

Normativa específica en Tránsito y Seguridad Vial

Compilado de Leyes y Decretos
Edición Julio 2014

IMPO

Dirección Nacional de Impresiones
y Publicaciones Oficiales



Unidad Nacional de Seguridad Vial

**Normativa Específica en
Tránsito y Seguridad Vial**

ÍNDICE

LEYES

LEY N° 18.113	
UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	9
LEY N° 18.191	
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL	15
LEY N° 18.346	
TRANSPORTE ESCOLAR	54
LEY N° 18.412	
SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES (SOA).....	55
LEY N° 18.456	
COMPETENCIA PARA EL EMPADRONAMIENTO DE VEHÍCULOS	68
LEY N° 18.491	
VIGENCIA DEL SOA.....	69
LEY N° 18.791	
VENTA EN SUBASTA PÚBLICA DE DETERMINADOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES AUTORIZACIÓN A LOS MINISTERIOS DEL INTERIOR Y DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS Y A LAS INTENDENCIAS.....	70
LEY N° 18.793	
ESPIROMETRÍA - PREFECTURA NAVAL.....	75
LEY N° 18.904	
RESOLUCIÓN A/RES/64/255 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS RELATIVA A LA SEGURIDAD VIAL.....	76
LEY N° 19.061	
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL.....	78

5º ed. 2014
ISBN: 978-9974-8468-0-7

Impreso en

Depósito Legal:

LEY N° 19.120

FALTAS Y CONSERVACIÓN Y CUIDADO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS NORMAS.....86

LEY N° 19.172

MARIHUANA Y SUS DERIVADOS CONTROL Y REGULACIÓN DEL ESTADO DE LA IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN, ADQUISICIÓN, ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN.....101

DECRETOS

DECRETO N° 533/008

REQUISITOS PARA EL ALTA DE VEHÍCULOS DEL TIPO REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE107

DECRETO N° 556/008

CONTROL DE ALCOHOL EN SANGRE A CONDUCTORES112

DECRETO N° 49/009

REGLAMENTACIÓN DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA PARA VEHÍCULOS DE CARGA Y PASAJEROS116

DECRETO N° 265/009

REGLAMENTO NACIONAL DE USO DE CASCO PROTECTOR125

DECRETO N° 381/009

REGLAMENTACIÓN DE LA LEY SOBRE SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES131

DECRETO N° 206/010

REGLAMENTACIÓN SOBRE EL USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD145

DECRETO N° 361/010.....154

DECRETO N° 427/010

CINTURÓN DE SEGURIDAD.....168

DECRETO N° 173/013

MAQUINARIA AGRÍCOLA.....171

DECRETO N° 81/014

Reglamentación de la Ley 19.061 del 6 de enero del 2013, referente a Normas en el tránsito y la Seguridad Vial.....182

ANEXO I NORMAS COMPLEMENTARIAS.....209

ANEXO XIV DEFINICIONES.....226

DECRETO N° 120/014

Decreto Reglamentario Ley N° 19.172 MARIHUANA Y SUS DERIVADOS CONTROL Y REGULACIÓN DEL ESTADO DE LA IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN, ADQUISICIÓN, ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN (Artículos 1, y 41).....228

LEYES

LEY N° 18.113

Promulgación: 18/04/2007 Publicación: 07/05/2007

UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 1°.- (Unidad Nacional de Seguridad Vial). Créase como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

La UNASEV se vinculará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Artículo 2°.- A los efectos de su funcionamiento, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) actuará en la órbita de la Presidencia de la República y tendrá autonomía técnica, pudiendo comunicarse directamente con los entes autónomos, servicios descentralizados y demás órganos del Estado.

El funcionamiento de la UNASEV se ajustará a lo que disponga el reglamento que ella dicte, el cual contendrá como mínimo el régimen de convocatoria de sus miembros, así como los regímenes de deliberación, votación y de adopción de resoluciones.

Artículo 3°.- (Comisión Directiva).- La Unidad Nacional de Seguridad Vial estará dirigida por una Comisión Directiva integrada por tres miembros designados por el

Presidente de la República actuando con el Ministro de Transporte y Obras Públicas, entre personas que por sus antecedentes personales y profesionales, y conocimientos en la materia, aseguren independencia de criterios, eficiencia, eficacia, e imparcialidad en sus funciones.

Sus miembros durarán cinco años en ejercicio de sus funciones, pudiendo ser nuevamente designados únicamente por un nuevo período consecutivo.

El Presidente tendrá la representación del órgano y será designado por acuerdo entre los integrantes de la Comisión Directiva, en su primera reunión ordinaria.

Artículo 4°.- Los miembros de la Comisión Directiva de la Unidad Nacional de Seguridad Vial podrán ser cesados en sus cargos por el Presidente de la República actuando con el Consejo de Ministros.

Artículo 5°.- (Objetivos).- Son objetivos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, conforme a los siguientes criterios:

A) Promover a uniformizar y homogeneizar las normas generales de tránsito, para la creación de una política nacional de seguridad vial.

B) Promover pautas y recomendaciones para una óptima regulación del tránsito y para la correcta aplicación de la presente ley.

C) Coordinar con organismos oficiales y privados de los sistemas formales y no formales de la educación, la aplicación de programas educativos en materia de tránsito y seguridad vial; evaluar los resultados de esa aplicación; y asesorar y participar en la capacitación y educación para el correcto uso de la vía pública.

D) Analizar las causas de los siniestros de tránsito y demás aspectos referidos a estos y propiciar la utilización de las estadísticas para ser aplicados a la elaboración o actualización de la normativa relativa al tránsito y la seguridad vial.

Artículo 6°.- (Competencia)-. La Unidad Nacional de Seguridad Vial tendrá competencia para:

A) Asesorar en materia de tránsito a todas las personas públicas o privadas.

B) Contribuir a la unificación de criterios a nivel nacional en materia de seguridad vial y ordenamiento del tránsito.

C) Estudiar, proyectar y promover programas de acción aconsejando al Poder Ejecutivo las medidas necesarias para combatir la siniestralidad en las vías de tránsito.

D) Sugerir y ejecutar pautas de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública en coordinación con los organismos oficiales y privados.

E) Coordinar las tareas que cumplen las entidades dedicadas a preservar la salud y seguridad públicas en el uso de las vías de Tránsito de todo el territorio nacional, participando en esas actividades.

F) Contribuir al adiestramiento de los cuerpos técnicos de fiscalización, nacionales y departamentales, de los organismos competentes en materia de tránsito y seguridad vial.

G) Supervisar el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994, el que deberá operar interconectado con el Registro Nacional de Vehículos Automotores dependiente de la Dirección General de Registros, con el objeto de unificar la información, sin perjuicio de sus funciones específicas.

H) Supervisar el Registro Obligatorio de Fallecidos y Lesionados como consecuencia de accidentes de tránsito, creado por el Decreto N° 173/002, de 14 de mayo de 2002, como sistema nacional único de relevamiento de información sobre los accidentes de tránsito y los aspectos de interés referidos a éstos, con sujeción a las normas internacionales de la Organización Mundial de la Salud en materia de lesiones, determinando la forma de procesamiento y utilización de los datos.

I) Propiciar el intercambio de información, así como la comunicación y el relacionamiento directo con los organismos nacionales e internacionales especializados en

materia de tránsito y seguridad vial, y el adiestramiento de los respectivos cuerpos técnicos.

J) Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial.

K) Administrar los fondos presupuestales y extrapresupuestales que se le asignen con el fin de atender sus cometidos.

L) Supervisar la aplicación uniforme y rigurosa de las normas y procedimientos de señalización vial establecidas por el Manual Interamericano de Dispositivos de Control del Tránsito de Calles y Carreteras, formulando las observaciones, recomendaciones y directivas pertinentes.

M) Promover, apoyar y coordinar la formación de Unidades Departamentales de Apoyo a la Seguridad Vial, las que estarán conformadas por personas y autoridades públicas, entidades sociales, culturales y empresariales de los departamentos. Sus funciones y cometidos serán establecidos por la reglamentación que se dicte al respecto.

N) Celebrar acuerdos, contratos, convenios y alianzas estratégicas bilaterales o multilaterales para el cumplimiento de sus cometidos con personas o instituciones públicas y privadas, nacionales, extranjeras e internacionales.

Artículo 7°.- (Organos Asesores).- Es también competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial: Constituir Cámaras Asesoras con carácter permanente

o transitorio, que tendrán carácter técnico y se integrarán con especialistas en las diversas disciplinas relativas al tránsito y a la seguridad vial, así como con representantes de organismos públicos, y personas jurídicas y privadas.

Artículo 8°.- (Atribuciones y competencias).- El Poder Ejecutivo, actuando en Consejo de Ministros, y en uso de las facultades que le confiere el artículo 174 de la Constitución de la República, reglamentará los demás aspectos relativos al funcionamiento de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 9°.- (Recursos).- Constituirán recursos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial las asignaciones presupuestales que le fijen las leyes, los frutos civiles y naturales de los bienes que le pertenezcan, los bienes que reciba por testamento, donación o cualquier otra contribución, los préstamos que obtenga y el producto de los tributos que la ley destine a la misma.

Artículo 10.- (Derogaciones).- Derógase el Título I de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

TABARÉ VÁZQUEZ - VICTOR ROSSI - DAISY TOURNÉ
- REINALDO GARGANO - DANILO ASTORI - AZUCENA BERRUTTI - JORGE BROVETTO - EDUARDO BONOMI
- MARÍA JULIA MUÑOZ - ERNESTO AGAZZI - HÉCTOR LESCANO - JAIME IGORRA - MARINA ARISMENDI.

LEY N° 18.191

Promulgación: 14/11/2007 Publicación: 28/11/2007

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

Declaración de orden público

Artículo 1°.- Las disposiciones de la presente ley son de orden público. El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

Fines de la ley

Artículo 2°.- Establécese que los fines de la presente ley son:

1. Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas y contribuir a la preservación del orden y la seguridad públicos.

2. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo y el medio ambiente circundante.

Objeto de la ley

Artículo 3°.- El objeto de la ley es regular el tránsito peatonal y vehicular así como la seguridad vial, en particular:

- A) Las normas generales de circulación.
- B) Las normas y criterios de señalización de las vías de tránsito o circulación.
- C) Los sistemas e instrumentos de seguridad activa y pasiva y las condiciones técnicas de los vehículos.
- D) El régimen de autorizaciones administrativas relacionadas con la circulación de vehículos.
- E) Establecer las infracciones así como las sanciones aplicables, relacionadas con tales fines.

Ambito espacial de aplicación

Artículo 4°.- Todas las vías públicas del país ubicadas en zonas urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRÁNSITO

Artículo 5°.- Principio de libertad de tránsito.

1. El tránsito y la permanencia de personas y vehículos

en el territorio nacional son libres, con las excepciones que establezca la ley por motivos de interés general (Artículos 7° de la Constitución y 22 de la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica).

2. Sólo podrá restringirse la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley.

3. Sólo la autoridad judicial o administrativa podrá retener o cancelar, por resolución fundada, la licencia de conducir.

Artículo 6°.- Principio de responsabilidad por la seguridad vial.

Cuando circulen por las vías libradas al uso público los usuarios deben actuar con sujeción al principio de "Abstenerse ante la duda" adaptando su comportamiento a los criterios de seguridad vial.

Artículo 7°.- Principio de seguridad vial.

Los usuarios de las vías de tránsito deben abstenerse de todo acto que pueda constituir un peligro o un obstáculo para la circulación, poner en peligro a personas o, causar daños a bienes públicos o privados.

Artículo 8°.- Principio de cooperación.

Implica comportarse conforme a las reglas y actuar en la vía armónicamente, de manera de coordinar las acciones

propias con las de los otros usuarios para no provocar conflictos, perturbaciones, ni siniestros, y, en definitiva, compartir la vía pública en forma pacífica y ordenada.

TÉRMINOS Y CONCEPTOS UTILIZADOS

Artículo 9°.- A los efectos de la ley y de las disposiciones complementarias que se dicten, los términos de la misma se entenderán utilizados en el sentido definido en el Anexo (*) al presente texto y, los términos no definidos, se entenderán en el sentido que se les atribuye conforme a las disciplinas técnicas, científicas y jurídicas referentes en la materia.

(*) **NOTA.-** Ver Anexo en pág. 53.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- Las reglas de circulación que se incluyen en la presente ley constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito vehicular en todo el territorio nacional.

Artículo 11.- Cada Gobierno Departamental adoptará las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

Artículo 12.- Las normas de tránsito vigentes en el territorio de cada departamento, podrán contener disposiciones no previstas en la presente ley, siempre que no sean incompatibles con las establecidas en la misma.

Artículo 13.- El conductor de un vehículo que circule en un departamento está obligado a cumplir las normas nacionales así como las vigentes en el mismo.

REGLAS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 14.- De la circulación vehicular.

1) En calzadas con tránsito en doble sentido, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de las mismas, salvo en los siguientes casos:

A) Cuando deban adelantar a otro vehículo que circule en el mismo sentido, durante el tiempo estrictamente necesario para ello, y volver con seguridad a su carril, dando preferencia a los usuarios que circulen en sentido contrario.

B) Cuando exista un obstáculo que obligue a circular por el lado izquierdo de la calzada, dando preferencia de paso a los vehículos que circulen en sentido contrario.

2) En todas las vías, los vehículos circularán dentro de un carril, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

3) En vías de cuatro carriles o más, con tránsito en doble sentido, ningún vehículo podrá utilizar los carriles que se destinan a la circulación en sentido contrario.

4) Se prohíbe circular sobre marcas delimitadoras de carriles, ejes separadores o islas canalizadoras.

5) La circulación alrededor de rotondas será por la derecha, dejando a la izquierda dicho obstáculo, salvo que existan dispositivos reguladores específicos que indiquen lo contrario.

6) El conductor de un vehículo debe mantener una distancia suficiente con el que lo precede, teniendo en cuenta su velocidad, las condiciones meteorológicas, las características de la vía y de su propio vehículo, para evitar un accidente en el caso de una disminución brusca de la velocidad o de una detención súbita del vehículo que va delante.

7) Los vehículos que circulan en caravana o convoy deberán mantener suficiente distancia entre ellos para que cualquier vehículo que les adelante pueda ocupar la vía sin peligro. Esta norma no se aplicará a los cortejos fúnebres, vehículos militares, policiales, y en caso de caravanas autorizadas.

8) Los vehículos que transporten materiales peligrosos y circulen en caravana o convoy, deberán mantener una distancia suficiente entre ellos destinada a reducir los riesgos en caso de averías o accidentes.

9) Se prohíbe seguir a vehículos de emergencia.

Artículo 15.- De las velocidades.

1) El conductor de un vehículo no podrá circular a una velocidad superior a la permitida. La velocidad de un vehículo deberá ser compatible con las circunstancias, en especial con las características del terreno, el estado de la vía y el vehículo, la carga a transportar, las condiciones meteorológicas y el volumen de tránsito.

2) En una vía de dos o más carriles con tránsito en un mismo sentido, los vehículos pesados y los más lentos deben circular por los carriles situados más a la derecha, destinándose los demás a los que circulen con mayor velocidad.

3) No se podrá conducir un vehículo a una velocidad tan baja que obstruya o impida la adecuada circulación del tránsito.

Artículo 16.- De los adelantamientos.

1) Se prohíbe a los conductores realizar en la vía pública, competiciones de velocidad no autorizadas.

2) El conductor de un vehículo que sigue a otro en una vía de dos carriles con tránsito en doble sentido, podrá adelantar por la mitad izquierda de la misma, sujeto a las siguientes condiciones:

A) Que otro vehículo detrás suyo, no inició igual maniobra.

B) Que el vehículo delante suyo no haya indicado el propósito de adelantar a un tercero.

C) Que el carril de tránsito que va a utilizar esté libre en una distancia suficiente, de modo tal que la maniobra no constituya peligro.

D) Que efectúe las señales reglamentarias.

3) El conductor de un vehículo que es alcanzado por otro que tiene la intención de adelantarlo, se acercará a la derecha de la calzada y no aumentará su velocidad hasta que el otro haya finalizado la maniobra de adelantamiento.

4) En caminos de ancho insuficiente, cuando un vehículo adelante a otro que circula en igual sentido, cada conductor está obligado a ceder la mitad del camino.

5) El conductor de un vehículo, en una calzada con doble sentido de circulación, no podrá adelantar a otro vehículo cuando:

A) La señalización así lo determine.

B) Accedan a una intersección salvo en zonas rurales cuando el acceso sea por un camino vecinal.

C) Se aproximen a un paso a nivel o lo atraviesen.

D) Circulen en puentes, viaductos o túneles.

E) Se aproximen a un paso de peatones.

6) En los caminos con tránsito en ambos sentidos de circulación, se prohíbe el adelantamiento de vehículos en aquellos casos en que la visibilidad resulte insuficiente.

7) En vías de tres carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos podrán utilizar el carril central para adelantar a otro vehículo que circule en su mismo sentido, quedando prohibida la utilización del carril izquierdo que se reservará exclusivamente a vehículos que se desplacen en sentido contrario.

8) No se adelantará invadiendo las bermas o banquetas u otras zonas no previstas específicamente para la circulación vehicular.

9) En una calzada con dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, un conductor podrá adelantar por la derecha cuando:

A) El vehículo que lo precede ha indicado la intención de girar o detenerse a su izquierda.

B) Los vehículos que ocupen el carril de la izquierda no avancen o lo hagan con lentitud. En ambos casos se cumplirá con las normas generales de adelantamiento.

Artículo 17.- De las preferencias de paso.

1) Al aproximarse a un cruce de caminos, una bifurcación, un empalme de carreteras o paso a nivel, todo conductor deberá tomar precauciones especiales a fin de evitar cualquier accidente.

2) Todo conductor de vehículo que circule por una vía no prioritaria, al aproximarse a una intersección, deberá hacerlo a una velocidad tal que permita detenerlo, si fuera necesario, a fin de ceder paso a los vehículos que tengan prioridad.

3) Cuando dos vehículos se aproximan a una intersección no señalizada procedentes de vías diferentes, el conductor que observase a otro aproximarse por su derecha, cederá el paso.

4) En aquellos cruces donde se hubiera determinado la preferencia de paso mediante los signos "PARE" y "CEDA EL PASO" no regirá la norma establecida en el numeral anterior.

5) El conductor de un vehículo que ingrese a la vía pública, o salga de ella, dará preferencia de paso a los demás usuarios de la misma.

6) El conductor de un vehículo que cambia de dirección o de sentido de marcha, debe dar preferencia de paso a los demás.

7) Todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos.

8) Los vehículos darán preferencia de paso a los de emergencia cuando éstos emitan las señales audibles y visuales correspondientes.

9) Está prohibido al conductor de un vehículo avanzar en una encrucijada, aunque algún dispositivo de control de tránsito lo permita, si existe la posibilidad de obstruir el área de cruzamiento.

Artículo 18.- De los giros.

1) Los cambios de dirección, disminución de velocidad y demás maniobras que alteran la marcha de un vehículo, serán reglamentaria y anticipadamente advertidas. Sólo se efectuarán si no atentan contra la seguridad o la fluidez del tránsito.

2) El conductor no deberá girar sobre la misma calzada en sentido opuesto, en las proximidades de curvas, puentes, túneles, estructuras elevadas, pasos a nivel, cimas de cuevas y cruces ferroviarios ni aun en los lugares permitidos cuando constituya un riesgo para la seguridad del tránsito y obstaculice la libre circulación.

3) Para girar a la derecha, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de la derecha y poner las señales de giro obligatorias, ingresando a la

nueva vía por el carril de la derecha.

4) Para girar a la izquierda, todo conductor debe previamente ubicarse en el carril de circulación de más a la izquierda, y poner las señales de giro obligatorio. Ingresará a la nueva vía, por el lado correspondiente a la circulación, en el carril de más a la izquierda, en su sentido de marcha.

5) Se podrán autorizar otras formas de giros diferentes a las descriptas en los artículos anteriores, siempre que estén debidamente señalizadas.

6) Para girar o cambiar de carril se deben utilizar obligatoriamente luces direccionales intermitentes de la siguiente forma:

A) Hacia la izquierda, luces del lado izquierdo, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos horizontalmente hacia fuera del vehículo.

