o peatones. Los conductores de bicicletas tienen prohibido circular por los sitios destinados a peatones, salvo que esté autorizado.

Artículo 14.- Los ciclistas deben utilizar las siguientes señales de advertencia en su circulación: a) para girar a la izquierda, brazo extendido horizontalmente; b) para



Decreto de la Presidencia de la República

girar a la derecha, brazo en ángulo recto hacia arriba, o extendido; y c) en caso de disminución de velocidad o detención, brazo en ángulo recto hacia abajo.

Artículo 15.- Los ciclistas deben utilizar chaleco o campera o en su defecto bandas u otra vestimenta con elementos de retro-reflexión que cumplan con las exigencias técnicas que fije la reglamentación respectiva.

Artículo 16.- Los ciclistas que se encuentren entrenando o en competencias deportivas deben utilizar protección ocular, de acuerdo a lo que fije la reglamentación.

Artículo 17.- Se prohíbe a los ciclistas el cruce de rutas nacionales montado en bicicleta. Para realizar dicho cruce debe descender y cruzar a pie junto a la bicicleta, con la debida precaución.

Para girar a la izquierda debe realizar la maniobra en tres etapas: a) circular por el borde derecho de la calzada, b) al llegar al punto de giro, descender del rodado y c) cruzar la ruta a pie, caminando con la bicicleta a su lado.

Los ciclistas en todos los casos en que deban detener su marcha, deben hacerlo en un lugar apartado de la senda de circulación.

Artículo 18.- Los conductores de vehículos no pueden estacionar en las áreas afectadas para la circulación de ciclistas. Éstas serán demarcadas mediante señalización horizontal, vertical o ambas, de acuerdo a lo que fije la reglamentación.

Artículo 19.- Los conductores de vehículos deben adoptar las máximas precauciones para cruzar las áreas afectadas y demarcadas para la circulación de ciclistas.

Artículo 20.- Las definiciones y especificaciones para la realización de obras e infraestructura, señalización, información para los usuarios del tránsito y todos



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

aquellos aspectos que tiendan a establecer criterios mínimos a regir en todo el territorio nacional para la circulación de ciclistas, se fijará a través de la reglamentación respectiva.

CAPÍTULO III

De las infracciones, sanciones y aspectos administrativos

Artículo 21.- Las infracciones se clasifican en leves, graves y gravísimas. Serán constatadas por los funcionarios públicos competentes en la materia, por los medios tecnológicos que se dispongan o por ambos, de acuerdo a lo que fije la reglamentación respectiva.

Artículo 22.- Las sanciones previstas en esta ley se graduarán en atención a la gravedad del hecho por su incidencia en la siniestralidad vial, sus consecuencias en caso de siniestros de tránsito, los antecedentes del infractor y su condición o no de reincidente, de acuerdo con lo que fije la reglamentación.

Cuando el conductor sancionado no pudiere ser identificado o individualizado por las autoridades, la multa se aplica a quien figure inscripto en el registro vehicular departamental.

Las sanciones a que dieran lugar las infracciones de tránsito, serán aplicadas por la autoridad competente en cuya jurisdicción se hubieran producido, independientemente del departamento de origen del vehículo.

Artículo 23.- Permiso por Puntos: Todo conductor habilitado, para conducir cualquier clase de vehículos, contará al momento de la renovación u otorgamiento del Permiso Único Nacional de Conducir, con una asignación inicial de puntos. Dichos puntos se reducirán por cada sanción firme que se le imponga por la



REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

comisión de infracciones gravísimas, de acuerdo al tratamiento que disponga la reglamentación respectiva. Para la aplicación del Permiso por Puntos se deberá contar previamente con un registro de conductores, infracciones e infractores.

Artículo 24.- El titular de un Permiso Único Nacional de Conducir, con riesgo de pérdida de vigencia del mismo, podrá recuperar puntos si aprueba el proceso de reinserción como conductor, de conformidad con los requisitos que fije la reglamentación.

En los casos de pérdida de vigencia declarada por la autoridad judicial o administrativa derivada de la pérdida de puntos o no, el titular podrá recuperar su permiso único nacional de conducir cumpliendo con el proceso de reinserción de conformidad con lo que establezca la reglamentación para cada caso.