B) Hacia la derecha, luces del lado derecho, adelante y detrás y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos hacia fuera del vehículo y hacia arriba.

7) Para disminuir considerablemente la velocidad, salvo el caso de frenado brusco por peligro inminente, y siempre que sea necesario, brazo y mano extendidos fuera del vehículo y hacia abajo.

Artículo 19.- Del estacionamiento.

1) En zonas urbanas la detención de vehículos para el ascenso y descenso de pasajeros y su estacionamiento en la calzada, está permitido cuando no signifique peligro o trastorno a la circulación. Deberá efectuarse en el sentido que corresponde a la circulación, a no más de treinta centímetros del cordón de la acera o del borde del pavimento y paralelo a los mismos.

2) Los vehículos no deben estacionarse ni detenerse en los lugares que puedan constituir un peligro u obstáculo a la circulación, especialmente en la intersección de carreteras, curvas, túneles, puentes, estructuras elevadas y pasos a nivel, o en las cercanías de tales puntos. En caso de desperfecto mecánico u otras causas, además de colocar los dispositivos correspondientes al estacionamiento de emergencia, el conductor tendrá que retirar el vehículo de la vía.

3) Cuando sea necesario estacionar el vehículo en vías con pendientes pronunciadas, el mismo debe permanecer absolutamente inmovilizado, mediante su sistema de frenos u otros dispositivos adecuados a tal fin.

4) Fuera de zonas urbanas, se prohíbe detener o estacionar un vehículo sobre la faja de circulación si hubiere banquina o berma.

Artículo 20.- De los cruces de vías férreas.

Los conductores deberán detener sus vehículos antes de un cruce ferroviario a nivel y sólo podrán continuar después de comprobar que no existe riesgo de accidente.

Artículo 21.- Del transporte de cargas.

1) La carga del vehículo estará acondicionada dentro de los límites de la carrocería, de la mejor forma posible y debidamente asegurada, de forma tal que no ponga en peligro a las personas o a las cosas. En particular se evitará que la carga se arrastre, fugue, caiga sobre el pavimento, comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, oculte las luces o dispositivos retrorreflectivos y la matrícula de los mismos, como así también afecte la visibilidad del conductor.

2) En el transporte de materiales peligrosos, además de observarse la respectiva normativa, deberá cumplirse estrictamente con lo siguiente:

A) En la Carta de Porte o documentación pertinente, se consignará la identificación de los materiales, su correspondiente número de Naciones Unidas y la clase de riesgo a la que pertenezca.

B) En la cabina del vehículo se deberá contar con instrucciones escritas para el caso de accidente.

C) El vehículo debe poseer la identificación reglamentaria respectiva.

Artículo 22.- De los peatones.

1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios.

2) Pueden cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ello. En las intersecciones sin cruces peatonales delimitados, desde una esquina hacia otra, paralelamente a una de las vías.

3) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán circular por las bermas (banquinas) o franjas laterales de la calzada, en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

4) Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro.

Artículo 23.- De las perturbaciones del tránsito.

1) Está prohibido arrojar, depositar o abandonar objetos o sustancias en la vía pública, o cualquier otro obstáculo que pueda dificultar la circulación o constituir un peligro para la seguridad en el tránsito.

2) Cuando por razones de fuerza mayor no fuese posible evitar que el vehículo constituya un obstáculo o una

situación de peligro para el tránsito, el conductor deberá inmediatamente señalizarlo para los demás usuarios de la vía, tratando de retirarlo tan pronto como le sea posible.

3) La circulación en marcha atrás o retroceso, sólo podrá efectuarse en casos estrictamente justificados, en circunstancias que no perturben a los demás usuarios de la vía, y adoptándose las precauciones necesarias.

4) La circulación de los vehículos que por sus características o la de sus cargas indivisibles, no pueden ajustarse a las exigencias legales o reglamentarias, deberá ser autorizada en cada caso, con carácter de excepción, por la autoridad competente.

LOS CONDUCTORES

Artículo 24.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

Artículo 26.- De las habilitaciones para conducir.

1) Todo conductor de un vehículo automotor debe ser

titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada departamento. Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla al requerimiento de las autoridades nacionales y departamentales competentes.

2) La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a las normas de la presente ley.

3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.

B) Un examen teórico de las normas de tránsito.

C) Un examen práctico de idoneidad para conducir. Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.

4) La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad del titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

5) Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física, siempre que:

A) El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad

del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B) El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad del uso del elemento corrector del defecto o deficiencia o de la adaptación del vehículo.

6) La licencia de conducir deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

7) Todas las autoridades competentes reconocerán la licencia nacional de conducir expedida en cualquiera de los departamentos y en las condiciones que establece la presente ley, la que tendrá el carácter de única y excluyente, a efectos de evitar su acumulación y que con ello se tornen inocuas las sanciones que se apliquen a los conductores por las diferentes autoridades competentes.

Artículo 27.- De la suspensión de las habilitaciones para conducir.

Las autoridades competentes en materia de tránsito establecerán y aplicarán un régimen único de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, el cual se gestionará a través del Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores.

LOS VEHÍCULOS

Artículo 28.- Las disposiciones que regirán para los vehículos serán las siguientes:

1) Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo así como otros usuarios de la vía pública, ni causen daños a las propiedades públicas o privadas.

2) Todo vehículo deberá estar registrado en el Registro Nacional Unico de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores creado por la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

3) El certificado de registro deberá contener como mínimo la siguiente información:

A) Número de registro o placa.

B) Identificación del propietario.

C) Marca, año, modelo, tipo de vehículo y los números de fábrica que lo identifiquen.

4) Todo vehículo automotor deberá identificarse mediante dos placas, delantera y trasera, con el número de matrícula o patente.

Los remolques y semirremolques se identificarán únicamente con la placa trasera.

Las placas deberán colocarse y mantenerse en condiciones tales que sus caracteres sean fácilmente visibles y legibles.

(* *NOTA.- Ver: Ley N° 18.456 de 26/12/2008 artículos 5 (interpretativo) y 6. Decretos Nos. 533/008 de 03/11/2008 y 49/009 de 23/01/2009.*

Artículo 29.- De los diferentes elementos.

1) Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:

A) Sistema de dirección que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia.

B) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad.

C) Dos sistemas de frenos de acción independiente, que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil.

D) Sistemas y elementos de iluminación y señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento de los vehículos.

E) Elementos de seguridad, matafuego, balizas o dispositivos reflectantes independientes para casos de emergencia.

F) Espejos retrovisores que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás.

G) Un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas asegurando buena visibilidad en cualquier circunstancia.

H) Paragolpes delantero y trasero, cuyo diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos.

I) Un parabrisas construido con material cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura, quede reducido al mínimo el peligro de lesiones corporales.

J) Una bocina cuyo sonido, sin ser estridente, pueda oírse en condiciones normales.

K) Un dispositivo silenciador que reduzca sensiblemente los ruidos provocados por el funcionamiento del motor.

L) Rodados neumáticos o de elasticidad equivalente que ofrezcan seguridad y adherencia aun en caso de pavimentos húmedos o mojados.

M) Guardabarros, que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras, etcétera.

N) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los literales B), D), L) y M), además de un sistema de frenos y paragolpes trasero.

2) En las combinaciones o trenes de vehículos deberán combinarse las siguientes normas:

A) Los dispositivos y sistemas de frenos de cada uno de los vehículos que forman la combinación o tren, deberán ser compatibles entre sí.

B) La acción de los frenos de servicio, convenientemente sincronizada, se distribuirá de forma adecuada entre los vehículos que forman el conjunto.

C) El freno de servicio deberá ser accionado desde el comando del vehículo tractor.

D) El remolque deberá estar provisto de frenos, tendrá un dispositivo que actúe automática e inmediatamente sobre todas las ruedas del mismo, si en movimiento se desprende o desconecta del vehículo tractor.

Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.

3) Las motocicletas y bicicletas deberán contar con un sistema de frenos que permita reducir su marcha y detenerlas de modo seguro.

4) Los vehículos automotores no superarán los límites máximos reglamentarios de emisión de contaminantes que la autoridad fije a efectos de no molestar a la población o comprometer su salud y seguridad.

5) Los accesorios tales como sogas, cordeles, cadenas, cubiertas de lona, que sirvan para acondicionar y proteger la carga de un vehículo, deberán instalarse de forma que no sobrepasen los límites de la carrocería y estarán debidamente asegurados. Todos los accesorios destinados a proteger la carga deberán reunir las condiciones previstas en el artículo 21.

6) El uso de la bocina sólo estará permitido a fin de evitar accidentes.

7) Queda prohibida la instalación de bocinas en los equipos de descarga de aire comprimido.

8) Los vehículos habilitados para el transporte de carga en los que ésta sobresalga de la carrocería de los mismos,

deberán ser debidamente autorizados a tal fin y señalizados, de acuerdo a la reglamentación vigente.

(* **NOTA.-** Ver: *Decretos Nos. 533/008 de 03/11/2008 y 49/009 de 23/01/2009.*

Artículo 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del Ambito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente.

Artículo 31.- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas como en interurbanas:

A) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas.

B) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga.

C) Por el conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros.

D) Por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar.

Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

(* **NOTA.-** Ver: *Decreto No. 206/010 de 05/07/2010 (reglamentario).*

Artículo 32.- Es obligatorio el uso de señales luminosas o reflectivas, de acuerdo con lo que determine la reglamentación, en bicicletas y vehículos de tracción a sangre, y en sus conductores.

Artículo 33.- Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del Ambito de aplicación de la presente ley.

(* **NOTA.-** Ver: *Decreto N° 265/009 de 02/06/2009 (reglamentario).*

SEÑALIZACIÓN VIAL

Artículo 34.- La señalización vial se regirá por lo siguiente:

1) El uso de las señales de tránsito estará de acuerdo a las siguientes reglas generales:

A) El número de señales reglamentarias habrá de limitarse al mínimo necesario. No se colocarán señales sino en los sitios donde sean indispensables.

B) Las señales permanentes de peligro habrán de colocarse a suficiente distancia de los objetos por ellas indicadas, para que el anuncio a los usuarios sea eficaz.

C) Se prohibirá la colocación sobre una señal de tránsito, o en su soporte, de cualquier inscripción extraña al objeto de tal señal, que pueda disminuir la visibilidad, alterar su carácter o distraer la atención de conductores o peatones.

D) Se prohibirá la colocación de todo tablero o inscripción que pueda prestarse a confusión con las señales reglamentarias o hacer más difícil su lectura.

2) En las vías públicas, se dispondrán siempre que sea necesario, señales de tránsito destinadas a reglamentar la circulación, advertir y orientar a conductores y peatones.

3) La señalización del tránsito se efectuará mediante señales verticales, demarcaciones horizontales, señales luminosas y ademanes.

4) Las normas referentes a la señalización de tránsito serán las establecidas de conformidad con el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, adoptado por el Decreto Ley N° 15.223, de 10 de diciembre de 1981.

5) Queda prohibido en las vías públicas la instalación de todo tipo de carteles, señales, símbolos y objetos, que no sean conformes a la norma referida en el numeral anterior.

6) Toda señal de tránsito deberá ser colocada en una posición que resulte perfectamente visible y legible de día y de noche, a una distancia compatible con la seguridad.

7) Las zonas de la calzada destinadas al cruce de peatones podrán señalizarse, con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa.

8) Los accesos a locales con entrada o salida de vehículos, contarán con las señales luminosas de advertencia, en los casos que determine la autoridad de tránsito competente.

9) Cualquier obstáculo que genere peligro para la circulación, deberá estar señalizado según lo que establezca la reglamentación.

10) Toda vía pública pavimentada deberá contar con una mínima señalización antes de ser habilitada.

11) Las señales de tránsito, deberán ser protegidas contra cualquier obstáculo o luminosidad capaz de perturbar su identificación o visibilidad.

Artículo 35.- Las señales, de acuerdo a su función específica se clasifican en:

A) De reglamentación. Las señales de reglamentación tienen por finalidad indicar a los usuarios de las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía pública cuyo cumplimiento es obligatorio.

B) De advertencia. Las señales de advertencia tienen por finalidad prevenir a los usuarios de la existencia y naturaleza del peligro que se presenta en la vía pública.

C) De información. Las señales de información tienen por finalidad guiar a los usuarios en el curso de sus desplazamientos, o facilitarle otras indicaciones que puedan serle de utilidad.

Artículo 36.- Las señales luminosas de regulación del flujo vehicular podrán constar de luces de hasta tres colores con el siguiente significado:

A) Luz roja continua: indica detención a quien la enfrente. Obliga a detenerse en línea demarcada o antes de entrar a un cruce.

B) Luz roja intermitente: los vehículos que la enfrenten deben detenerse inmediatamente antes de ella y el derecho a seguir queda sujeto a las normas que rigen después de haberse detenido en un signo de "PARE".

C) Luz amarilla o Ambar continua: advierte al conductor que deberá tomar las precauciones necesarias para detenerse a menos que se encuentre en una zona de cruce o a una distancia tal, que su detención coloque en riesgo la seguridad del tránsito.

D) Luz amarilla o Ambar intermitente: los conductores podrán continuar la marcha con las precauciones necesarias.

E) Luz verde continua: permite el paso. Los vehículos podrán seguir de frente o girar a izquierda o derecha, salvo cuando existiera una señal prohibiendo tales maniobras.

F) Luz roja y flecha verde: los vehículos que enfrenten esta señal podrán entrar cuidadosamente al cruce, solamente para proseguir en la dirección indicada.

G) Las luces podrán estar dispuestas horizontal o verticalmente en el siguiente orden: roja, amarilla y verde, de izquierda a derecha o de arriba hacia abajo, según corresponda.

Artículo 37.- Los agentes encargados de dirigir el tránsito serán fácilmente reconocibles y visibles a la distancia, tanto de noche como de día.

Artículo 38.- Los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer de inmediato cualquier orden de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Artículo 39.- Las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito prevalecen sobre las indicadas por las señales luminosas, y éstas sobre los demás elementos y reglas que regulan la circulación.

Artículo 40.- Las siguientes posiciones y ademanes ejecutados por los agentes de tránsito significan:

A) Posición de frente o de espaldas con brazo o brazos en alto, obliga a detenerse a quien así lo enfrente.

B) Posición de perfil con brazos bajos o con el brazo bajo de su lado, permite continuar la marcha.

Artículo 41.- La autoridad competente podrá establecer la preferencia de paso en las intersecciones, mediante señales de “PARE” o “CEDA EL PASO”.

El conductor que se enfrente a una señal de “PARE” deberá detener obligatoriamente su vehículo y permitir el paso a los demás usuarios.

El conductor que se enfrente a una señal de “CEDA EL PASO” deberá reducir la velocidad, detenerse si es necesario y permitir el paso a los usuarios que se aproximen a la intersección por la otra vía.

ACCIDENTES Y SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 42.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos.

Artículo 43.- Sin perjuicio de lo dispuesto en las respectivas reglamentaciones, todo conductor implicado en un accidente deberá:

A) Detenerse en el acto, sin generar un nuevo peligro para la seguridad del tránsito, permaneciendo en el lugar hasta la llegada de las autoridades.

B) En caso de accidentes con víctimas, procurar el inmediato

socorro de las personas lesionadas.

C) Señalizar adecuadamente el lugar, de modo de evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios.

D) Evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a los fines de la investigación administrativa y judicial.

E) Denunciar el accidente a la autoridad competente.

Artículo 44.- Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarará obligatorio.

(* *NOTA.- Ver: Decreto N° 556/008 de 17/11/2008.*

MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL PRUEBA DE ALCOHOL U OTRAS DROGAS EN SANGRE

Artículo 45.- Todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública, cuando la concentración de alcohol, al momento de conducir el vehículo, sea superior a la permitida.

El Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años, la concentración de alcohol en sangre permitida del 0,8 gramos (ocho decigramos)

actual a 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 46.- A partir de la presente ley, los funcionarios del Ministerio del Interior, de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias Municipales, en el ámbito de sus competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin, podrán controlar en cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas psicotrópicas en su organismo, a través de procedimientos de espirometría u otros métodos expresamente establecidos por las autoridades competentes, los que podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, orina u otros análisis clínicos o paraclínicos.

Al conductor que se le compruebe que conducía contraviniendo los límites indicados en la presente ley, se le retendrá la licencia de conducir y se le aplicarán las siguientes sanciones:

- A)** En caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de entre seis meses y un año.
- B)** En caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años.
- C)** En caso de nueva reincidencia, se podrá cancelar la licencia de conducir del infractor.

La autoridad competente reglamentará el procedimiento de rehabilitación.

Al conductor que se rehusare a los exámenes antes referidos:

- A)** Se le retendrá la licencia de conducir.
 - B)** En virtud de su negativa, se le podrá aplicar una multa de hasta 100 UR (cien unidades reajustables).
 - C)** La negativa constituirá presunción de culpabilidad.
 - D)** La autoridad competente aplicará una sanción que implicará la inhabilitación para conducir entre seis meses y un año de cometida la primera infracción y, en caso de reincidencia, la misma se extenderá hasta un máximo de dos años.
- La autoridad competente establecerá los protocolos de intervención médica para la extracción y conservación de muestras hemáticas, la realización de los análisis de orina o clínicos y la capacitación técnica del personal inspectivo, determinando también en dichos protocolos, los casos en que un conductor no pueda ser sometido al procedimiento de espirometría.

La inobservancia de los requisitos establecidos determinará que la prueba sea nula.

Lo dispuesto en los literales A), B), C) y D) del presente artículo es sin perjuicio de las acciones que acuerdan las leyes penales y civiles a los particulares.

Artículo 47.- Los conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros, en cualquier modalidad, incluidos los vehículos de transporte de escolares, los de taxímetros, remises y ambulancias, y de vehículos destinados al transporte de carga aptos para una carga útil de más de 3.500 kilogramos, así como los que transporten mercancías peligrosas, incurrirán en infracción si presentan alcohol en sangre.

La autoridad competente reglamentará la presente disposición, estableciendo que el índice de alcohol en sangre podrá alcanzar un guarismo determinado (medido en decigramos por litro de sangre), cuando se trate de porcentajes de alcohol etílico originados en procesos metabólicos, endócrinos o por otras enfermedades que puedan arrojar similar resultado en los controles.

Artículo 48.- Cuando ocurran accidentes de tránsito con víctimas personales -lesionados o fallecidos- deberá someterse a los involucrados, peatones o conductores de vehículos, a los exámenes que permitan determinar el grado de eventual intoxicación alcohólica o de otras drogas, previa autorización del médico interviniente. Los funcionarios públicos intervinientes en el caso incurrirán en falta grave en caso de omitir la realización de los exámenes antes referidos.

Artículo 49.- Cuando un conductor o peatón deba someterse, de conformidad con la disposición anterior, a un análisis de sangre para determinar la concentración de

alcohol en su organismo, la correspondiente extracción sólo podrá realizarse por médico, enfermero u otro técnico habilitado y en condiciones sanitarias acordes con las pautas establecidas por la autoridad competente con el asesoramiento del Ministerio de Salud Pública.

Artículo 50.- A solicitud del conductor de un vehículo que ha sido sometido a los exámenes aludidos en las disposiciones precedentes, el funcionario actuante deberá extenderle un recaudo en el cual deberá constar fecha, hora y lugar en que se realiza la prueba y sus resultados claramente consignados.

Artículo 51.- La persona que sea sometida a exámenes de espirometría, sangre u orina, en los términos establecidos precedentemente, podrá solicitar inmediatamente de las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública que uno de los técnicos habilitados a esos efectos realice otros exámenes que permitan ratificar o rectificar los resultados de aquellos.

Artículo 52.- La autoridad competente reglamentará todo lo referido al procedimiento de realización de pruebas o análisis previstos por los artículos precedentes, con el asesoramiento técnico del caso.

INFRACCIONES Y SANCIONES DE TRÁNSITO

Artículo 53.- Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.

Artículo 54.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) propondrá un sistema común de valores de sanciones para las infracciones a las disposiciones referentes al tránsito, de aplicación en todo el territorio nacional por los órganos y autoridades competentes dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 55.- 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 56.- Los vehículos que no cumplan lo dispuesto en la presente ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación, sin perjuicio de que la autoridad competente podrá autorizar su desplazamiento precario estableciendo las condiciones en que ello deberá hacerse.