Artículo 25.- Las sanciones administrativas aplicables por las infracciones de tránsito y seguridad vial previstas en las normas nacionales y departamentales son:

- a) Advertencia.
- b) Multa.
- c) Retiro de puntos.
- d) Suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir e inhabilitación temporal del conductor.
- e) Cancelación del Permiso Único Nacional de Conducir con inhabilitación total del conductor, sin perjuicio del proceso de rehabilitación para conducir, de acuerdo a lo que fije la reglamentación.
- f) Retiro de placas de matrícula del vehículo.
- g) Inmovilización o retiro del vehículo de la circulación.

Artículo 26.- El Poder Ejecutivo reglamentará los valores de las sanciones de todas las infracciones de tránsito, adoptando la propuesta realizada a la Unidad Nacional



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

de Seguridad Vial por el Congreso de Intendentes.

Artículo 27.- Cuando el infractor no acredite su residencia legal en el territorio nacional, deberá abonar las infracciones de tránsito cometidas antes de abandonar el país mediante el mecanismo que se fije en la reglamentación respectiva.

Artículo 28.- Se considera reincidencia, al hecho de cometer nuevamente la misma infracción dentro del término de doce meses y debe ser sancionada con el doble de la multa establecida.

Artículo 29.- Se le suspenderá la habilitación para conducir por el plazo de un año a todo conductor que en un período de cinco años sea objeto de sanción firme en vía administrativa, como autor de dos infracciones gravísimas que lleven aparejada la suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir, sin perjuicio de la normativa vigente.

Artículo 30.- El uso del Permiso Único Nacional de Conducir durante el tiempo de suspensión, llevará aparejada además una nueva suspensión por un plazo de dieciocho meses de cometerse la primera infracción, y de veinticuatro meses, si se produjese una segunda o sucesivas infracciones, sin perjuicio del delito que se pueda configurar.

Artículo 31.- Las infracciones detectadas y formuladas por los funcionarios con competencia en el control del tránsito en vía pública, siempre que sea posible serán notificadas en el acto, haciendo constar los datos en el documento del que se expedirá una copia para el infractor.

Cuando por alguna circunstancia no fuera posible notificar en el acto al infractor, la infracción deberá ser notificada por los medios que cada Gobierno Departamental



LEY DEL SISTEMA ÚNICO DE COBRO DE INGRESOS VEHICULARES DEL ESTADO DE MÉXICO

establezca en cumplimiento de la normativa vigente, al domicilio de la persona que figure como titular en el registro del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares.

El mismo procedimiento se aplicará cuanto la autoridad haya tenido conocimiento de los hechos a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Artículo 32.- Los titulares de permisos para conducir y los titulares o poseedores de vehículos están obligados a comunicar los cambios de domicilio.

Artículo 33.- Las multas por infracciones de tránsito prescriben en el plazo de diez años. El cómputo del plazo se comenzará a contar a partir del momento en que se comete la infracción. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa relativa a la infracción de la que tenga conocimiento el infractor o se practique en su domicilio a través de otras Administraciones, Instituciones u Organismos.

El plazo de prescripción se reanuda si el procedimiento se suspende durante más de un mes por causa no imputable al denunciado.

Artículo 34.- Las multas que no hayan sido abonadas luego de constatada la infracción y durante el procedimiento administrativo, deberán hacerse efectivas dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de que la sanción quede firme.

Vencido el plazo establecido en el apartado anterior sin que se hubiese satisfecho la multa, la exigencia para la obtención de su pago, se llevará a cabo por el procedimiento legal correspondiente.

Artículo 35.- Cuando corresponda el retiro del vehículo de la vía pública, los gastos



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

de traslado y depósito serán de cargo del habilitado en el registro vehicular departamental, siendo de aplicación el procedimiento establecido en la ley N° 18.791, de 11 de agosto de 2011, para los vehículos depositados que no sean retirados por dicho habilitado registral.

Las sanciones serán aplicadas por el Gobierno Departamental en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del departamento de empadronamiento del vehículo.

Artículo 36.- Las sanciones derivadas de las infracciones de tránsito no poseen efecto suspensivo.

Artículo 37.- Cuando se desplace por estrictas razones de servicio, el conductor de un vehículo autorizado de emergencia, podrá hacer uso de las excepciones que fije la reglamentación respectiva, bajo su responsabilidad y sujeto a las condiciones que se establezcan en la misma.

Artículo 38.- Los Gobiernos Departamentales realizarán el control y fiscalización en vía pública y las prácticas de manejo para la obtención del Permiso Único Nacional de Conducir, en la totalidad de su territorio departamental, ya sea en rutas nacionales o departamentales, sin perjuicio de las competencias vigentes de los organismos nacionales.

CAPÍTULO IV

De los conductores en relación con los vehículos

Artículo 39.- Para circular por las vías públicas del territorio nacional con un vehículo automotor, se deberá contar con habilitación expedida por el Gobierno



Departamental correspondiente al departamento donde se encuentre empadronado dicho vehículo, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones nacionales y departamentales aplicables a los conductores y a los vehículos. Dicha habilitación se otorgará a quien se inscriba en el registro vehicular departamental acreditando poseer derechos sobre el vehículo respectivo. Los derechos admisibles para obtener la habilitación y la forma de acreditarlos se determinarán en forma unificada para todos los Gobiernos Departamentales por el Congreso de Intendentes en el plazo de 180 días luego de promulgada la presente ley.

Artículo 40.- Cuando se detecte la infracción de circular con vehículos que mantengan deudas tributarias vencidas, sin perjuicio de la aplicación de la multa que corresponda, si dichos adeudos refieren a cinco años o más de ejercicios fiscales acumulados, los servicios inspectivos de los Gobiernos Departamentales en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del departamento de empadronamiento del vehículo, estarán facultados para retirar las placas de matrícula del vehículo, quedando en consecuencia el mismo inhabilitado para circular hasta tanto no se regularice su adeudo. El vehículo será retirado de la vía pública y depositado en el lugar destinado al efecto y solo podrá ser retirado del depósito por quien esté inscripto en el registro vehicular departamental, una vez regularizada su situación tributaria y previo pago de la multa y de los gastos ocasionados que serán de su cargo. En los casos de que los vehículos no sean retirados por el inscripto en el registro departamental se aplicará la ley N°. 18.791, de 11 de agosto de 2011, en lo pertinente. El procedimiento de retiro y depósito será fijado en la reglamentación respectiva.

Artículo 41.- La reglamentación del presente capítulo será propuesta en un plazo 180 días en forma unificada por todos los Gobiernos Departamentales a través del



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Congreso de Intendentes al Poder Ejecutivo.

Los Gobiernos Departamentales establecerán las multas por infracción al incumplimiento de las obligaciones establecidas en este capítulo, sin perjuicio de las reglas generales establecidas en la ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007 y en la presente ley, constituyendo título ejecutivo el testimonio de la resolución firme que imponga la sanción, siendo de aplicación en lo pertinente lo dispuesto por los artículos 91 y 92 del Código Tributario.

CAPÍTULO V

Modificaciones legales

Artículo 42.- Se modifica el numeral 2 del artículo 5 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, el que quedará redactado de la siguiente manera: “2. Sólo podrá restringirse o impedirse definitiva o temporalmente la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley y en las normas concordantes de interés público”.

Artículo 43.- Se sustituye la redacción dada por el artículo 30 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, quedando redactado de la siguiente manera: “Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente. Los vehículos equipados en origen con el sistema de luces diurnas (DRL), podrán utilizarlas en vía pública para dicho fin en sustitución de las luces bajas (luces cortas)”.

Artículo 44.- Se sustituye la redacción dada por el artículo 33 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, quedando redactado de la siguiente manera: “Es obligatorio el uso de casco protector certificado, debidamente abrochado, para los

usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley”.

Artículo 45.- Se sustituye la redacción dada por el artículo 36 literal E) de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por la siguiente redacción: “Luz verde: permite adelantar, a quien la enfrenta, así como girar a la derecha. Si se circula por calle de un solo sentido de circulación, también permite girar a la izquierda.

Se prohíbe girar a la izquierda en calles con semáforos de doble sentido de circulación, excepto autorización expresa mediante señalización correspondiente y resolución fundada por la autoridad competente.”