Asimismo los plazos de detención de los vehículos en custodia de la autoridad de tránsito, se ajustarán a lo que establezca la reglamentación.

Artículo 57.- (Derogaciones).- Deróganse el artículo 284 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, y el Título VII de la Ley N° 16.585, de 22 de setiembre de 1994.

RODOLFO NIN NOVOA - VICTOR ROSSI - DAISY TOURNÉ - MARÍA B. HERRERA - MARIO BERGARA AZUCENA BERRUTTI - JORGE BROVETTO - JORGE LEPRÁ - EDUARDO BONOMI - MARÍA JULIA MUÑOZ - ERNESTO AGAZZI - HÉCTOR LESCANO - MARIANO ARANA - MARINA ARISMENDI.

ANEXO DEFINICIONES

VIA: Carretera, camino o calle abierto a la circulación pública.

CALZADA: Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos.

CARRIL: Parte de la calzada, destinada al tránsito de una fila de vehículos.

CONDUCTOR: Toda persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

LICENCIA DE CONDUCIR: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo.

PEATON: Es la persona que circula caminando en la vía pública.

VEHICULO: Artefacto de libre operación, que sirve para transportar personas o bienes por una vía.

MATRICULA o PATENTE: Registro vigente del vehículo expedido por la autoridad competente.

CARAVANA o CONVOY: Grupo de vehículos, que circulan en una fila por la calzada.

BERMA o BANQUINA: Parte de la vía contigua a la calzada, destinada eventualmente a la detención de vehículos y circulación de peatones.

INTERSECCION: Area común de calzadas que se cruzan o convergen.

PASO A NIVEL: Area común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril.

DEMARCAION: Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía de tránsito de vehículos y peatones.

ADELANTAR: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro que circula en el mismo sentido.

ESTACIONAR: Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.

DETENERSE: Paralización breve de un vehículo para alzar o bajar pasajeros, o cosas, pero sólo mientras dure la

maniobra.

PREFERENCIA DE PASO: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo de proseguir su marcha.

AUTORIDAD COMPETENTE: Organo nacional o departamental facultado por la presente ley para realizar los actos y cumplir los cometidos previstos en la misma.

LEY N° 18.346

Promulgación: 12/09/2008 Publicación: 23/09/2008

TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo Único.- Establécese que a los efectos del cumplimiento de la normativa sobre la obligación de dotar de cinturones de seguridad a unidades de transporte escolar de pasajeros, los plazos para su cumplimiento serán establecidos por resolución del Poder Ejecutivo.

Dicha decisión deberá considerar las adaptaciones necesarias para que la .ota que presta los servicios ofrezca las condiciones de seguridad requeridas.

(*) **NOTA.-** Ver: Decreto N° 206/010 de 05/07/2010.

TABARÉ VÁZQUEZ -VICTOR ROSSI - DAISY TOURNÉ - MARÍA SIMON.

LEY N° 18.412 (*)

Promulgación: 17/11/2008 Publicación: 24/11/2008

SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES (SOA)

(*) **NOTA.-** Reglamentada por Decreto N° 381/009 de 18/08/2009.

Artículo 1°.- (Creación).- Créase un seguro obligatorio que cubra los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidente causado por vehículos automotores y acoplados remolcados.

Prohíbese la circulación de dichos vehículos que carezcan de la cobertura del seguro referido.

Artículo 2°.- (Definición de accidente).- A los efectos de esta ley, accidente es todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aún en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 3°.- (Automotores excluidos).- Están excluidos de la aplicación del artículo 1° de la presente ley:

A) Los automotores que circulen sobre rieles.

B) Los automotores utilizados exclusivamente en el interior de establecimientos industriales, comerciales, agropecuarios, de playas ferroviarias o de cualquier otro lugar al que no

tenga acceso el público.

C) Los vehículos que se encuentren en depósito judicial.

D) En general, todo vehículo no utilizado para la circulación vial.

Artículo 4°.- (Vehículos matriculados en el extranjero). Los vehículos matriculados en países extranjeros o ingresados en régimen de admisión temporaria, están igualmente sujetos a las obligaciones de esta ley, sin perjuicio de los convenios internacionales celebrados por la República.

Artículo 5°.- (Efectos del seguro).- La póliza comprenderá los siniestros que puedan ser causados por partes desprendidas del vehículo o por las cosas transportadas en él o por él.

Artículo 6°.- (Exclusiones).- No se considerarán terceros a los efectos de esta ley:

A) El propietario del vehículo, el tomador del seguro y el conductor, así como el cónyuge o concubino y los ascendientes o descendientes por consanguinidad o a. nidad o por adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado de cualquiera de ellos, respecto del seguro del mismo vehículo.

B) Los dependientes a cualquier título del propietario, tomador del seguro o conductor, cuando se encuentren en

el mismo vehículo, desempeñando tareas que tengan otra cobertura de seguro.

C) Las personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro.

D) Los ocupantes de vehículos hurtados, salvo que probaren el desconocimiento de dicha circunstancia o no hubiera mediado voluntad en ocupar el vehículo.

E) La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo de su parte para la producción de las lesiones o la muerte.

Artículo 7°.- (Titular del seguro).- El titular del seguro será, indistintamente, el propietario, el usuario o quien tenga la guarda material del vehículo. La póliza hará referencia a la calidad del contratante. El cambio de titular del seguro importará la cesión del contrato. El cesionario estará sujeto a iguales obligaciones que el cedente.

Artículo 8°.- (Límites del seguro).- El seguro obligatorio tendrá una cobertura máxima de 150.000 UI (ciento cincuenta mil unidades indexadas), por vehículo asegurado y por accidente, durante el primer año de la vigencia de la presente ley. Dicho límite máximo se aumentará a 200.000 UI (doscientas mil unidades indexadas), durante el segundo año, y a 250.000 UI (doscientas cincuenta mil unidades indexadas), a partir del tercer año.

Las lesiones se indemnizarán según porcentajes determinados sobre el total asegurado.

La incapacidad total y permanente, de acuerdo con el dictamen médico, podrá alcanzar una indemnización del 100% (cien por ciento) del capital asegurado, equivalente al del caso de muerte.

Si de un mismo accidente resultaren varios damnificados, la indemnización correspondiente a cada uno de ellos se ajustará proporcionalmente al monto asegurado, sin que se pueda exceder el límite de éste.

Artículo 9°.- (Inalterabilidad de la suma asegurada).- El pago de las indemnizaciones con cargo a una póliza no implicará reducción de la suma asegurada ni modificará la prima pagada.

Las entidades aseguradoras darán cuenta a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros cuando consideren el caso de un riesgo agravado en razón de la siniestralidad y podrán aumentar la prima a la renovación del seguro.

Artículo 10.- (Condiciones y primas de referencia).- Las entidades aseguradoras informarán a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros las condiciones y primas de referencia que seguirán en función de cada categoría de vehículos, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley N° 16.426, de 14 de octubre de 1993, y por el Decreto N° 354/994, de 17 de agosto de 1994.

Artículo 11.- (Libertad de contratación).- Las entidades aseguradoras autorizadas en la rama de automóviles deberán operar el seguro obligatorio.

El obligado o quien tenga interés en el seguro tendrá

libertad de contratación entre las distintas entidades aseguradoras. Estas emitirán la póliza solicitada y el certificado, previo pago de la prima correspondiente.

Las entidades aseguradoras no podrán negar la cobertura salvo cuando el vehículo no reúna las condiciones de asegurabilidad establecidas por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

Simultáneamente a la emisión del certificado se entregará al asegurado un distintivo visible para colocar en el vehículo que lo identifique como habiendo cumplido con el seguro obligatorio.

Artículo 12.- (Procedimiento obligatorio).- El solicitante o sus causahabientes deberán presentar el reclamo directamente ante la entidad aseguradora, acreditando su derecho y el daño, acompañando los elementos de prueba de que dispone para justificarlos.

Recibido el reclamo, la entidad lo procesará y dará respuesta a los reclamantes en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Transcurrido el término o en caso de denegatoria, quedará expedita a los interesados la vía judicial.

El solicitante deberá someterse a la verificación de las lesiones, así como permitir las diligencias que disponga la entidad aseguradora para calificar el reclamo solicitado, sin perjuicio de la presentación de los informes elaborados a su solicitud.

Artículo 13.- (Vía judicial).- Para exigir el cumplimiento de la acción indemnizatoria en vía judicial, los titulares mencionados en el inciso primero del artículo 12 de la

presente ley, tendrán acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño, no pudiendo excederse del límite del seguro obligatorio.

Para esta acción se seguirá el procedimiento indicado por los artículos 346 y siguientes del Código General del Proceso.

Artículo 14.- (Prescripción).- El plazo de prescripción de esta acción es de dos años a contar desde el hecho generador del perjuicio. Dicho plazo se interrumpirá por las causas establecidas en el derecho común.

Artículo 15.- (Inoponibilidad de excepciones).- El asegurador no podrá oponer al accionante las excepciones que tenga contra el asegurado en virtud del contrato de seguro, ni las que provengan de caso fortuito o fuerza mayor, o hecho de terceros, sin perjuicio de las exclusiones dispuestas por el artículo 6° de la presente ley.

Artículo 16.- (Acción de repetición).- Las entidades aseguradoras podrán repetir contra el propietario del vehículo o contra el tomador del seguro, las cantidades pagadas a los reclamantes cuando:

A) Los contratantes hubieran incumplido sus obligaciones establecidas en la póliza.

B) El vehículo no tuviera seguro en vigencia.

C) El daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, o conductor, o por culpa grave en el mantenimiento

del vehículo.

D) Se haya modificado el destino de uso del vehículo de modo que constituya un agravamiento del riesgo.

Artículo 17.- (Procedimiento para la acción de repetición).- Para la acción de repetición se aplicará el procedimiento extraordinario previsto por los artículos 346 y siguientes del Código General del Proceso.

Si el asegurador solicitara medidas cautelares según los artículos 311 y siguientes del mismo Código, probada sumariamente la existencia de su derecho, serán decretadas sin más trámite por el Tribunal.

La prestación de contracautela no será exigida al asegurador en este caso.

Artículo 18.- (Subrogación).- Por el solo pago de la indemnización y hasta dicho monto, la entidad aseguradora queda subrogada en los derechos de la persona indemnizada contra el tercero responsable del daño.

Artículo 19.- (Coberturas especiales).- Los damnificados o sus causahabientes serán indemnizados por el procedimiento de los artículos siguientes, cuando los daños sean producidos por:

A) Un vehículo no identificado.

B) Un vehículo carente de seguro obligatorio.

C) Un vehículo hurtado u obtenido con violencia.

Artículo 20.- (Creación del Fondo de Indemnización). Créase un Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, el cual será administrado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

Dicho Fondo se hará cargo parcialmente de las coberturas especiales previstas en el artículo anterior, en las siguientes proporciones:

A) Durante el primer año de vigencia de la presente ley, el Fondo abonará los dos tercios de las sumas correspondientes a las coberturas especiales siendo el restante tercio de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley.

B) Durante el segundo año, el Fondo abonará un tercio de las sumas correspondientes a coberturas especiales siendo los restantes dos tercios de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley.

C) A partir del tercer año, la totalidad de las sumas a abonar por coberturas especiales serán de cargo de la entidad aseguradora designada, conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley.

Artículo 21.- (Recursos del Fondo).- Al mencionado Fondo se destinará la totalidad de los recursos provenientes de las multas percibidas en virtud de las sanciones a que refiere la presente ley.

Los recursos precitados que no se utilicen en el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo

20 de la presente ley, se constituirán en recursos extra presupuestales de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (literal K) del artículo 6° de la Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007).

Artículo 22.- (Procedimiento en los reclamos).- La Superintendencia de Seguros y Reaseguros indicará el nombre y domicilio de la entidad aseguradora que procesará el reclamo en cada caso. A tal efecto operará en la misma un Centro de Distribución de dichos reclamos. Para la adjudicación del reclamo entre las entidades aseguradoras, éstas informarán, al 31 de diciembre de cada año a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros la cantidad de contratos de seguro obligatorio celebrados con posterioridad a la vigencia de la presente ley. Con esta información la Superintendencia de Seguros y Reaseguros determinará la cantidad proporcional de reclamos que le corresponderá atender a cada entidad aseguradora durante el año siguiente.

Tanto los reclamos pagados con su correspondiente cuantía como los denegados serán informados mensualmente a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

Al finalizar cada ejercicio la Superintendencia de Seguros y Reaseguros comunicará a las entidades aseguradoras las compensaciones recíprocas que deberán realizar a los efectos de que los montos indemnizados guarden debida relación con los reclamos atendidos.

Las compensaciones recíprocas serán obligatorias para las entidades aseguradoras.

Si se procediera judicialmente según el artículo 13 de la presente ley, la acción deberá dirigirse contra la misma empresa aseguradora indicada por el Centro de Distribución.

Esta disposición comenzará a regir a partir de los ciento ochenta días de la entrada en vigencia de esta ley.

Artículo 23.- (Seguro de automóvil con cobertura de mayor cuantía).- Si el vehículo comprendido en las disposiciones de esta ley estuviera amparado por un seguro que cubriera la responsabilidad civil del obligado en mayor cuantía que el seguro obligatorio, se considerará cumplida la exigencia del artículo 1º de la presente ley.

En estos casos tanto la entidad aseguradora, como el asegurado, tomador del seguro o conductor, estarán sujetos a las disposiciones del seguro obligatorio dentro de los límites previstos por éste.

Artículo 24.- (Daños no cubiertos por el seguro obligatorio).- El derecho de los damnificados de acuerdo a esta ley, no afecta el que pueda corresponderles por mayor indemnización según el derecho común.

Las reclamaciones amparadas y los fallos judiciales que se dictaren en aplicación del seguro obligatorio, no constituirán precedentes para las acciones que se deduzcan según el derecho común.

Las indemnizaciones pagadas con cargo a las pólizas de seguro obligatorio o hasta su límite, en el caso del artículo 23 de la presente ley, serán descontadas de las cantidades resarcidas posteriormente por mayor cuantía, por los mismos daños.

Artículo 25.- (Infracciones y sanciones).- El Ministerio del Interior procederá al secuestro de todo vehículo automotor que circule sin seguro obligatorio, y dispondrá su

depósito a cargo del propietario, poseedor o guardador de hecho del mismo.

No obstante, la autoridad competente podrá autorizar por única vez su desplazamiento precario estableciendo las condiciones para ello.

Se le aplicará, además, una multa equivalente al importe promedio del costo del seguro referido del mercado en esta ley, cuyo destino será el Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales a que refiere el artículo 20 de la presente ley.

Una vez acreditada ante la autoridad pública interviniente la contratación del seguro, procederá la recuperación del vehículo secuestrado y depositado.

Las Intendencias Municipales cuando comprueben la circulación de vehículos que carezcan del seguro obligatorio, deberán denunciarlo ante el Ministerio del Interior a los efectos dispuestos por el presente artículo.

Artículo 26.- (Control de infractores).- El Ministerio del Interior y las Intendencias Municipales efectuarán el control del cumplimiento de esta ley. En el caso de accidentes de tránsito con lesionados el control del Ministerio del Interior será preceptivo, debiendo aplicarse las sanciones previstas en el artículo anterior.

Artículo 27.- (Contralor).- Sin el previo control de la vigencia del seguro que se crea por esta ley:

A) Los Registros Públicos no podrán inscribir títulos de propiedad, contratos de prendas u otros documentos que afecten la titularidad de los vehículos automotores.

B) Los Municipios no podrán realizar transferencias municipales, cesiones, empadronamientos, reempadronamientos, cambios de motor o chasis, otorgar certificados de libre de deuda y antecedentes.

Artículo 28.- (Oficinas competentes).- Las oficinas competentes, previstas en el artículo 26 de la presente ley, deberán controlar que los vehículos se encuentren asegurados a partir de la vigencia de esta ley. Transcurridos tres años de dicha fecha, deberá efectuarse el contralor de la vigencia del seguro durante los tres años anteriores al trámite que se pretenda efectuar. Para el caso de vehículos nuevos o de antigüedad menor a dicho lapso, deberá controlarse la vigencia del seguro desde el empadronamiento original.

De no poderse acreditar por parte del interesado, la existencia del seguro obligatorio previsto en la presente ley durante el plazo referido en este artículo, se podrá proceder a la realización del trámite de que se trate mediante el pago de una multa equivalente al importe promedio del costo de mercado del seguro referido en esta ley.

Artículo 29.- (Vehículos oficiales).- Los vehículos automotores de propiedad del Estado están comprendidos en la obligatoriedad de asegurar de acuerdo con lo establecido por esta ley.

Los seguros serán contratados según el artículo 1° de la Ley N° 16.426, de 14 de octubre de 1993.

Los damnificados por vehículos oficiales tendrán acción directa contra el Banco de Seguros del Estado en la forma y condiciones previstas en los artículos anteriores.

Artículo 30.- (Declaración de orden público).- Las disposiciones de la presente ley son de orden público.

Artículo 31.- (Vigencia).- Esta ley entrará en vigencia a los ciento ochenta días de su promulgación.

(* **NOTA:** Ley N° 18.491 de 22/05/2009 (prorroga la vigencia).

Artículo 32.- (Reglamentación).- El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo de ciento cincuenta días a partir de su promulgación.

TABARÉ VÁZQUEZ - ÁLVARO GARCÍA - DAISY TOURNÉ - GONZALO FERNÁNDEZ - JOSÉ BAYARDI - MARÍA SIMON - VÍCTOR ROSSI - DANIEL MARTÍNEZ - EDUARDO BONOMI - MARÍA JULIA MUÑOZ - ERNESTO AGAZZI - HÉCTOR LESCANO - JACK COURIEL - MARINA ARISMENDI.

LEY N° 18.456

Promulgación: 26/12/2008 Publicación: 26/01/2009

COMPETENCIA PARA EL EMPADRONAMIENTO DE VEHÍCULOS

Artículo 5°.- Interpretase de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 28 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, y su anexo, que la autoridad competente en lo referente a matrícula o patente es el Gobierno Departamental a quien corresponda el empadronamiento, según lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.

Los alcances de esta disposición quedan limitados por las excepciones previstas en el artículo 6° de esta ley.

Artículo 6°.- Los vehículos de propiedad del Estado, que no estén exonerados del pago del tributo de patente a la fecha de aprobación de la presente ley, deberán ser empadronados en el departamento donde tengan asiento las dependencias que ordenen su traslado.

No están alcanzados por estas disposiciones los vehículos que sean utilizados por los organismos de seguridad del Estado (Ministerios de Defensa Nacional y del Interior).

A efectos de regularizar su situación las dependencias correspondientes dispondrán del plazo establecido en el artículo 8°.

LEY N° 18.491

Promulgación: 22/05/2009 Publicación: 08/06/2009

VIGENCIA DEL SOA

Artículo Único.- Prorrógase la entrada en vigencia de la Ley N° 18.412, de 17 de noviembre de 2008, hasta el 19 de agosto de 2009.

TABARÉ VÁZQUEZ - DAISY TOURNÉ - GONZALO FERNÁNDEZ - ÁLVARO GARCÍA - JOSÉ BAYARDI - MARÍA SIMON - VÍCTOR ROSSI - DANIEL MARTÍNEZ - EDUARDO BONOMI - MIGUEL FERNÁNDEZ GALEANO - ERNESTO AGAZZI - HÉCTOR LESCANO - CARLOS COLACCE MARINA ARISMENDI.

LEY N° 18.791

Promulgación: 11/08/2011 Publicación: 30/08/2011

VENTA EN SUBASTA PÚBLICA DE DETERMINADOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES AUTORIZACIÓN A LOS MINISTERIOS DEL INTERIOR Y DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS Y A LAS INTENDENCIAS

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1°.- El Ministerio del Interior, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las Intendencias podrán proceder a la venta, en pública subasta, de los vehículos que retiren de su jurisdicción en los siguientes casos:

- A)** Por carecer de seguro obligatorio de automotores.
- B)** Por encontrarse abandonados.
- C)** Cuando constituya peligro o cause perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o al funcionamiento de algún servicio público o deteriore el patrimonio público.
- D)** En las situaciones que lo habilite la Ley N° 18.191, de

14 de noviembre de 2007 y la normativa de tránsito de los Gobiernos Departamentales.

E) Por haber sido retirados en un procedimiento policial que habiendo dado lugar a la intervención de la justicia, ésta no resolviera para el bien un destino contrario al previsto en la presente ley.

Artículo 2°.- Configurada alguna de las causales de los literales A), C) o D) del artículo 1°, el vehículo será trasladado al depósito que al efecto se habilite, labrándose acta donde conste su estado general, su identificación y demás detalles, dándose cuenta a la Seccional Policial correspondiente.

Artículo 3°.- Luego de transcurridos treinta días desde el traslado del vehículo al depósito y en caso de que no se presente nadie a retirarlo, el organismo actuante emplazará a su propietario a que se presente dentro del término de treinta días a reclamar el mismo. Para ello se efectuarán tres publicaciones en dos diarios, uno de los cuales deberá ser el Diario Oficial, sin perjuicio de otros medios que se consideren convenientes para asegurar la publicidad. En dichas publicaciones se individualizarán las unidades en la forma más detallada posible a los efectos de ser reconocidas por aquellos que puedan tener derechos sobre esos bienes.

Trascurridos treinta días desde la última publicación, sin que se haga efectivo el retiro del vehículo por quien acredite su propiedad y para el caso del literal A) del artículo 1°, se fijará día, hora y lugar para la almoneda. El remate

será precedido por avisos que se publicarán en el Diario Oficial y en otro medio de prensa del lugar durante diez días, en los que se individualizarán las unidades y las condiciones del remate. Hasta el momento del mismo, el propietario podrá hacer valer sus derechos.

Artículo 4°.- Del producido de la venta de los vehículos subastados serán deducidos los gastos del remate, la comisión del rematador, deudas generadas por tributos municipales, gastos de custodia del vehículo, multas si las hubiere, Impuesto al Valor Agregado cuando corresponda y otros gastos.

Artículo 5°.- En caso de existir embargo o prenda sobre el vehículo subastado y luego de satisfacer sus correspondientes pagos, el remanente será aplicado a lo dispuesto en el artículo 4°. En caso de existir remanente de precio, una vez realizadas las deducciones referidas, el mismo quedará a disposición de quienes puedan acreditar derecho a él por el término de tres años, contados desde el día del remate. El reclamante deberá probar fehacientemente el derecho que invoca. Vencido este plazo, los producidos no reclamados quedarán a beneficio del organismo actuante.

Artículo 6°.- El organismo actuante, previo pago del precio total de compra, otorgará a los adquirentes de los vehículos subastados la documentación que regularice su situación como propietarios de los mismos. La inscripción en el Registro de Propiedad Mueble se realizará al amparo de lo establecido en el literal A) del artículo 25 de la Ley N° 16.871, de 28 de setiembre de 1997, en la redacción dada

por el artículo 297 de la Ley N° 17.296, de 21 de febrero de 2001, sin necesidad de control del tracto sucesivo, de conformidad con lo establecido en la parte final del inciso primero del artículo 57 de la misma ley.

Artículo 7°.- Serán considerados en situación de abandono, los vehículos estacionados en la vía pública cuando su permanencia exceda el tiempo establecido en la reglamentación correspondiente. En tal caso, los mismos serán transportados al depósito habilitado por el organismo actuante, previa intimación por 72 horas que realizará a través de telegrama colacionado a la persona o personas que figuren como propietarios en el Registro de Automotores correspondiente. Si ello no fuera posible, por carecer de identificación, se colocará aviso en el vehículo, en lugar visible, donde constará lugar, fecha y hora en que el mismo es detectado, con indicación que será retirado en el plazo de 72 horas si permanece en esa situación. Una vez trasladado el vehículo al depósito, será aplicado el procedimiento establecido en el artículo 3° de la presente ley.

Artículo 8°.- 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 se podrá disponer su enajenación como chatarra.

Artículo 9°.- Los organismos mencionados en el artículo 1°, una vez promulgada la presente ley, podrán proceder al remate de los vehículos que ya se encontraren bajo su custodia, de acuerdo a los procedimientos establecidos en la misma.

Artículo 10.- Derógase el Decreto-Ley N° 15.086, de 9 de diciembre de 1980.

JOSÉ MUJICA - EDUARDO BONOMI - FERNANDO LORENZO - RICARDO EHRLICH

LEY N° 18.793

Promulgada 12/08/2011 Publicada 02/09/2011

ESPIROMETRÍA - PREFECTURA NAVAL

ARTÍCULO ÚNICO: Inclúyese en el inciso primero del artículo 46 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, a los funcionarios de la Prefectura Nacional Naval, en el ámbito de su jurisdicción y competencias, especialmente habilitados y capacitados a tal fin.

Danilo Astori, Presidente; Hugo Rodríguez Filippini, Secretario

LEY N° 18.904

Promulgado el 04/05/2012 Publicado el 29/05/2012

RESOLUCIÓN A/RES/64/255 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS RELATIVA A LA SEGURIDAD VIAL

APROBACIÓN

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º.- Apruébase la Resolución A/RES/64/255 de la Asamblea General de Naciones Unidas, adoptada en Nueva York en la 74a. Sesión Ordinaria de fecha 2 de marzo de 2010.

Artículo 2º.- La República Oriental del Uruguay declara la década 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”.

Artículo 3º.- Se declara el tercer domingo de noviembre de cada año como el “Día Nacional en Recuerdo de las Víctimas de Sinistros de Tránsito”.

Artículo 4º.- Se declara que en el mes de octubre de cada año se celebrará la Semana Nacional de la Seguridad Vial en Uruguay, programada y coordinada por la Unidad Nacional de Seguridad Vial, la que constituye un hecho de trascendencia e interés público, en la que se realizarán acciones públicas orientadas a promover la reflexión y sensibilización de la ciudadanía con respecto a la seguridad vial, fomentando una movilidad saludable basada en buenas prácticas en materia de seguridad vial aplicadas en todo el territorio nacional con la única finalidad de salvar vidas y preservar la salud de todos los ciudadanos.

Artículo 5º.- Las autoridades públicas podrán requerir la colaboración de los medios de comunicación masiva para la difusión de los eventos que se realicen en cumplimiento de la presente ley.

JOSÉ MUJICA - ENRIQUE PINTADO - EDUARDO BONOMI
LUIS ALMAGRO - FERNANDO LORENZO - ELEUTERIO
FERNÁNDEZ HUIDOBRO - RICARDO EHRLICH -
ROBERTO KREIMERMANN - EDUARDO BRENTA - JORGE
VENEGAS - TABARÉ AGUERRE - HÉCTOR LESCANO -
GRACIELA MUSLERA - DANIEL OLESKER

LEY N° 19.061

Promulgado el 06/01/2013 Publicado el 22/01/2013.

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

SE DISPONEN NORMAS COMPLEMENTARIAS A LA LEY N° 18.191

El Senado y la Cámara de Representantes de la
República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea
General,
DECRETAN:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE Y SUJECIÓN DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS VEHÍCULOS

Artículo 1º.- Los niños de 0 a 12 años de edad estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo establezca.

Las mismas obligaciones del inciso anterior regirán para los adolescentes hasta los 18 años de edad que midan menos de 1,50 metros de estatura.

Artículo 2º.- Se prohíbe a los conductores de ciclomotores, motocicletas, motos y similares transportar niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posa pies de dichos vehículos. El Poder Ejecutivo reglamentará sistemas de posa pies alternativos.

En los casos de motocicletas con sidecar y similares, se podrá transportar niños y adolescentes, de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación que el Poder Ejecutivo apruebe.

Artículo 3º.- Las sillas y similares para el transporte de niños y adolescentes deberán cumplir con las normas que se adopten a tales efectos en el país, según la reglamentación que se dicte al respecto.

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES RELATIVAS AL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

Artículo 4º.- Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, o todos aquellos que transiten en rutas nacionales, deberán poseer cinturón de seguridad y su uso será obligatorio.

Los servicios regulares de mediana y larga distancia podrán transportar pasajeros de pie, de acuerdo a la capacidad técnica admitida.

El Poder Ejecutivo, mediante la reglamentación respectiva, establecerá las condiciones y plazos que deberán verificarse y podrá establecer excepciones totales

o parciales, teniendo en cuenta también las disposiciones referidas en los Capítulos I y II de la presente ley.

CAPÍTULO III

DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Artículo 5°.- Todos los vehículos cero kilómetro propulsados a motor de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país deberán contar con sistema de frenos ABS, apoya cabeza en todos sus asientos o plazas, cinturones de seguridad y airbag frontales en las plazas delanteras como mínimo de aquellos vehículos que así lo admitan, de acuerdo con lo que fije la reglamentación respectiva.

Artículo 6°.- Los requisitos establecidos en el artículo anterior serán exigibles a partir de los dieciocho meses de la promulgación de la presente ley, debiendo tales elementos ajustarse a las disposiciones y exigencias técnicas contenidas en las normas que se adopten a tales efectos por el país, según la reglamentación respectiva.

CAPÍTULO IV

DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA Y ACTIVA PARA CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Artículo 7°.- A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley, será obligatorio para los conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuatriciclos o similares, el uso permanente durante su circulación en todas las vías públicas, de un chaleco o campera reflectivos o, en su defecto, bandas reflectivas que cumplan con las exigencias técnicas de reflexión de acuerdo con lo que fije la reglamentación.

Artículo 8°.- En caso de que el vehículo posea algún elemento fijo o semi-fijo, que impida parcial o totalmente la visualización de la parte posterior del conductor o acompañante, el mismo deberá contar mínimamente con una banda visible desde atrás de material reflectante, de conformidad con lo que fije la reglamentación.

Artículo 9°.- Los conductores de bicicletas, a partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley, deberán usar un casco protector de seguridad que cumpla con las exigencias de las normas que se adopten a tales efectos por el país, según fije la reglamentación respectiva, así como cumplir con todas las disposiciones del artículo 8° de la presente ley, según fije la reglamentación respectiva.

Artículo 10.- A partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley, las bicicletas, motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos o similares de cualquier tipo o categoría destinadas a paseo o trabajo, deberán contar para circular con un equipamiento obligatorio de seguridad constituido por: un sistema de freno delantero y trasero, espejos retrovisores, timbre o bocina y un sistema lumínico consistente en un faro de luz blanca y un reflectante del mismo color ubicado conjuntamente con éste en la parte delantera y un faro de luz roja y un reflectante del mismo color, colocados en la parte posterior, ambos visibles a una distancia prudencial en condiciones atmosféricas normales.

Todas las bicicletas que se comercialicen a partir de los ciento ochenta días de la promulgación de la presente ley deberán contener, además del equipamiento citado en el inciso precedente, al menos dos dispositivos retro reflectantes en cada una de sus ruedas para posibilitar su reflexión lateral y una banda de material retro reflectante en ambos frentes de cada uno de los pedales.

Artículo 11.- Las bicicletas destinadas a competencias deportivas estarán exentas del cumplimiento de estas disposiciones, cuando se encuentren participando en entrenamiento o en competencia.

Artículo 12.- A partir de los treinta días de promulgación de la presente ley, la venta de vehículos cero kilómetro, ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares, debe ser acompañada con un casco protector certificado como mínimo y su empadronamiento respectivo, de acuerdo a la normativa departamental.

CAPÍTULO V

DE LAS PROHIBICIONES AL CIRCULAR

Artículo 13.- Se prohíbe a los conductores de cualquier tipo o categoría de vehículos, cuando circulen, el uso de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear cualquiera de las manos.

CAPÍTULO VI

PROHIBICIÓN DE TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 14.- Se prohíbe el transporte de personas en la caja de los vehículos y acoplados, con las excepciones establecidas en el Reglamento Nacional de Circulación Vial.

El Poder Ejecutivo reglamentará el transporte de personas en los casos de vehículos utilitarios.

CAPÍTULO VII

MALETÍN DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 15.- Todos los vehículos automotores de cuatro o más ruedas, que circulen por la vía pública o por la vía privada librada al uso público, deberán contar con un maletín con elementos de primeros auxilios y seguridad vial.

El Poder Ejecutivo reglamentará la forma de ingreso de los vehículos al sistema, según sean cero kilómetro o vehículos usados y el contenido del maletín.

CAPÍTULO VIII

SANCIONES

Artículo 16.- Las sanciones que deriven de la aplicación de la presente ley serán fijadas por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y en consulta con el Congreso de Intendentes.

CAPÍTULO IX

DIFUSIÓN

Artículo 17.- El Poder Ejecutivo dará la más amplia difusión y promoverá la educación sobre los alcances de la presente ley, durante un período de ciento ochenta días contados a partir de la promulgación de la misma.

Durante el plazo referido no serán aplicables las sanciones a las que se hace referencia en el artículo 16 de esta ley.

Artículo 18.- (Reglamentación).- El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo de ciento ochenta días a partir de su promulgación.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 26 de diciembre de 2012.

DANILO ASTORI, Presidente - HUGO RODRIGUEZ FILIPPINI, Secretario.

Montevideo, 6 de enero de 2013.

Habiendo expirado el plazo previsto en la Constitución de la República y de conformidad con lo establecido por su artículo 144 cúmplase, acúsesse recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos, la Ley por la que se disponen normas complementarias a la ley de tránsito y seguridad vial.

JOSÉ MUJICA - ENRIQUE PINTADO - JORGE VÁZQUEZ - LUIS ALMAGRO - FERNANDO LORENZO - ELEUTERIO FERNÁNDEZ HUIDOBRO - OSCAR GÓMEZ - ROBERTO KREIMERMÁN - NELSON LOUSTAUNAU - LEONEL BRIOZZO - ENZO BENECH - LILIAM KECHICHIAN - RAQUEL LEJTREGER - LAURO MELÉNDEZ

LEY N° 19.120

Promulgada: 20/08/2014 Publicada: 28/08/2013

FALTAS Y CONSERVACIÓN Y CUIDADO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS NORMAS

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

CAPÍTULO I

MODIFICACIONES AL LIBRO III, TÍTULO I – DE LAS FALTAS

Artículo 1º.- Sustitúyese el artículo 360 del Código Penal, en la redacción dada por el artículo 216 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y con las modificaciones introducidas por los artículos 9º, 10 y 11 de la Ley N° 17.951, de 8 de enero de 2006, y por el artículo único de la Ley N° 18.103, de 12 de marzo de 2007, por el siguiente:

“ARTÍCULO 360.- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario:

1º (Provocación o participación en desorden en un espectáculo público).- El que, en un espectáculo público

de cualquier naturaleza, al ingresar, durante el desarrollo del mismo o al retirarse, provocare desorden o participare de cualquier manera en él y siempre que el mismo no constituyere riña u otro delito.

2º (Agravio u omisión de asistencia a la autoridad).- El que agraviare a la autoridad legítimamente investida o no le prestare el auxilio que esta reclame, en caso de incendio, naufragio, inundación u otra calamidad pública.

3º (Venta o comercialización no autorizada de entradas para espectáculos públicos).- El que, con motivo o en ocasión de un espectáculo público, independientemente de su naturaleza, vendiere o comercializare de cualquier forma entradas para los mismos sin la autorización otorgada en forma fehaciente por su organizador, con la intención de obtener un provecho para sí o para un tercero.

En todos los casos se procederá a la incautación de las entradas aún no comercializadas y que se encontraren en poder del autor.

La misma será llevada a cabo por la autoridad competente.

Constituye circunstancia agravante el hecho de que el agente fuere personal dependiente del organizador de la comercialización de dichas entradas”.

Artículo 2º.- Agrégase como artículo 360 bis al Código Penal, el siguiente:

“ARTÍCULO 360 bis.- Si las faltas previstas en el numeral 1º del artículo 360 se cometieren en ocasión o con

motivo de la disputa de un evento deportivo de cualquier naturaleza, se aplicará como medida cautelar la prohibición de concurrir a los eventos deportivos que el Juez considere pertinentes, por un plazo máximo de 12 (doce) meses.

En caso de que el inculpado registrare antecedentes como infractor por violencia en espectáculos públicos, el referido plazo tendrá un mínimo de 12 (doce) meses y un máximo de 24 (veinticuatro) meses. A esos efectos para el cumplimiento de esta medida, el Juez podrá disponer que el imputado deba comparecer ante la Seccional Policial más próxima a su domicilio o cualquier otra dependencia policial, donde permanecerá sin régimen de incomunicación desde 2 (dos) horas antes del inicio del evento deportivo y hasta 2 (dos) horas después de su culminación.

Si el imputado no se presentase en el lugar y horario indicados sin mediar motivo justificado, en las fechas sucesivas será conducido por la fuerza pública”.

Artículo 3º.- Sustitúyese el artículo 361 del Código Penal, en la redacción dada por el artículo 216 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, por el siguiente:

“ARTÍCULO 361.- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario:

1º (Abuso de alcohol o estupefacientes).- El que en lugar público o accesible al público se presentare en estado de grave alteración psíquica o física producida por alcohol o estupefacientes, y el que por los mismos medios provocare en otros dicho estado.

2º (Instigación a la mendicidad).- El que dedicare niños a mendigar públicamente.

3º (Solicitud abusiva con acoso o coacción).- El que solicitare dinero o cualquier otro bien mediante actitudes coactivas o de acoso u obstaculizando o impidiendo de manera intencional el libre tránsito de personas a pie o en vehículo, por los espacios públicos.

4º (Juego de azar).- El que en lugares públicos o accesibles al público, o en círculos privados de cualquier especie, en contravención de las leyes, tuviere o facilitare juegos de azar”.

Artículo 4º.- Sustitúyese el artículo 364 del Código Penal, en la redacción dada por el artículo 216 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, por el siguiente:

“ARTÍCULO 364.- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario:

1º (Infracción de las disposiciones sanitarias relativas a la conducción y enterramiento de cadáveres).- El que infringiere las disposiciones sanitarias, relativas a la conducción e inhumación de cadáveres.

2º (Arrojar basura en lugares no habilitados).- El que arrojar o esparciere basura en la vía pública o en lugares inapropiados o no destinados a esos efectos específicos.

3º (Vandalismo con los depósitos de basura).- El que provocare deterioro, rotura o incendio en los depósitos de basura”.

Artículo 5º.- Agrégase al Código Penal el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 364 bis. (Infracción de la disposición sanitaria destinada a combatir las epizootias).- Será castigado con 10 UR (diez unidades reajustables) a 100 UR (cien unidades reajustables) de multa o prisión equivalente el que infringiese las disposiciones sanitarias relativas a la declaración y combate de las epizootias”.

Artículo 6º.- Sustitúyese el artículo 365 del Código Penal, en la redacción dada por el artículo 216 de la Ley Nº 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y con las modificaciones introducidas por el artículo 12 de la Ley Nº 16.088, de 25 de octubre de 1989 y por el artículo 87 de la Ley Nº 18.651, de 19 de febrero de 2010, por el siguiente:

“ARTÍCULO 365.- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario:

1º (Participación en competencias vehiculares no autorizadas).- El que en carreteras, calles, vías de tránsito en general y en lugares no autorizados expresamente participare de carreras u otro tipo de competencia valiéndose de un vehículo con motor.

2º (Conducción de vehículos motorizados sin la autorización correspondiente).- El que condujere en la vía pública vehículos motorizados sin haber obtenido del organismo competente los permisos correspondientes o si los mismos le hubieren sido suspendidos o cancelados.

3º (Conducción de vehículos motorizados con grave estado de embriaguez).- El que condujere vehículos motorizados en estado grave de embriaguez con niveles de alcohol en la sangre superiores a 1,2 gramos por litro.

4º (Conducción de vehículos motorizados al doble de la velocidad permitida).- El que condujere vehículos motorizados al doble o más del doble de la velocidad máxima permitida en cualquier vía de tránsito.

5º (Conducción de vehículos motorizados sin casco protector).- El que viajare en la vía pública en vehículos motorizados descriptos en el artículo 7 de la Ley Nº 19.061, de 6 de enero de 2013, sin el casco reglamentario, en violación del artículo 33 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007.

6º (Omisión, por el director de una obra, de las precauciones debidas).- El director de la construcción o demolición de una obra que omitiere las medidas adecuadas en defensa de las personas y de las propiedades, en tanto el hecho no constituya delito.