Artículo 46.- Se sustituye el artículo 42 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por la siguiente redacción: “Artículo 42. Se define incidente de tránsito o incidente vial el hecho en el cual se produce daño a personas o bienes, en ocasión de la circulación en la vía pública.

Se define siniestro de tránsito a la colisión u otro tipo de impacto con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona lesionada.”

Artículo 47.- Sustituyese en la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, todas las expresiones contenidas en la misma que refiere a “accidentes” por la expresión “incidente vial”, según el alcance dado por la definición establecida en la nueva redacción del artículo precedente.

Artículo 48.- Sustituyese el artículo 53 de la Ley 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por la siguiente redacción: “Infracciones. Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente en materia de



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

tránsito que deriven de la Ley 18.191, de 14 de noviembre de 2007, sus modificativas y complementarias, así como de sus decretos reglamentarios, de las normas departamentales o nacionales, sin perjuicio de que puedan constituir además delitos o faltas tipificadas como tales en nuestro ordenamiento jurídico”.

Artículo 49.- Se modifican las siguientes definiciones del Anexo único de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, que refiere a DEFINICIONES:

“CONDUCTOR: Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.”

“LICENCIA DE CONDUCIR: Se denomina PERMISO ÚNICO NACIONAL DE CONDUCIR, a la autorización o permiso que la autoridad competente otorga a una persona que cumplió con los requisitos reglamentarios exigidos para conducir vehículos en la vía pública, en las condiciones y para los tipos de vehículos establecidos en las normas respectivas. Dicho permiso es personal, intransferible, revocable y otorgado de acuerdo a las normas vigentes”.

Artículo 50.- Sustituyese el artículo 8 de la Ley N° 18.791, de 11 de agosto de 2011, por la siguiente redacción: “Los vehículos retirados de la vía pública de acuerdo al procedimiento previsto, serán inspeccionados por un técnico del organismo actuante, quien determinará si por su estado material resultan recuperables y aptos para circular con seguridad. En caso que se determine que el vehículo es irrecuperable y no apto para circular, se podrá disponer su enajenación como chatarra y su destrucción una vez dictado el acto administrativo que la disponga.

Cada día de permanencia del vehículo incautado en el depósito habilitado podrá generar costos hasta el día que se realice el acto administrativo correspondiente, de acuerdo a lo que fije la reglamentación respectiva.

Una vez realizado el acto administrativo, se comunicará a las Intendencias la fecha de incautación del vehículo, por medio del Congreso de Intendentes. A partir de dicha fecha no se generará deuda de patente y se dispondrá la baja del padrón del

automotor por concepto de destrucción.

Artículo 51.- Sustituyese la redacción dada por el artículo 14 de la Ley N° 19.061, de 06 de enero de 2013, por la siguiente: “Se prohíbe el transporte de personas en la caja de cualquier tipo de vehículo que no haya sido diseñado para tal fin”.

Artículo 52.- Sustituyese la redacción dada por el artículo 47 de la Ley N° 19.355, de 19 de diciembre de 2015, por la siguiente redacción: “Créase el Sistema del Permiso Único Nacional de Conducir con fines de información, análisis y evaluación bajo la coordinación del Congreso de Intendentes y la Unidad Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo a los requisitos y con los alcances que fije la reglamentación, siendo de competencia de las Intendencias su gestión, otorgamiento, registro, contralor y decisión sancionatoria”.

Artículo 53.- Para los vehículos cero kilómetro de fabricación extranjera se entiende por nacionalización la fecha de pago establecida en el documento único aduanero (DUA) tramitado para dicho vehículo. Para los vehículos cero kilómetro de fabricación nacional, se entiende por nacionalización la fecha de pago establecida en el documento único aduanero (DUA) tramitado para el kit de ensamble de dicho vehículo, de conformidad a las partidas NCM 8708.99.90.50 y 8708.99.90.60 para el ensamble parcial o completo, respectivamente.

Artículo 54.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento o en rutas nacionales, podrán contener disposiciones complementarias o no previstas en la presente ley, siempre que no sean contradictorias con ésta, de conformidad con nuestro ordenamiento jurídico en base a las normas constitucionales existentes.

Artículo 55.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo de ciento



Presidencia de la República Oriental del Uruguay

ochenta días a partir de su promulgación, sin perjuicio de la reglamentación del
Capítulo IV de la presente ley.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