7º (Disparo de armas de fuego y de petardos en poblado).- El que dentro de poblado o en sitio público, o

frecuentado, disparare armas de fuego, petardos u otros proyectiles, que causaren peligro o alarma.

En las situaciones previstas en los numerales 1º y 3º de este artículo, el Juez, a pedido del Ministerio Público, podrá imponer como pena accesoria la incautación del vehículo por un plazo máximo de 3 (tres) meses. Los gastos del depósito correrán por cuenta del propietario del vehículo”.

Artículo 7º.- Sustitúyese el artículo 366 del Código Penal, en la redacción dada por el artículo 216 de la Ley Nº 15.903, de 10 de noviembre de 1987 y con las modificaciones introducidas por el artículo 1º de la Ley Nº 16.130, de 22 de agosto de 1990, por el siguiente:

“ARTÍCULO 366. (Obtención fraudulenta de una prestación).- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario, el que a sabiendas de que no le era posible pagar, usufructuara servicios de hotel, restaurantes, transporte u otro servicio en general”.

CAPÍTULO II

NORMAS RELATIVAS A LA CONSERVACIÓN Y CUIDADO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Artículo 8º.- Están comprendidos en el presente Capítulo los espacios y bienes públicos y privados que sean de uso público.

Artículo 9º.- Declárase de interés general la preservación de los espacios públicos como lugar de convivencia, civismo y disfrute, donde todas las personas puedan desarrollar en libertad sus actividades preservando su libre circulación, ocio, encuentro y recreo, con respeto a la dignidad y a los derechos de los individuos, promoviendo a su vez, la pluralidad y la libre expresión de los diversos fenómenos y acontecimientos culturales, políticos y religiosos.

Artículo 10.- (Ámbito de aplicación).- El presente Capítulo tiene como ámbito de aplicación todos los espacios públicos del país, ya sean urbanos, suburbanos o rurales.

Artículo 11.- Derechos y deberes de las personas para el libre uso y goce de los espacios públicos:

1) Libertad de uso y goce de los espacios públicos: Todas las personas tienen derecho a expresarse y comportarse libremente en los espacios públicos, debiéndose respetar su libertad de acuerdo a lo consagrado por el artículo 7º de la Constitución de la República. Este derecho se ejerce sobre la base del respeto a la libertad, la dignidad y los derechos reconocidos a las demás personas, debiéndose mantener el espacio público en condiciones adecuadas para la convivencia, de conformidad con lo dispuesto en los numerales siguientes.

2) Deber de utilizar adecuadamente los espacios públicos: Todas las personas tienen la obligación de utilizar correctamente los espacios públicos así como sus servicios

e instalaciones de acuerdo con su naturaleza, destino y finalidad, respetando en todo momento el derecho del prójimo a su uso y disfrute.

3) Deber de colaboración: Todas las personas tienen el deber de colaborar con las autoridades públicas en la erradicación de las conductas que alteren, perturben o lesionen la convivencia ciudadana.

CAPÍTULO III

CREACIÓN EN EL LIBRO III, TÍTULO I DEL CÓDIGO PENAL, DEL CAPÍTULO VI DENOMINADO “DE LAS FALTAS POR LA AFECTACIÓN Y EL DETERIORO DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS”

Artículo 12.- Incorporárase al Libro III, Título I del Código Penal, un Capítulo VI, el que quedará redactado de la siguiente forma:

“Capítulo VI. De las faltas por la afectación y el deterioro de los espacios públicos”.

Artículo 13.- Incorporárase en el Libro III, Título I, Capítulo VI “De las faltas por la afectación y el deterioro de los espacios públicos” del Código Penal, el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 367.- Será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario:

1º (Vandalismo).- El que realizare actos de deterioro o destrozos en espacios públicos o sus instalaciones

tales como bienes muebles o inmuebles, monumentos, señalizaciones de tránsito, semáforos y demás elementos del ornato público.

2º (Realizar las necesidades en los espacios públicos urbanos y suburbanos).- El que defecare u orinare en espacios públicos urbanos o suburbanos fuera de las instalaciones destinadas especialmente para tal fin”.

Artículo 14- Incorporárase en el Libro III, Título I, Capítulo VI “De las faltas por la afectación y el deterioro de los espacios públicos” del Código Penal, el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 368. (Ocupación indebida de espacios públicos).- El que fuera del ejercicio del derecho consagrado en el artículo 57 de la Constitución de la República, ocupare espacios públicos acampando o pernoctando en forma permanente en ellos, será castigado con pena de 7 (siete) a 30 (treinta) días de prestación de trabajo comunitario, si habiendo sido intimado 2 (dos) veces de que desista de su actitud, por parte de la autoridad municipal o policial correspondiente, persiste en la misma.

Siempre que se constaten las conductas referidas, la persona será trasladada a una dependencia del Ministerio de Desarrollo Social a los efectos de que se recabe su identidad, se le ofrezca una alternativa adecuada a su situación y se dé cuenta al Juez competente”.

CAPÍTULO IV

DE LA PENA DE TRABAJO COMUNITARIO Y DEL TÉRMINO PARA LA PRESCRIPCIÓN DE LAS FALTAS

Artículo 15.- Agrégase al Código Penal, el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 369. (Trabajo comunitario).- El trabajo comunitario es la pena que se impone a quien comete una falta, y consiste en la prestación de los servicios que se le asignen, los cuales deben ser acordes a las posibilidades físicas y mentales del obligado y, en la medida de lo posible, deberá estar relacionado con la falta cometida.

El régimen horario para el cumplimiento del trabajo comunitario será de 2 (dos) horas por día.

Es obligatorio el cumplimiento de las tareas impuestas. Si el condenado no cumpliere la pena de prestación de trabajo comunitario, cumplirá 1 (un) día de prisión por cada día de trabajo comunitario no cumplido”.

Artículo 16.- La Oficina de Supervisión de Libertad Asistida, unidad especializada del Instituto Nacional de Rehabilitación, estará a cargo de la instrumentación y fiscalización de la pena de trabajo comunitario, debiendo elevar un informe al Juez competente.

Para la instrumentación del trabajo comunitario, el Ministerio del Interior podrá suscribir convenios con instituciones públicas o privadas que desarrollen su actividad en el país.

Artículo 17.- Sustitúyese el artículo 118 del Código Penal, por el siguiente:

“ARTÍCULO 118. (Del término para la prescripción de las faltas).- Las faltas prescriben a los 6 (seis) meses”.

CAPÍTULO V

DEL PROCESO EN AUDIENCIA POR FALTAS

Artículo 18.- (Procedencia).- El proceso en audiencia y en instancia única, se rige por las normas siguientes.

Artículo 19.- (De la comparecencia a la audiencia).- Recibida la denuncia o enterado el Juez de la presunta comisión de una falta, adoptará las medidas necesarias para la instrucción del proceso que se desarrollará en una única audiencia que se fijará para la oportunidad más inmediata, dentro de los siguientes 10 (diez) días.

La audiencia debe celebrarse con la presencia del Juez, del indagado asistido con Defensor y de un representante del Ministerio Público.

La ausencia de cualquiera de dichas personas impedirá la realización de la audiencia. El Juez marcará una nueva audiencia en los 5 (cinco) días siguientes de la misma. Sin perjuicio de ello, la ausencia sin justificación a la primera audiencia del Representante Público, o si el mismo faltare a la segunda convocatoria, provocará la clausura definitiva del proceso e implicará el sobreseimiento de la causa y el Juez comunicará en tal caso, a la Sede del Ministerio Público competente, la ausencia de su representante. Si el

indagado no compareciere en forma injustificada a la primera audiencia o si el mismo faltare a la segunda convocatoria, el Juez ordenará su conducción y fijará audiencia dentro de las 24 (veinticuatro) horas siguientes al ser informado que se ha efectivizado la misma.

Si el indagado compareciere sin la presencia de Defensor de su particular confianza, se le designará Defensor Público de inmediato, quien deberá comparecer a la audiencia bajo responsabilidad funcional.

Artículo 20.- (De la audiencia de prueba y debate).- En la audiencia, si hubiera oposición sobre los hechos del proceso, el Juez fijará el objeto de la prueba y ordenará la que las partes le propongan, si las considerare admisibles y útiles, así como la que estimare pertinente.

Si todos o algunos de los medios de prueba estuvieren disponibles, se producirán e incorporarán de inmediato y en la misma audiencia. En caso necesario, esta se prorrogará por un plazo no mayor de 10 (diez) días, debiendo en esa nueva oportunidad completarse y agregarse la prueba pendiente.

Todas las resoluciones dictadas en el curso de la audiencia admitirán exclusivamente recurso de reposición. Diligenciada la prueba, el Ministerio Público deberá formular acusación o requerir el sobreseimiento en la audiencia. El Defensor, a su vez, deberá evacuar la acusación en el mismo acto.

Artículo 21.- (De la sentencia).- Terminado el debate, el Juez dictará la sentencia en la propia audiencia, pudiendo suspenderla a esos efectos, cuando la complejidad del asunto

así lo requiera, por un lapso no mayor de 24 (veinticuatro) horas. Reanudada la audiencia, el Actuario leerá la decisión -la que se ajustará, en lo posible, a lo previsto por el artículo 245 del Código del Proceso Penal- y la agregará a los autos. La sentencia solo admitirá los recursos de aclaración y ampliación, que deberán ser deducidos y resueltos en la propia audiencia.

Artículo 22.- (De los incidentes. De la instancia única).- El Juez podrá desestimar de plano y verbalmente todo incidente que se promoviere por las partes. Los incidentes admitidos se sustanciarán y se decidirán en la audiencia. Las providencias dictadas en este proceso solo admitirán recurso de reposición, que se deducirá y resolverá en la propia audiencia.

Artículo 23.- (De la forma de la audiencia).- La audiencia será presidida y dirigida por el Juez y toda la actividad procesal realizada en la misma, que no se encuentre prevista en los artículos precedentes, se regirá por lo dispuesto en el Código General del Proceso.

Artículo 24.- (De la competencia).- Los Jueces de Faltas en Montevideo, así como los Jueces de Paz Departamentales del interior, entenderán en materia de faltas.

También tendrán competencia en la materia los Juzgados de Paz en el interior del país en los casos en que la Suprema Corte de Justicia, por vía de la reglamentación, así lo determine.

Artículo 25.- (Derogaciones).- Deróganse los artículos 309 a 314 del Decreto-Ley N° 15.032, de 7 de julio de 1980 (Código del Proceso Penal) y el artículo 481 de la Ley N° 16.736, de 5 de enero de 1996.

JOSÉ MUJICA - JORGE VÁZQUEZ - LUIS ALMAGRO
- FERNANDO LORENZO - ELEUTERIO FERNÁNDEZ
HUIDOBRO - RICARDO EHRLICH - ENRIQUE PINTADO -
ROBERTO KREIMERMAN - EDUARDO BRENTA - SUSANA
MUÑIZ - TABARÉ AGUERRE - LILIAM KECHICHIAN
FRANCISCO BELTRAME - DANIEL OLESKER

LEY N° 19.172

Promulgación: 20/12/2013 Publicación 7/01/2014

(Artículos 1, 2, 3, 4 y 15)
MARIHUANA Y SUS DERIVADOS
CONTROL Y REGULACIÓN DEL ESTADO DE LA
IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN, ADQUISICIÓN,
ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN Y
DISTRIBUCIÓN

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

TÍTULO I

DE LOS FINES DE LA PRESENTE LEY

Artículo 1°.- Decláranse de interés público las acciones tendientes a proteger, promover y mejorar la salud pública de la población mediante una política orientada a minimizar los riesgos y a reducir los daños del uso del cannabis, que promueva la debida información, educación y prevención, sobre las consecuencias y efectos perjudiciales vinculados a dicho consumo así como el tratamiento, rehabilitación y reinserción social de los usuarios problemáticos de drogas.

Artículo 2º.- Sin perjuicio de lo dispuesto por el Decreto-Ley N° 14.294, de 31 de octubre de 1974 y sus leyes modificativas, el Estado asumirá el control y la regulación de las actividades de importación, exportación, plantación, cultivo, cosecha, producción, adquisición a cualquier título, almacenamiento, comercialización y distribución de cannabis y sus derivados, o cáñamo cuando correspondiere, a través de las instituciones a las cuales otorgue mandato legal, conforme con lo dispuesto en la presente ley y en los términos y condiciones que al respecto fije la reglamentación.

TÍTULO II PRINCIPIOS GENERALES DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 3º.- Todas las personas tienen derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud, al disfrute de los espacios públicos en condiciones seguras y a las mejores condiciones de convivencia, así como a la prevención, tratamiento y rehabilitación de enfermedades, de conformidad con lo dispuesto en diversos convenios, pactos, declaraciones, protocolos y convenciones internacionales ratificados por ley, garantizando el pleno ejercicio de sus derechos y libertades consagradas en la Constitución de la República, con sujeción a las limitaciones emergentes del artículo 10 de la misma.

Artículo 4º.- La presente ley tiene por objeto proteger a los habitantes del país de los riesgos que implica el vínculo con el comercio ilegal y el narcotráfico buscando, mediante la intervención del Estado, atacar las devastadoras

consecuencias sanitarias, sociales y económicas del uso problemático de sustancias psicoactivas, así como reducir la incidencia del narcotráfico y el crimen organizado.

A tales efectos, se disponen las medidas tendientes al control y regulación del cannabis psicoactivo y sus derivados, así como aquellas que buscan educar, concientizar y prevenir a la sociedad de los riesgos para la salud del uso del cannabis, particularmente en lo que tiene que ver con el desarrollo de las adicciones. Se priorizarán la promoción de actitudes vitales, los hábitos saludables y el bienestar de la comunidad, teniendo en cuenta las pautas de la Organización Mundial de la Salud respecto al consumo de los distintos tipos de sustancias psicoactivas.

CAPÍTULO II DE LA SALUD Y LA EDUCACIÓN DE LA POBLACIÓN Y LOS USUARIOS

Artículo 15.- Conforme con lo dispuesto por el artículo 46 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, todo conductor estará inhabilitado para conducir vehículos en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional, cuando la concentración de tetrahidrocannabinol (THC) en el organismo sea superior a la permitida conforme con la reglamentación que se dictará al respecto.

La Junta Nacional de Drogas brindará capacitación, asesoramiento y los insumos necesarios a los funcionarios especialmente designados a tales efectos, del Ministerio del Interior, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de las Intendencias, de los Municipios y de la Prefectura Nacional

Naval, con la finalidad de realizar los procedimientos y métodos de contralor expresamente establecidos por las autoridades competentes a los fines previstos en el inciso anterior, en sus jurisdicciones y conforme a sus respectivas competencias. Dichos exámenes y pruebas podrán ser ratificados a través de exámenes de sangre, u otros exámenes clínicos o paraclínicos, por los prestadores del Sistema Nacional Integrado de Salud.

El conductor a quien se le compruebe que conducía vehículos contraviniendo los límites de THC a que refiere el inciso primero del presente artículo, será pasible de las sanciones previstas en el inciso segundo del artículo 46 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007.

JOSÉ MUJICA - EDUARDO BONOMI - LUIS ALMAGRO - RICARDO EHRLICH - ENRIQUE PINTADO - ROBERTO KREIMERMANN - EDUARDO BRENTA - SUSANA MUÑOZ - TABARÉ AGUERRE - LILIAM KECHICHIAN - FRANCISCO BELTRAME - DANIEL OLESKER

DECRETOS

DECRETO N° 533/008

Promulgación: 03/11/2008 Publicación: 11/11/2008

REQUISITOS PARA EL ALTA DE VEHÍCULOS DEL TIPO REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE

VISTO: La iniciativa de la Dirección Nacional de Transporte (DNT) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dirigida a regular el alta de los vehículos del tipo remolque o semirremolque así como los cambios de estructura que se realicen a los vehículos comerciales de transporte de carga y pasajeros que tengan la obligación de registrarse en la Dirección Nacional de Transporte.

RESULTANDO: I) Que la documentación que se presenta ante la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al solicitar el alta de vehículos del tipo remolque o semirremolque o cuando se ha realizado un cambio de estructura no contiene un nivel de detalle suficiente que permita su correcto análisis.

II) Que se reiteran las situaciones que se presentan, donde es insuficiente en calidad y cantidad la información imprescindible para resolver en forma fundada sobre la validez de un cambio de estructura en vehículos antiguos.

III) Que las dificultades mayores de información y, por tanto de verificación, se generan con los vehículos cuya

fabricación es anterior al año 1994.

CONSIDERANDO: I) Que a efectos de garantizar la seguridad en la circulación de los nuevos vehículos del tipo remolque o semirremolque, o de los modificados, la Dirección Nacional de Transporte debería contar con un aval técnico firmado por un Ingeniero Civil responsable, una constancia del taller que efectuó la construcción o modificación estructural y, si correspondiera, un informe favorable del fabricante o representante de los vehículos.

II) Que asimismo para adoptar Resolución favorable, es conveniente y necesario realizar una evaluación previa de la información técnica presentada.

III) Que no se considera conveniente la realización de modificaciones estructurales de entidad en vehículos antiguos porque pueden quedar comprometidos los estándares de desempeño originales.

ATENTO: a lo dispuesto en los artículos 28 y 29 de la Ley N° 18.191 de 14 de noviembre de 2007 y, en los Decretos N° 451/994 de 5 de octubre de 1994 y 72/996 de 28 de febrero de 1996.

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:**

Artículo 1°.- A partir del 1° de enero de 2009, para que la Dirección Nacional de Transporte autorice el alta de un vehículo del tipo remolque o semirremolque o apruebe

cambios de estructura, se deberán cumplir las condiciones establecidas en el presente Decreto.

Artículo 2°.- Los vehículos del tipo remolque o semirremolque que se registren por primera vez en la DNT deberán presentar un aval técnico firmado por un Ingeniero Industrial Mecánico responsable y constancia del taller que efectuó la construcción del mismo.

Artículo 3°.- Cambio de estructura es toda modificación o sustitución efectuada en un vehículo comercial de transporte de carga o pasajeros, por la cual se altera alguna de sus características originales de fabricación, que sea susceptible de afectar las condiciones de seguridad en la circulación del mismo.

Artículo 4°.- En tal sentido, se consideran cambios de estructura a los siguientes:

a) Montar ejes adicionales, eliminar ejes dispuestos en el modelo original o sustituir ejes por otros diferentes a los originales.

b) Modificar las dimensiones del chasis o de sus características mecánicas.

c) Modificar la distancia entre ejes.

d) Incorporar dispositivos para transformar un camión a tractor o, viceversa.

e) Modificar un vehículo de transporte de cargas del tipo N2 en otro de transporte de pasajeros del tipo M2.

f) Cambiar el tipo de caja de carga.

g) Cambiar el tipo de neumáticos originales del modelo que implique una modificación en la capacidad de carga.

- h) Cambiar la cabina o carrocería original del modelo.
- i) Cambio de un tipo de motor homologado según una norma de emisión.

Artículo 5°.- Los cambios de estructura mencionados en los literales a), b), c) y d) sólo se admitirán en vehículos cuya antigüedad sea inferior a 15 años; asimismo no se admitirán los referidos cambios de estructura en vehículos anteriores al año 1995. El cambio de estructura mencionado en el literal e) sólo se admitirá en vehículos cuya antigüedad sea menor a un año.

Artículo 6°.- Los cambios de estructura antes mencionados deberán acreditarse mediante un aval técnico firmado por un Ingeniero Industrial Mecánico responsable y constancia del taller que efectuó la modificación estructural, de los cuales surja fehacientemente el tipo de reforma realizado. La DNT podrá exigir, además, la presentación de un Informe de conformidad del fabricante del vehículo o de su representante.

Artículo 7°.- Para la aprobación del cambio de estructura ante la DNT no será relevante que el vehículo modificado ya haya sido reempadronado y/o matriculado nuevamente.

Artículo 8°.- Si la modificación de un vehículo comprende varios de los literales del artículo 4), se deberá cumplir con los requisitos fijados para cada uno de ellos.

Artículo 9°.- Para proceder al registro por primera vez de un vehículo del tipo remolque o semirremolque así como para autorizar cada tipo de cambio de estructura individualizado en el Artículo 4), la documentación que habrá de presentarse ante la Dirección Nacional de Transporte, será la indicada en el Anexo I. Los modelos de documentos a presentar se ajustarán a lo indicado en el Anexo II. (*)

(*) *NOTA.- Ver: Diario Oficial N° 27.609 de fecha 11/11/2008.*

Artículo 10.- Un vehículo que haya experimentado un cambio de estructura no podrá circular hasta que el mismo sea debidamente autorizado por la DNT.

Artículo 11.- Comuníquese, publíquese y vuelva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a sus efectos.

TABARÉ VÁZQUEZ - VÍCTOR ROSSI.

DECRETO N° 556/008

Promulgación: 17/11/2008 Publicación: 24/11/2008

**CONTROL DE ALCOHOL EN SANGRE A
CONDUCTORES**

VISTO: el artículo 45 de la Ley N° 18.191, de 28 de noviembre de 2007, del “Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional”;

RESULTANDO: I) que el apartado segundo de dicha norma establece que el Poder Ejecutivo reducirá en forma gradual y en un período no mayor de tres años la concentración de alcohol en sangre permitida de 0,8 gramos a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre o su equivalente en términos de espirometría a quienes conduzcan cualquier clase de vehículos en la vía pública, a excepción de aquellos conductores de vehículos previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191;

II) que según se fundamentara en el trabajo titulado “Implicancias y riesgo del consumo de alcohol en los individuos asociado a su comportamiento en el tránsito” de la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol -CIPA- de la Junta Nacional de Drogas de Presidencia de la República, el límite máximo permitido de alcohol en sangre desde el cual se generan riesgos y se duplican los siniestros de tránsito, es desde 0,3 gramos (tres decigramos) de alcohol en sangre

o su equivalente en términos de espirometría;

III) que el alto índice de siniestros de tránsito donde el alcohol se encuentra presente en quienes protagonizan el siniestro y la tasa actualmente permitida de 0,8 gramos por litro de alcohol en sangre nos ubica en un lugar poco privilegiado en América, encontrándose nuestro país en el segundo lugar después de Argentina, donde se produce mayor cantidad de siniestros de tránsito;

IV) que con la aprobación de la ley Nro. 18.113, se crea un órgano nacional en seguridad vial (UNASEV) y con la ley 18.191 “Ley de Tránsito y de Seguridad Vial en el Territorio Nacional” se establece un marco único de normas de tránsito, así como con la adopción de distintas medidas recomendadas por la Organización Mundial de la Salud en su Informe 2004 que se han venido disponiendo desde hace unos meses a través de la Unasev, vienen posicionando a Uruguay como uno de los países con mayor sensibilidad en materia de siniestralidad vial;

V) que el dictado del Decreto del Poder Ejecutivo disponiendo la reducción en forma gradual a 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría en cumplimiento del mandato legal, tiene por objeto reducir la siniestralidad vial y mejorar las condiciones de salud de quienes se desplazan en nuestras vías de tránsito;

VI) que exclusivamente por razones de tipo operativo, correspondería establecer para los conductores de cualquier

tipo de vehículos (excepto los del artículo 47) desde el 17 de noviembre de 2008 como límite máximo de concentración de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría a 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro; y a partir del 16 de marzo de 2009 el límite máximo de alcohol en sangre será de 0,3 gramos por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría;

CONSIDERANDO: I) que tras la aprobación de la ley citada, y en conocimiento de la incidencia del alcohol en los siniestros de tránsito, la Unasev considera conveniente propiciar el siguiente Proyecto de Decreto;

II) que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado y manifiesta su conformidad con lo expuesto, propiciando el siguiente Decreto;

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:**

Artículo 1°.- A partir del 17 de noviembre de 2008 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplacen por la vía pública (excepto los conductores previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,5 gramos (cinco decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 2°.- A partir del 16 de marzo de 2009 la concentración de alcohol por litro en sangre o su equivalente

en términos de espirometría permitida para los conductores de cualquier vehículo que se desplace por la vía pública (excepto los conductores previstos en el artículo 47 de la Ley Nro. 18.191) es de 0,3 gramos (tres decigramos) por litro de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría.

Artículo 3°.- Comuníquese, publíquese, etc.

**TABARÉ VÁZQUEZ - VÍCTOR ROSSI - DAISY
TOURNÉ - MARÍA JULIA MUÑOZ.**

DECRETO N° 49/009

Promulgación: 23/01/2009 Publicación: 05/02/2009

REGLAMENTACIÓN DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA PARA VEHÍCULOS DE CARGA Y PASAJEROS

VISTO: la necesidad de mejorar y actualizar la reglamentación vigente en materia de inspección técnica de vehículos de carga y pasajeros, de competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

RESULTANDO: I) Que los Decretos N° 451/994, de 5 de octubre de 1994 y disposiciones complementarias, Nos. 72/996 de 28 de febrero de 1996 y 246/000 de 30 de agosto de 2000, conforman la reglamentación que actualmente se aplica en el tema.

II) Que la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 18.191 de 30 de octubre de 2007, introdujo disposiciones referidas a los vehículos en sus artículos Nos. 28 y 29, donde se establece que los mismos deben encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales que no constituyan peligro para su conductor y demás ocupantes del vehículo, así como para otros usuarios de la vía pública, debiendo poseer un equipamiento obligatorio mínimo, en condiciones de uso y funcionamiento.

III) Que se ha incrementado significativamente la circulación vial, lo que implica mayores riesgos potenciales en el tránsito por Rutas Nacionales.

IV) Que la última reglamentación aprobada en esta materia (Decreto No. 246/000), estableció una flexibilización de los criterios de inspección y calificación de defectos de los vehículos, contemplando una situación entonces especial.

V) Que la situación especial precitada ha evolucionado positivamente, a la vez que se han producido avances en el ámbito del MERCOSUR en materia de inspección técnica vehicular.

CONSIDERANDO: I) La necesidad y oportunidad de retomar determinados criterios de calificación de defectos previstos en el Manual de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Cargas y Pasajeros aprobado por el Decreto N° 451/994 y disposiciones complementarias, en correspondencia con los estudios realizados por la empresa concesionaria habilitada al efecto por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

II) Los resultados de la evaluación de la aplicación tanto del Decreto N° 246/000 como de una serie de Órdenes de Servicio emitidas por la Dirección Nacional de Transporte, en materia de inspección técnica vehicular.

III) La necesidad de mejorar la seguridad en la circulación de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas y cargas especiales.

IV) Que es conveniente mejorar la calidad de la registraci3n obligatoria de veh3culos de transporte de carga con capacidad de carga mayor o igual a dos toneladas e inferior a cinco toneladas, de competencia de la Direcci3n Nacional de Transporte.

ATENTO: a lo previsto en los Decretos N° 451/994, de 05/10/94, 72/996, de 28 de febrero de 1996 y N° 246/000, de 30 de agosto de 2000, y en el Decreto N° 574/974, de 12/07/74.

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:**

Artículo 1°.- Los veh3culos de transporte de carga, con capacidad de carga mayor o igual a 2 (dos) toneladas e inferior a 5 (cinco) toneladas, deber3n obtener por 3nica vez el Certificado de Aptitud T3cnica (CAT) expedido por el servicio de inspecci3n habilitado por el Ministerio de Transporte y Obras P3blicas, para poder ser registrados en la Direcci3n Nacional de Transporte y, en consecuencia, obtener el permiso para realizar transporte.

Artículo 2°.- La inspecci3n t3cnica vehicular de los veh3culos mencionados en el Art3culo 1° se realizar3 por 3nica vez, en forma previa a la registraci3n, con el objeto de comprobar que las caracter3sticas t3cnicas del veh3culo responden a las disposiciones vigentes en materia de homologaci3n de modelo y de seguridad vial.

Artículo 3°.- Quedan excluidos de las disposiciones del Art3culo 1° del Decreto N° 246/000, por lo que deber3n ser objeto de inspecci3n seg3n los criterios establecidos en el Decreto N° 451/994 de 5 de octubre de 1994, los puntos de control de los siguientes Grupos:

**GRUPO 1:
Acondicionamiento Exterior del Veh3culo.**

Punto de Control 1.03: Limpiaparabrisas.

Punto de Control 1.05: Veh3culo o combinaci3n de veh3culos con largo superior al permitido.

GRUPO 2: Carrocer3a

Punto de Control 2.05: Enganche o Acoplamiento de Remolque.

Punto de Control 2.07: Twist Locks; Caja de Carga.

GRUPO 5: Frenos

Punto de Control 5.02: Freno Remolque

GRUPO 7: Ejes y Suspensi3n

Punto de Control 7.01: Eje Delantero y Brazos de Sujeci3n.

Item: Fijaciones defectuosas al chasis.

Punto de Control 7.02: Eje Trasero y Brazos de Sujeci3n.

Item: Fijaciones defectuosas al chasis.

Punto de Control 7.04: Neum3ticos, Dimensi3n y Estado.

Item: Dibujo insuficiente en el 80% de la rodadura.

Item: Desperfectos, cortes, erosiones y deformaciones.
 Punto de Control 7.06: Elásticos o Muelles.
 Item: Roturas en hojas.

Artículo 4°.- El control de las disposiciones de la Ley N° 18.191 de 30 de octubre de 2007 sobre Tránsito y Seguridad Vial referidas al freno de emergencia en remolques y semirremolques, por parte de las entidades de inspección técnica vehicular habilitadas por este Ministerio, se efectuará de acuerdo a los siguientes criterios y límites temporales:

a) Desde la fecha de promulgación del presente Decreto y hasta el 30 de junio de 2009, carecer de frenos de emergencia o tenerlos con defectos, motivará que se expida un CAT OBSERVADO.

b) Desde el 1° de julio hasta el 31 de diciembre de 2009, dicha situación dará lugar a que se expida un CAT CONDICIONAL.

c) Desde el 1° de enero de 2010 en adelante, su carencia determinará que el resultado sea RECHAZADO y, disponerlo pero con defectos, que el resultado sea CONDICIONAL.

Artículo 5°.- Modificanse los literales A, B, y H, del numeral II.1, del Capítulo o apartado II), el numeral 2), del Capítulo o apartado III) y, las DECISIONES C y E, del Capítulo o apartado IV, del Manual de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Carga y Pasajeros aprobado por el Decreto N° 451/994, los que quedarán redactados de la siguiente manera:

“II) Procedimiento”

II.1) Situaciones probables y cursos de acción a seguir:

A) Si el vehículo resultara aprobado, o aprobado con observaciones, se extenderá el Certificado de Aptitud Técnica (CAT) y la oblea autoadhesiva.

Cada unidad constituyente de una combinación o tren de vehículos deberá obtener su CAT correspondiente. El CAT será emitido en dos vías:

* Primera vía original para el propietario del vehículo.

*Segunda vía duplicado (con leyenda que así lo indique), para ser remitida a la DNT. Esta última se acompañará, cuando correspondiera, de la primera vía original del Certificado de Aptitud Técnica vencida.

El marcado de la oblea será realizado por medio de un orificio de diámetro aproximado a 5 mm., en el mes de vencimiento del Certificado de Aptitud Técnica.

B) Si el vehículo que realiza la inspección técnica presentara deficiencias que por su naturaleza permitieran aprobarlo en forma condicional, se emitirá un CAT provisorio por 60 días de validez y en dos vías tal como se indicó en el literal anterior. En estos casos en el CAT provisorio y sus correspondientes vías se indicará la leyenda: “PROVISORIO”.

H) Toda alteración en la emisión correlativa de los CAT, será considerada como presunción de fraude y habilitará a la Administración a ejercer las acciones administrativas sin perjuicio de las de carácter civil o penal que correspondieren. Los duplicados del CAT con destino a la Dirección Nacional

de Transporte deberán enviarse en los términos que establezca la misma de común acuerdo con el concesionario del servicio de inspección técnica vehicular.”

“III) Clasificación de defectos”

2) Defectos Graves (DG): Son aquellos que ponen en peligro la seguridad de las personas, la calidad del medio ambiente o suponen el incumplimiento de la reglamentación vigente. Vienen señalados en la segunda columna de las tablas y exigen una nueva re inspección.

En el caso de defectos graves originados por el incumplimiento de reglamentaciones que puedan no afectar de manera inminente la seguridad de personas o del tránsito, el propietario del vehículo dispondrá como máximo de 60 días para efectuar las reparaciones, procediéndose por parte del concesionario a emitir un Certificado de Aptitud Técnica (CAT) provisorio.

En ese lapso el titular podrá prestar servicios de transporte sin inconvenientes.

En los demás casos se procederá de la forma prevista en el numeral 3) siguiente, no pudiendo el propietario del vehículo efectuar servicios de transporte de ningún tipo”.

“IV) Formas de actuación según el resultado de la inspección”

Decisión C) APROBADO CONDICIONAL: En el caso que se detecten defectos “graves” (DG) que no afecten la seguridad de personas o del tránsito. Se comunicará al usuario la obligación de subsanarlos en un plazo máximo

de 60 días, debiendo presentarse nuevamente en la planta de verificación a efectos de constatar las reparaciones del vehículo. Se le entregará al usuario un provisorio del certificado de Aptitud Técnica (CAT).

Transcurrido dicho plazo sin que se haya presentado a la planta de verificación, se anulará la aprobación provisorio inicial y comenzará nuevamente la inspección debiendo abonar la tarifa completa”.

Decisión E) ANOMALIAS ADMINISTRATIVAS: En el caso que se constaten infracciones administrativas (incongruencias en la documentación, cambios de estructura no autorizados, etc.). En este caso no se realizará la inspección técnica, informándose al transportista que debe dirigirse a la Oficina correspondiente de la Dirección Nacional de Transporte para regularizar la situación.

Artículo 6°.- El transporte de carga que por su peso o dimensiones no pueda ajustarse a las exigencias de la reglamentación vigente en dichas baterías, sólo se podrá realizar en vehículos que dispongan de un CAT en condiciones de validez, expedido de acuerdo con las disposiciones del Manual aprobado por Decreto N° 451/994.

Artículo 7°.- Los vehículos que se destinen al transporte de mercancías peligrosas, o para el transporte de cargas especiales que por su peso o dimensiones no puedan ajustarse a la reglamentación vigente en dichas materias, y que obtengan un CAT con el resultado APROBADO CONDICIONAL, válido por 60 días, no podrán realizar dicha clase de transporte durante la vigencia de ese tipo de Certificado.

Artículo 8°.- Se considerarán prorrogados los CAT con validez anual, emitidos en una planta móvil instalada en una ciudad del interior del país, hasta la fecha más próxima del año siguiente en que la estación móvil vuelva a instalarse en dicha ciudad, si se produjese un atraso de acuerdo al calendario aprobado por la Dirección Nacional de Transporte.

Artículo 9°.- Facúltase a la Dirección Nacional de Transporte a establecer un régimen de inspección técnica de vehículos o maquinarias especiales que circulan por Rutas Nacionales. Dichas inspecciones se realizarán, en una planta de control técnico vehicular de una empresa habilitada por la mencionada Unidad Ejecutora o, previa solicitud, mediante inspección realizada por funcionarios de la empresa habilitada, en los establecimientos de los titulares de los vehículos, cuando por sus dimensiones y peso no puedan acceder a las mencionadas plantas.

Artículo 10.- Los criterios de calificación de defectos correspondientes a los Puntos de Control 1.05, 2.05, 5.02, 7.01, y 7.04 contenidos en el Artículo 3°, se aplicarán a partir del 1° de abril de 2009 y los criterios de calificación de defectos para el resto de los Puntos de Control del Artículo 3), se aplicarán a partir del 1° de julio de 2009.

Artículo 11.- Comuníquese, publíquese y vuelva a la Dirección Nacional de Transporte a sus efectos.

TABARÉ VÁZQUEZ - VÍCTOR ROSSI.

DECRETO N° 265/009

Promulgación: 02/06/2009 Publicación: 03/07/2009

REGLAMENTO NACIONAL DE USO DE CASCO PROTECTOR

VISTO: la necesidad de reglamentar la obligatoriedad del uso de casco protector que dispone la legislación vigente, por parte de usuarios de motocicletas y similares.

RESULTANDO: I) Que el artículo 33 de la Ley Nro. 18.191, de 14 de noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional", establece la obligación del uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen en el territorio nacional.

II) Que la Unidad Nacional de Seguridad Vial tomó la iniciativa para establecer las condiciones técnicas y características que deben poseer los cascos protectores, asumiendo a partir de enero de 2008 las coordinaciones y gestiones necesarias ante organismos técnicos como la Facultad de Ingeniería de la UDELAR y el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas y, ante especialistas en la materia, a efectos de determinar las condiciones a establecer.

III) Que el Instituto Uruguayo de Normas Técnicas aprobó en el año 1981 la norma UNIT que se identifica con el N° de referencia 650-81, cuya última edición actualizada

es de fecha 15 de junio de 1996, la que establece en su artículo 1): “las características y métodos de ensayo de los cascos para proteger la cabeza de usuarios de motocicletas, motonetas, ciclomotores y automotores abiertos, no se aplica a cascos para correr competencias”.

CONSIDERANDO: I) Que según establece el literal J) del artículo 6 de la Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007, es competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial “Proponer los reglamentos relativos al tránsito y la seguridad vial”.

II) Que es conveniente la aprobación del presente Decreto elaborado por la UNASEV con la participación de sus asesores y de técnicos externos públicos y privados con competencia técnica en la materia.

III) Que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado, manifestando su conformidad con el contenido del Decreto.

ATENTO: a lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4) de la Constitución, en el literal J) del artículo 6 de la Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007 y, en los artículos 1, 2 y 3 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DECRETA:

Artículo 1°.- Apruébase el siguiente Reglamento Nacional de Uso de Casco Protector por parte de los usuarios de ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, en cumplimiento de la obligatoriedad establecida por el artículo 33 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007:

Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese, etc.

Reglamento Nacional de uso de casco protector por parte de los usuarios de ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares

Artículo 1°.- Todo usuario de la vía pública que circule en ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, deberá llevar puesto un casco protector.

Artículo 2°.- Todo casco protector que se importe, construya y/o comercialice con destino a ser usado por los usuarios que circulen en la vía pública, deberá cumplir en un todo con la norma técnica UNIT 650:81, edición 1996-06-15, del Instituto Uruguayo de Normas Técnicas, cuya copia figura como Anexo I y se considera parte de este Decreto.

(* **NOTA.-** Ver Diario Oficial N° 27.764 de fecha 3 de julio de 2009.

Artículo 3°.- Todo casco protector con destino a ser usado por los usuarios previstos en el artículo 1) de la norma UNIT 650-81, deberá ser previamente certificado y aprobado por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería de la UDELAR (en adelante IEM) y/o por quien la Unidad Nacional de Seguridad Vial, previo cumplimiento de los requisitos y procedimientos correspondientes, disponga a tales efectos.

Artículo 4°.- Casco protector: El modelo de casco protector que se deberá usar es el casco integral o semi-integral, que cumpla con las condiciones establecidas en la Norma Unit 650-81.

Artículo 5°.- Para obtener la certificación correspondiente, el interesado a cualquier título deberá presentarse en el IEM, y cumplir los siguientes requisitos:

A) Aprobación de modelo: A esos efectos se presentarán en el IEM 9 (nueve) muestras para realizar los ensayos que permitan determinar que el modelo cumple con la norma técnica (artículo 5.1.1.1 Norma Unit 650:81 según última edición). Se extenderá el certificado, una vez abonada la tasa correspondiente, habilitando la etapa siguiente, no necesitándose su repetición mientras el modelo y la calidad se mantenga.

B) Certificación de partidas: Se presentarán las partidas en el IEM cuando se trate de menos de 100 unidades. Las partidas mayores se mantendrán en un depósito de acceso disponible solamente para los funcionarios del Instituto de Ensayo de Materiales, para realizar los muestreos de acuerdo al artículo 5.1.12 de la norma técnica y garantizar

su integridad durante todo el proceso de control hasta el fallo final respecto del lote. Cuando se trate de cascos importados, se podrá presentar la documentación que acredite la Norma Técnica de su certificación si correspondiera. Una vez realizados los ensayos pertinentes y aprobada la partida respectiva, se extenderá el certificado correspondiente, y los sellos serán entregados al importador y colocados bajo la supervisión del IEM.

El IEM determinará el procedimiento a seguir a efectos de incorporar el sello de certificación (triángulo reflectivo) a cada casco, con la fecha de certificación correspondiente, procediendo a liberar la partida, una vez abonada la tasa correspondiente. En caso de fallas reparables, se reiniciará el proceso de control una vez corregidas éstas. En caso de rechazo, se supervisará el destino de la partida a efectos de evitar la comercialización en la República Oriental del Uruguay.

Artículo 6°.- A partir del 1° de junio de 2009 no se podrán comercializar cascos que no dispongan del sello que acredite su certificación de acuerdo a la Norma UNIT 650:81, otorgado por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería en las condiciones establecidas en esta reglamentación y en la norma Unit de referencia.

Artículo 7°.- A partir del 1° de Diciembre de 2010, los cascos protectores autorizados para ser usados en la vía pública, serán exclusivamente los que cumplen con la Norma Unit citada y el presente Decreto.

Artículo 8°.- RECOMENDACION: Se recomienda que a partir del 1° de Junio de 2009, la venta de vehículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, sea acompañada con un casco protector certificado como mínimo.

Artículo 9°.- La Unidad Nacional de Seguridad Vial, controlará y supervisará el eficaz cumplimiento del presente decreto, de conformidad con las potestades otorgadas en la Ley N° 18.113 de fecha 18 de abril de 2007.

Artículo 10.- Quienes comercialicen, importen o fabriquen cascos protectores en infracción a las presentes disposiciones, serán sancionados por los organismos competentes en el ámbito de jurisdicción correspondiente, según la gravedad y naturaleza del acto contravencional con:

- a) Multa hasta por el máximo legal.
- b) Retención o decomiso del material en infracción.
- c) Suspensión de hasta 30 (treinta) días de la habilitación respectiva para comercializar o producir.
- d) Clausura del establecimiento del infractor.

TABARÉ VÁZQUEZ - VÍCTOR ROSSI - DAISY TOURNÉ - GONZALO FERNÁNDEZ - ÁLVARO GARCÍA - JOSÉ BAYARDI - MARÍA SIMON - DANIEL MARTÍNEZ - EDUARDO BONOMI - MARÍA JULIA MUÑOZ - ERNESTO AGAZZI - HÉCTOR LESCANO - CARLOS COLACCE - MARINA ARISMENDI.

DECRETO N° 381/009

Promulgación: 18/08/2009 Publicación: 31/08/2009

REGLAMENTACIÓN DE LA LEY SOBRE SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMOTORES

VISTO: la Ley N° 18.412, de 17 de noviembre de 2008, de "Responsabilidad civil por daños corporales causados a terceros por determinados vehículos de circulación terrestre y maquinarias. Establecimiento de un Seguro Obligatorio", por la que se aprobó el seguro obligatorio que cubre los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidentes causados por vehículos automotores y acoplados remolcados.

RESULTANDO: I) que el artículo 44 de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007, del "Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional" establece "Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarara obligatorio".

II) que la Ley N° 18.412 comete al Poder Ejecutivo su reglamentación dentro del plazo de 150 días a partir de su promulgación.

III) que la Ley N° 18.491, de 22 de mayo de 2009, prorrogó la entrada en vigencia de la Ley N° 18.412, hasta el 19 de agosto de 2009.

CONSIDERANDO: I) que resulta indispensable establecer los mecanismos adecuados para el cumplimiento de la Ley N° 18.412, requiriendo para ello que se reglamenten claramente los procedimientos de contralor y fiscalización previstos en la misma, en procura de un eficaz funcionamiento de dicha Ley.

II) que a los efectos de la aplicación gradual de la obligación legal, contemplando la composición del parque automotor, especialmente en el interior de la República, las empresas aseguradoras han manifestado a las autoridades competentes su disposición a asegurar a costo cero, por un lapso de tres años, a las motos de menos de 70 centímetros cúbicos, que hubieran sido empadronadas con anterioridad al inicio de la vigencia de la Ley que se reglamenta, considerándolas como vehículos asegurados en caso de siniestro de tránsito, no estando alcanzados por lo tanto por lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley que se reglamenta.

ATENCIÓN: a lo expuesto y a lo dispuesto por el artículo 168° ordinal 4° de la Constitución de la República.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DECRETA:

Artículo 1°.- (Definiciones).- A los efectos de la Ley N° 18.412, de 17 de noviembre de 2008, se entiende por vehículo automotor todo artefacto autopropulsado de libre operación y que circule por la vía pública, con el alcance del artículo 4° de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007.

Asimismo, a dichos efectos, se entiende por acoplado remolcado todo artefacto que no cuente con propulsión propia que circule por una vía pública remolcado por un vehículo automotor.

Será exigible un seguro obligatorio para el vehículo automotor y otro para el acoplado remolcado.

Artículo 2°.- (Concepto de tercero).- El concepto de tercero que sufre el daño, abarca únicamente a quien resulte directamente lesionado o fallecido como resultado del accidente definido en el artículo 2° de la Ley que se reglamenta, exceptuando las personas enumeradas en el artículo 6° de la referida Ley.

Artículo 3°.- (Vehículos excluidos).- Los automotores excluidos de la obligación de contratar el seguro obligatorio en virtud del artículo 3°, literal B), de la Ley, quedarán incluidos en la obligación de contratar el seguro en caso que circulen en la vía pública o sean remolcados en ella.

Artículo 4°.- (Efectos del seguro).- Los acoplados remolcados definidos en el inciso segundo del artículo 1° del

presente Decreto no están comprendidos en la previsión del artículo 5° de la Ley que se reglamenta, debiendo contar con cobertura independiente propia.

Artículo 5°.- (Otros Seguros obligatorios).- En caso de que en virtud de la legislación vigente resulte obligatoria la contratación de otro seguro, éste prevalecerá sobre el seguro obligatorio estatuido por la Ley que se reglamenta. Se entiende por cobertura de otro seguro obligatorio, aquella otorgada por un seguro obligatorio establecido por leyes vigentes.

Artículo 6°.- (Cesión del contrato de seguro).- El cambio de titular del seguro importará la cesión del contrato. Cuando se trate de un seguro de mayor cuantía lo que será objeto de la cesión será solamente la cobertura que corresponda al seguro obligatorio.

Artículo 7°.- (Determinación de las lesiones e incapacidades).- A efectos de la determinación de las lesiones e incapacidades a indemnizar en virtud del seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores, se recurrirá al Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas que luce agregado en Anexo I.

Artículo 8°.- (Condiciones de asegurabilidad).- Las condiciones de asegurabilidad a que refiere el artículo 11 de la Ley que se reglamenta serán las que establezca la Superintendencia de Servicios Financieros.

Artículo 9°.- (Certificado y Distintivo).- El certificado a que refiere el artículo 11 de la Ley que se reglamenta contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- El título Certificado de Seguro Obligatorio Automotores.
- La referencia a la Ley N° 18.412.
- Número de Póliza de Seguro Obligatorio Automotores.
- Nombre de la Entidad Aseguradora.
- Nombre del titular.
- R.U.T. o Cédula de Identidad del titular.
- Vigencia del Seguro Obligatorio.
- Matrícula del vehículo asegurado.
- Tipo de vehículo.
- Marca del vehículo.
- Modelo del vehículo.
- Número de Chasis.
- Una breve descripción de la Cobertura del Seguro Obligatorio Automotor, especificando que es el vehículo el que está asegurado, con los límites y condiciones establecidos por la Ley N° 18.412 y la correspondiente Póliza de Seguro Obligatorio Automotores.
- Firma del responsable.

A los efectos identificatorios, los vehículos asegurados deberán lucir un distintivo en el ángulo superior derecho del parabrisas o, si no poseen este elemento, en lugar visible de la carrocería, el cual será uniforme para todas las compañías aseguradoras, y en el cual figurará la cobertura y el nombre de la compañía.

La existencia del distintivo no eximirá de la obligación de portar el certificado en el vehículo y exhibirlo ante requerimiento de la autoridad competente.

Artículo 10.- (Documentación a adjuntar al reclamo). A efectos de la recepción del reclamo del siniestro, el damnificado o sus causahabientes deberán adjuntar al mismo la siguiente documentación mínima:

- parte policial;
- certificado emitido por el médico que atendió al siniestrado en el lugar del accidente, con descripción de las consecuencias lesivas del accidente, y certificado emitido por el médico tratante del centro de atención al cual se derivó al accidentado. En este último caso el certificado deberá describir en detalle el daño causado al paciente a consecuencia del accidente;
- en caso de corresponder, certificado de resultancias de los autos sucesorios o certificado notarial que acredite que los reclamantes son los únicos causahabientes de la víctima;
- declaración jurada de que el damnificado no es un sujeto excluido según lo establecido en el artículo 6° de la Ley que se reglamenta;
- en caso de corresponder, documentación que acredite la representación legal o convencional del damnificado o sus causahabientes.

Sin perjuicio de toda otra documentación que la compañía aseguradora estime necesaria, el plazo de 30 días establecido en el inciso segundo del artículo 12 de la Ley

que se reglamenta, comenzará a computarse a partir del día de la recepción del reclamo con los documentos mínimos antes detallados.

Artículo 11.- (Acción de repetición).- Las entidades aseguradoras podrán repetir contra el propietario del vehículo o contra el tomador del seguro, las cantidades pagadas a los reclamantes cuando:

A) Los contratantes hubieran incumplido sus obligaciones establecidas en la póliza.

B) El vehículo no tuviera seguro en vigencia, ya sea porque nunca fue contratado, o porque habiéndose contratado luego no fue renovado. En este caso, a los efectos del artículo 19 de la Ley, se le considerará vehículo carente de seguro obligatorio.

C) El daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, conductor, o por culpa grave en el mantenimiento del vehículo.

D) Se haya modificado el destino de uso del vehículo de modo que constituya un agravamiento de riesgo.

Artículo 12.- (Coberturas especiales).- Los damnificados o sus causahabientes serán indemnizados por el procedimiento de los artículos siguientes, cuando los daños sean producidos por:

A) Un vehículo no identificado.

B) Un vehículo carente de seguro obligatorio al momento de ocurrencia del accidente.

C) Un vehículo hurtado u obtenido con violencia.

Serán aplicables a estas coberturas especiales los límites de cobertura previstos en el artículo 8° de la Ley que se reglamenta y el plazo de prescripción estipulado en el artículo 14 de la misma Ley.

Artículo 13.- (Acción de repetición en casos de coberturas especiales).- En los casos previstos como coberturas especiales (artículo 19 de la Ley), la entidad aseguradora que fuera designada para procesar el reclamo de los damnificados, estará legitimada para repetir la totalidad de las indemnizaciones abonadas, contra el propietario del vehículo que protagonizó el accidente. La entidad aseguradora deberá restituir al Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales la cuotaparte de las sumas cobradas por este concepto, en la proporción indemnizada por el referido Fondo.

Artículo 14.- (Coberturas especiales).- Los casos de coberturas especiales previstos en el artículo 19 de la Ley que se reglamenta serán cubiertos a partir del sexto mes de entrada en vigencia de la Ley, en consonancia con lo estipulado en el párrafo final del artículo 22 de la Ley que se reglamenta.

A los efectos de la recepción del reclamo por parte de la Superintendencia de Servicios Financieros, el damnificado o sus causahabientes deberán adjuntar la documentación detallada en el artículo 10 del presente Decreto.

Para la adjudicación del reclamo entre las entidades aseguradoras, éstas informarán al 31 de diciembre de cada año a la Superintendencia de Servicios Financieros, la cantidad de contratos de seguro obligatorio por categoría de vehículos, celebrados con posterioridad a la vigencia de la Ley que se reglamenta.

La información sobre reclamos pagados con su correspondiente cuantía a que refiere el párrafo segundo del artículo 22 de la Ley corresponde a los montos brutos indemnizados sin considerar los recuperos a que refiere el artículo 13.

Artículo 15.- (Guinchado, traslado y depósito del vehículo).- El Ministerio del Interior, a los efectos de cumplir con el mandato que le confiere la Ley que se reglamenta, podrá realizar los convenios que estime pertinentes y necesarios con instituciones o empresas, públicas o privadas, que se dediquen al guinchado, traslado y depósito de vehículos automotores, o que se conformen a esos efectos.

Dentro de los 180 días de vigencia de la presente reglamentación, el Ministerio del Interior deberá determinar cuáles serán los lugares de depósito de los vehículos secuestrados conforme al párrafo primero del artículo 25 de la Ley que se reglamenta.

Vencido dicho plazo, de no haberse resuelto cuáles serán los lugares de depósito, el Ministerio del Interior podrá utilizar las Seccionales Policiales a tales efectos, hasta nueva disposición al respecto.

Artículo 16.- (Secuestro del vehículo).- El Ministerio del Interior, de conformidad con el párrafo primero y segundo del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, al proceder al secuestro del vehículo automotor que circule sin seguro obligatorio podrá nombrar al titular de dicho vehículo, al conductor o quien detente su guarda material o jurídica, como depositario del mismo, quien tendrá todas las obligaciones previstas en el Código Civil para éste.

El nombrado depositario deberá indicar en el acta que se labrará al momento del secuestro, la ubicación precisa del lugar donde dejará en depósito el vehículo automotor y el medio por el cual se trasladará el vehículo hasta el lugar de depósito. Dicha ubicación no podrá ser modificada por el nombrado depositario, salvo comunicación expresa y previa a la Autoridad que procedió al Secuestro, con una antelación mínima de 3 días hábiles, indicando el medio por el que se trasladará el vehículo.

El Ministerio del Interior queda facultado para la realización de inspecciones cuando lo estime pertinente, a los efectos de corroborar la efectiva permanencia del vehículo automotor en el lugar designado como depósito.

En caso de hurto del vehículo depositado, el depositario deberá dar inmediata noticia a la Seccional Policial correspondiente, mientras no se produzca la misma seguirá recayendo sobre éste la responsabilidad que le corresponde por la calidad atribuida en el presente artículo.

El titular del vehículo en infracción deberá contratar el seguro obligatorio previsto en la Ley que se reglamenta dentro del plazo de 60 días. Finalizado dicho plazo, el Ministerio del Interior procederá al desapoderamiento efectivo del vehículo, el que será depositado en lugar que éste determine.

Artículo 17.- (Desplazamiento del vehículo por única vez).- A efectos del párrafo segundo del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, el desplazamiento del vehículo por una única vez solamente podrá autorizarse en situaciones en las que peligre la vida humana o la integridad física de las personas.

Artículo 18.- (Importe promedio del seguro).- A efectos de la determinación de la multa a que refiere el párrafo tercero del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, el importe promedio del costo del seguro será informado por la Superintendencia de Servicios Financieros con validez anual. Se entenderá por costo del seguro, la prima comercial del seguro obligatorio de cada categoría de vehículos.

Artículo 19.- (Denuncia).- La denuncia de las Intendencias Municipales al Ministerio del Interior a que re.ere el párrafo quinto del artículo 25 de la Ley que se reglamenta, deberá ser inmediata, sin mayores formalidades que la comunicación por parte del funcionario que compruebe la infracción al Ministerio del Interior.

Artículo 20.- (Contralor y multa).- El contralor de vigencia del seguro obligatorio por parte de las oficinas

competentes establecidas en el artículo 28 de la Ley que se reglamenta, resulta exigible a los organismos previstos en el artículo 27 de la Ley.

La multa a cobrar de acuerdo a los párrafos tercero del artículo 25 y segundo del artículo 28 de la Ley que se reglamenta, será el importe promedio del costo de seguro obligatorio correspondiente a cada año en que se constate la carencia de seguro, con un máximo de tres años, actualizados de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumo (IPC) relevado por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Artículo 21.- (Contralor).- En concordancia con lo establecido por el artículo 27 de la Ley que se reglamenta, la Dirección Nacional de Policía Caminera y el Cuerpo de Policía de Tránsito, en los lugares donde los hubiera, no podrán expedir certificados de libre de multas de aquellos vehículos que no acrediten en forma precisa poseer vigente el seguro obligatorio previsto en la Ley, siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo precedente.

Artículo 22.- (Información estadística a cargo de la Superintendencia de Servicios Financieros).- La Superintendencia de Servicios Financieros llevará la información estadística necesaria para el cumplimiento de los cometidos que le asigna la Ley que se reglamenta, para lo cual podrá solicitar la información que estime pertinente.

Artículo 23.- (Recursos del Fondo de Coberturas Especiales).- De conformidad con lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 21 de la Ley que se reglamenta, a partir del tercer año de vigencia de la Ley los recursos del

Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales que no se hayan utilizado en el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 20 de la citada Ley, y una vez reintegrados los aportes recibidos para atender eventuales desfinanciamientos iniciales del Fondo, se constituirán en recursos con afectación especial de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (literal K del artículo 6° de la Ley N° 18.113, de 18 de abril de 2007). Los referidos recursos estarán exceptuados de la limitación prevista en el artículo 594 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987.

Artículo 24.- (Vehículos matriculados en el extranjero).- A los efectos de lo previsto en el artículo 4° de la Ley que se reglamenta, se entenderá cumplido el requisito de contratación del seguro obligatorio que se reglamenta a todos aquellos vehículos extranjeros que ingresen al país con la cobertura del seguro de responsabilidad civil establecido según resolución del Grupo Mercado Común del Mercosur N° 120/94 (Carta Verde). En caso de existir damnificados que resulten excluidos en virtud de dicha cobertura, la indemnización se realizará de acuerdo al procedimiento previsto en los artículos 19 a 22 de la Ley que se reglamenta.

Artículo 25.- (Disposición Transitoria).- Las motos de menos de 70 (setenta) centímetros cúbicos, y que acrediten haber sido empadronadas con anterioridad al inicio de la vigencia de la Ley que se reglamenta, gozarán por el término máximo e improrrogable de tres años de los beneficios del seguro obligatorio, sin necesidad de su contratación, por lo que estos casos no estarán alcanzados por lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley que se reglamenta. En ocasión

de accidentes en que intervengan estos vehículos, la Superintendencia de Servicios Financieros indicará en cada caso quién procesará el reclamo de acuerdo al procedimiento previsto en el artículo 22 de la Ley que se reglamenta. A estos efectos, las Intendencias Municipales informarán a la referida Superintendencia antes de la entrada en vigencia del procedimiento previsto en el mencionado artículo, la nómina de las motos que gocen de este beneficio. Al término del plazo de tres años, contados a partir de la vigencia de la Ley, indefectiblemente deberá contratarse el seguro obligatorio por estos vehículos, bajo apercibimiento de las sanciones previstas en aquélla.

Artículo 26.- Comuníquese, publíquese y archívese.

TABARÉ VÁZQUEZ - ANDRÉS MASOLLER - JORGE BRUNI - VÍCTOR ROSSI.

DECRETO N° 206/010

Promulgación: 05/07/2010 Publicación: 30/08/2010

REGLAMENTACIÓN SOBRE EL USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

() NOTA.- Reglamentario de Ley N° 18.191 de 14/11/2007 artículo 31.*

VISTO: lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 18.191 de 14 de noviembre de 2007 y su modificativa, Ley N° 18.346 de 12 de setiembre de 2008.

RESULTANDO: I) Que de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 4° y 31 de la Ley N° 18.191 indicada, se establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en la circulación en vías urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público.

II) Que según el literal J) del Artículo 6° de la Ley N° 18.113 de 18 de abril de 2007, es competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial “Proponer los Reglamentos Relativos al Tránsito y la Seguridad Vial”.

III) Que el Numeral 1° del Artículo 28 de la Ley N° 18.191, establece: “Los vehículos automotores y sus remolques, deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento y en condiciones de seguridad tales, que no constituyan peligro

para su conductor y demás ocupantes del vehículo ...”.

IV) Que es necesario establecer las características y condiciones técnicas que deben poseer los cinturones de seguridad y los elementos de sujeción de los mismos.

CONSIDERANDO: I) Que en el ámbito del Mercado Común del Sur fue aprobada por Uruguay, la Resolución MERCOSUR/GMS/Resolución N° 27/94 sobre la Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad (Artículo 13 del Tratado de Asunción, el Artículo 10 de la Decisión N° 4/91 del Consejo del Mercado Común, las Resoluciones Nos. 9/91 y 91/93 del Grupo Mercado Común y la Recomendación N° 1/94 del Subgrupo de Trabajo N° 3, “Normas Técnicas”) y Resolución MERCOSUR/GMS/Resolución N° 35/94 sobre Clasificación de Vehículos-Reglamento Armonizado;

II) Que la Organización Mundial de la Salud en su Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el Tránsito (Ginebra 2004) señala que la utilización obligatoria del cinturón de seguridad es uno de los mayores éxitos en la prevención de los traumatismos causados por el tránsito, reduciendo las consecuencias que se producen luego de acaecido el mismo, determinando, con su uso el que muchas vidas se hayan salvado.

III) Que dicho informe agrega que diversos estudios concluyen que el uso de los cinturones de seguridad es un mecanismo que contribuye a reducir entre un 40% y un 50% el riesgo de todos los traumatismos, entre un 43% y un 65%

el de los traumatismos graves y el de las lesiones mortales entre un 40% y un 60%.

IV) Que no existiendo normas técnicas nacionales, se adoptarán normas internacionales que la Organización de Naciones Unidas han recogido para sus países miembros elaboradas por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (United Nations Economic Comisión for Europe – UNECE), en sus dos últimas actualizaciones, hasta tanto el país no adopte normas técnicas para este tipo de elemento de seguridad.

V) Que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte lo expresado y se mani.esta de conformidad.

ATENTO: a lo dispuesto en el Artículo 168, Numeral 4) de la Constitución de la República, en el literal J) del Artículo 6° de la Ley N° 18.113 de 18 de abril de 2007 y en los Artículos 1°, 2° y 3° de la Ley N° 18.191 de 14 de noviembre de 2007.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DECRETA:

Artículo 1°.- Aprobar la Reglamentación del Artículo 31 de la Ley N° 18.191 de 14 de noviembre de 2007 su modificativa Ley N° 18.346 de 12 de setiembre de 2008, sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad, que a continuación se transcribe:

CAPÍTULO I - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º.- Sujetos obligados: Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad en la circulación de vehículos:

A) Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros de autos y camionetas.

B) El conductor y los pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de carga.

C) Por el conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros.

D) Por todos los ocupantes en caso de vehículos de transporte escolar. Los transportistas que tengan que adecuar sus vehículos, tendrán un plazo de hasta seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente reglamentación.

Establécese que a los efectos del cumplimiento de la normativa sobre la obligación de dotar de cinturones de seguridad a unidades de transporte escolar de pasajeros, los plazos para su cumplimiento serán establecidos por Resolución del Poder Ejecutivo.

Dicha decisión deberá considerar las adaptaciones necesarias para que la flota que presta los servicios ofrezca las condiciones de seguridad requeridas.

Artículo 2º.- El uso de cinturón de seguridad correctamente abrochado es obligatorio para el conductor y los pasajeros de los vehículos previstos en el Artículo 31 de la Ley N° 18.191, que circulen en vías urbanas, suburbanas y rurales, incluidas las vías privadas libradas al uso público y

las vías y espacios privados abiertos parcialmente al público, debiéndose realizar de conformidad con las disposiciones del presente decreto.

CAPÍTULO II - REQUISITOS RELATIVOS AL EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO DE CINTURONES DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS

Artículo 3º.- Principio General: Los vehículos automotores a que re.ere el Artículo 31 de la Ley N° 18.191, deberán contar con cinturones de seguridad de tres puntas en todos sus asientos.

Artículo 4º.- Todos los vehículos automotores de 3 (tres) o más ruedas, que se empadronen por primera vez (cero Kilómetros), deberán contar en todas sus plazas, con cinturones de seguridad de tres puntas.

Artículo 5º.- Los vehículos previstos en los literales A) y B) del Artículo 31 de la Ley N° 18.191 cuya estructura no permita, a juicio de las Plantas de Inspección Técnica o de las instituciones habilitadas para ello, la fijación del tercer punto de anclaje en los cinturones de seguridad y en los asientos centrales de los vehículos con capacidad para más de dos pasajeros en cada fila de asientos, deberán contar, por lo menos con cinturones de seguridad de dos puntas.

Artículo 6º.- Los asientos del conductor y el eventual acompañante de cabina de vehículos de transporte de pasajeros, deberán poseer cinturones de seguridad de tres puntas (Artículo 31, Literal C).

Artículo 7º.- Los vehículos nuevos que se afecten al servicio de transporte de escolares (niños y adolescentes) deberán poseer cinturones de seguridad de tres puntas en todos sus asientos (Artículo 31, Literal D).

Por excepción, los vehículos afectados actualmente a dicho servicio y cuya estructura, a juicio de las Plantas de Inspección Técnica correspondientes a la jurisdicción de la autoridad habilitante de dicho servicio, no admitiera la colocación de tres puntos de sujeción, deberán contar por lo menos como mínimo, con cinturones de seguridad de dos puntas.

Artículo 8º.- La excepción prevista en el Artículo anterior sólo regirá por un plazo de 24 meses o hasta que la unidad afectada al servicio deba ser sustituida por una nueva de conformidad con las normas reglamentarias existentes al respecto, la que deberá ajustarse a lo previsto en el primer apartado del Artículo precedente.

Artículo 9º.- Todos los cinturones de seguridad deberán ajustarse a lo dispuesto por la Norma Técnica UNECE16 (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas) que luce en Anexo III.

Artículo 10.- Los cinturones de seguridad de tres puntas deberán ser simultáneamente:

- a) pélvicos, o sea que pasen por delante de la pelvis y de bandolera, o sea que crucen el torso del que lo utilice;
- b) con anclajes en el piso y/o parantes que garanticen el cumplimiento eficiente de su función, no admitiéndose

anclajes al propio asiento, excepto que dicho anclaje provenga de fábrica.

Artículo 11.- La fijación de los cinturones de seguridad deberán cumplir la Norma Técnica UNECE14 (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas) que luce en Anexo IV.

Artículo 12.- Los criterios para la utilización e instalación de los cinturones de seguridad en los vehículos indicados en el Artículo 1º, deberán ajustarse a las normas técnicas internacionales a que refiere el presente Decreto de conformidad a las dos últimas actualizaciones recogidas por Organización de Naciones Unidas.

CAPÍTULO III - DE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

Artículo 13.- Todos los vehículos automotores, en especial, automóviles, camionetas, vehículos de transporte de carga y transporte de escolares que se importen a partir de los 180 días de promulgado el presente Decreto, deberán estar equipados de fábrica obligatoriamente con cinturones de seguridad de tres puntas en número correspondiente al de pasajeros sentados, incluido el conductor.

Estos cinturones y su sistema de fijación se ajustarán a lo establecido en las normas técnicas adoptadas.

Artículo 14.- Cuando se trate de cinturones de seguridad que se incorporen por separado al vehículo, deberán ajustarse a las normas técnicas adoptadas o reconocidas en el presente Decreto.

CAPÍTULO IV - DE LAS SANCIONES

Artículo 15.- El incumplimiento de las presentes disposiciones, serán sancionadas por los Organismos competentes en el ámbito de su jurisdicción correspondiente.

CAPÍTULO V - DE LA DIFUSIÓN Y EDUCACIÓN VIAL

Artículo 16.- Todos los vehículos de uso público, sean éstos de alquiler, taxímetros, remises, ambulancias, vehículos de emergencia, transporte de escolares, así como los vehículos oficiales, deberán tener indicado en su interior en forma visible y que no afecte la visibilidad del conductor, un autoadhesivo, como mínimo de 20 cm. por 8 cm. con la frase: "USE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD" y el LOGO de la UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial).

Artículo 17.- La UNASEV realizará y coordinará con los Organismos competentes, campañas educativas que tengan por finalidad la difusión de los beneficios del uso del cinturón de seguridad.

Artículo 18.- Integran el presente Decreto los Anexos I sobre Definiciones, el Anexo II sobre Instrucciones de Uso de Cinturones de Seguridad, el Anexo III sobre los Cinturones de Seguridad (Norma Técnica UNECE16) y Anexo IV sobre fijación de los cinturones de seguridad (Norma Técnica UNECE14). (*)

(*) NOTAS.- Ver: Diario Oficial N° 28.048 de fecha 30 de agosto de 2010.

Artículo 19.- Comuníquese, publíquese, etc.

JOSÉ MUJICA - ENRIQUE PINTADO - EDUARDO BONOMI - LUIS ALMAGRO - FERNANDO LORENZO - LUIS ROSADILLA - RICARDO EHRLICH - ROBERTO KREIMERMAN - EDUARDO BRENTA - DANIEL OLESKER - TABARÉ AGUERRE - HÉCTOR LESCANO - GRACIELA MUSLERA - ANA MARÍA VIGNOLI.

DECRETO N° 361/010

Promulgación: 08/12/2010 Publicación: 20/12/2010

VISTO: La Ley N° 18.412 de 17 de noviembre de 2008, por la que se aprobó el seguro obligatorio que cubre los daños que sufran terceras personas como consecuencias de accidentes causados por vehículos automotores y acoplados remolcados.

RESULTANDO:

I) Que el artículo 8 de la citada Ley fija la cobertura máxima del seguro que se crea, y establece que las lesiones se indemnizarán según porcentajes determinados.

II) Que el artículo 19 de la misma Ley prevé coberturas especiales para indemnizar a los damnificados o sus causahabientes, cuando los daños sean producidos por: A) un vehículo no identificado; B) un vehículo carente de seguro obligatorio, y C) un vehículo hurtado u obtenido con violencia.

III) Que el artículo 20 de la Ley crea un Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, administrado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), que se hará cargo parcialmente de las coberturas especiales, en las proporciones que determina la Ley, durante los dos primeros años de vigencia de la misma.

IV) Que el artículo 25 de la Ley ordena el secuestro de todo vehículo automotor que circule sin seguro obligatorio, y la aplicación de multas por infracción a la Ley, cuyo destino es la financiación del Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales.

V) Que el artículo 23 del Decreto 381/009 de 18 de agosto de 2009 prevé que los recursos del Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales que no se hayan utilizado en el cumplimiento de las obligaciones previstas en la Ley N° 18.412, una vez reintegrados los aportes recibidos para atender eventuales desfinanciamientos del Fondo, se constituirán en recursos con afectación especial de la UNASEV.

VI) Que el artículo 22 de la Ley N° 18.412 fija el procedimiento para los reclamos de los casos de coberturas especiales.

VII) Que el artículo 10 del Decreto 381/009 dispuso que a efectos de la recepción del reclamo del siniestro, el damnificado o sus causahabientes deberán adjuntar la documentación mínima que el mismo artículo detalla, y estableció que el plazo de 30 días que se otorga para resolver, mencionado en el inciso segundo del artículo 12 de la Ley N° 18.412, comenzará a computarse a partir del día de la recepción del reclamo con los documentos mínimos detallados.

VIII) Que el artículo 7 del Decreto 381/009 establece que, a efectos de la determinación de las lesiones e

incapacidades a indemnizar en virtud del seguro obligatorio, se recurrirá al Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas que luce agregado en Anexo de dicho Decreto.

IX) Que el artículo 16 de la Ley N° 18.412 y el artículo 11 del Decreto 381/009 enumeran las situaciones que habilitan la acción de repetición por parte de las empresas aseguradoras.

CONSIDERANDO:

I) Que surge la necesidad de precisar el mecanismo de provisión de fondos para cubrir eventuales desfinanciamientos del Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, para atender las indemnizaciones que corresponda abonar con cargo a dicho Fondo.

II) Que, asimismo, es conveniente encomendar a la UNASEV la definición de los mecanismos de pago de las sumas que corresponda abonar con cargo al mencionado Fondo, en los porcentajes establecidos en la Ley N° 18.412.

III) Que respecto de los artículos 8 y 20 de la Ley es necesario precisar la fecha de referencia a considerar para determinar los plazos allí establecidos, especificando que será la fecha de ocurrencia del siniestro.

IV) Que cuando los damnificados o sus causahabientes deben realizar los reclamos por coberturas especiales en el interior del país pueden existir dificultades prácticas para

presentarlos personalmente ante la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay, por lo cual se entiende necesario habilitar su presentación a través de Internet.

V) Que existen situaciones en las cuales la empresa aseguradora no puede dar curso al reclamo porque se requieren documentos adicionales a los mínimos previstos para dictaminar, por lo cual es acorde a dicha situación que el plazo de 30 días previsto para dar respuesta al reclamo comience a computarse desde que se recibe la documentación adicional requerida.

VI) Que se torna indispensable ampliar el Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas aprobado por el Decreto 381/009, estableciendo los porcentajes del capital asegurado por los cuales se indemnizarán las lesiones que no generen secuelas sicofísicas.

VII) Que resulta oportuno complementar el espectro de situaciones en las que es posible ejercer la acción de repetición, desalentando comportamientos negligentes de parte de los conductores y asegurados.

VIII) Que es imprescindible disponer los mecanismos atinentes al cumplimiento de lo establecido en el artículo 25 de la Ley que se reglamenta.

ATENCIÓN:

A lo expuesto y a lo dispuesto por el artículo 168° ordinal 4° de la Constitución de la República Oriental del Uruguay;

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA**

Artículo 1º.- (Provisión de Fondos). Los montos que corresponda abonar con cargo al Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Nº 18.412 de 17 de noviembre de 2008, se financiarán con los recursos provenientes de las multas percibidas por las sanciones aplicadas de acuerdo a lo previsto en dicha Ley. En caso que los mismos no fueren suficientes para cubrir las indemnizaciones de coberturas especiales que correspondan al Fondo, el Ministerio de Economía y Finanzas, en forma transitoria, proveerá a la Unidad Ejecutora 001, "Servicios de Apoyo a la Presidencia de la República", los fondos que permitan cubrir las mencionadas indemnizaciones durante los dos primeros años de vigencia de la ley.

Los fondos se habilitarán como una Partida a Rendir Cuenta, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 23 del Decreto 381/009 de 18 de agosto de 2009. El Ministerio de Economía y Finanzas determinará el monto necesario a proveer para la correcta aplicación de lo establecido en la citada Ley. Los eventuales gastos que puedan surgir de la aplicación de lo dispuesto precedentemente, serán con cargo al Inciso 24, "Diversos Créditos", Unidad Ejecutora 24, "Dirección General de Secretaría (MEF)".

Artículo 2º.- (Forma de Pago). La UNASEV establecerá el procedimiento de pago de la indemnización por coberturas especiales que corresponda abonar con cargo al Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, el que deberá

contar con informe favorable del Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 3º.- (Fecha de referencia para la cobertura). A efectos de los artículos 8 y 20 de la Ley que se reglamenta, la cobertura del seguro será la correspondiente al año de la fecha de ocurrencia del siniestro.

Artículo 4º.- (Recepción de reclamos por coberturas especiales). A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el inciso segundo del artículo 14 del Decreto 381/009, los damnificados o sus causahabientes podrán presentar su reclamo ante la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay personalmente o a través de Internet. En la página web del Banco Central del Uruguay se informará la dirección de correo electrónico institucional en la que se recepcionarán los reclamos. En todos los casos, el reclamante deberá adjuntar toda la documentación requerida por normativa.

Artículo 5º.- (Documentación a adjuntar al reclamo). A los efectos de la recepción del reclamo, se deberán presentar por el damnificado o sus causahabientes los elementos previstos en el inciso primero del artículo 10 del Decreto 381/009. La empresa aseguradora podrá solicitar al reclamante, dentro de los 5 días posteriores a la presentación del reclamo, toda otra documentación que entienda necesaria para poder evaluar correctamente el daño personal. En los casos de reclamos por coberturas especiales, dicho plazo de 5 días se contará a partir de la recepción por parte de la empresa aseguradora del reclamo

remitido por la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay.

Una vez aceptado el reclamo por parte de la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay, y asignado el mismo a la empresa aseguradora que corresponda, dicha Superintendencia remitirá por vía electrónica a la UNASEV y a la aseguradora involucrada copia de la constancia entregada al reclamante, acompañada de la documentación oportunamente presentada por éste.

Sustitúyase el inciso segundo del artículo 10 del Decreto 381/009, por el siguiente:

“El plazo de 30 días establecido en el inciso segundo del artículo 12 de la Ley que se reglamenta, comenzará a computarse a partir del día de la recepción de los documentos mínimos requeridos y de toda la documentación que la empresa aseguradora haya requerido para poder evaluar correctamente el daño personal, siempre que dicho requerimiento haya sido debidamente comunicado al reclamante. En los casos de reclamos de coberturas especiales, la empresa aseguradora deberá dar cuenta en forma inmediata a la UNASEV del cumplimiento por parte del reclamante de la presentación de toda la documentación exigida”.

Artículo 6°.- (Determinación de lesiones e incapacidades).

Las lesiones e incapacidades valoradas en virtud del seguro obligatorio creado por la Ley que se reglamenta, serán indemnizadas en los porcentajes fijados en el Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas (Anexo I), según lo previsto en el Decreto 381/009.

En todos los casos en que las lesiones no generen secuelas

sicofísicas, se recurrirá al Baremo complementario que luce agregado como Anexo al presente Decreto (Anexo II). Este Baremo está destinado a la evaluación de pacientes reclamantes de accidentes de tránsito en período agudo o evolutivo, cuando aún no es posible establecer lesiones consolidadas.

Artículo 7°.- (Situaciones no previstas en los Baremos).

Para el caso de lesiones que no se encuentren contempladas en el Baremo de Clasificación y Valoración de Secuelas Psicofísicas (Anexo I), según lo previsto en el Decreto 381/009, como así tampoco en el Baremo adjunto al presente Decreto (Anexo II), se aplicará el principio de analogía, las reglas de experiencia pericial y la valoración de casos similares.

Artículo 8°.- (Acción de repetición).

Sustitúyase el artículo 11 del Decreto 381/009, por el siguiente:

“(Acción de repetición). Sin perjuicio de la acción de repetición que por el régimen general del Derecho corresponde contra el conductor del vehículo y demás sujetos implicados, por no haber observado las cargas legales o contractuales, o aún por resultar excluida la cobertura de la póliza, cualquiera fuere la causal prevista en el contrato, las entidades aseguradoras podrán repetir, contra el propietario del vehículo o contra el tomador del seguro, las cantidades pagadas a los reclamantes cuando:

A) Los contratantes hubieran incumplido sus obligaciones establecidas en la póliza.

B) El vehículo no tuviera el seguro en vigencia, ya sea porque nunca fue contratado, o porque habiéndose contratado luego no fue renovado. En este caso, a los efectos del artículo 19° de la Ley que se reglamenta, se le considerará vehículo carente de seguro obligatorio.

C) El daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, conductor, o por culpa grave en el mantenimiento del vehículo.

D) Se haya modificado el destino de uso del vehículo de modo que constituya un agravamiento de riesgo.

E) El vehículo sea conducido por persona que tenga una concentración de alcohol que lo inhabilite legalmente para conducir, o se halle bajo los efectos de drogas, estupefacientes y/o sustancias que impidan la conducción normal y prudente del vehículo, siempre y cuando dichas circunstancias estuvieren debidamente acreditadas.

F) El vehículo sea conducido por persona que carezca de licencia de conducir, o que la misma no sea de la categoría correspondiente, o no estuviere en estado de validez, o cuando la autorización se hallare condicionada en su ejercicio al cumplimiento de un requisito que no hubiere sido observado por parte de la persona autorizada bajo condición”.

Artículo 9°.- (Acción de repetición en casos de coberturas especiales). Sustitúyase el artículo 13 del Decreto 381/009, por el siguiente:

“(Acción de repetición en caso de coberturas especiales). En los casos previstos como coberturas especiales (artículo 19 de la Ley), la entidad aseguradora que fuera designada para procesar el reclamo de los damnificados, estará legitimada para repetir la totalidad de las indemnizaciones abonadas, contra el tomador del seguro o el propietario del vehículo que protagonizó el accidente. La entidad aseguradora deberá restituir al Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales la cuota parte de las sumas cobradas por este concepto, en la proporción indemnizada por el referido Fondo.”

Artículo 10°.- (Gastos a cargo del titular, poseedor, conductor o responsable del vehículo). En aquellos casos en los que se proceda al efectivo secuestro del vehículo por parte del Ministerio del Interior, todos los gastos administrativos y derivados del traslado, como ser: guinchado, depósito, custodia, entre otros (sin perjuicio de la multa que corresponda), serán de cargo del titular, poseedor, conductor o responsable del vehículo, sin excepción alguna.

Artículo 11°.- (Entrega del vehículos). El Ministerio del Interior solamente entregará el vehículo automotor secuestrado, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley que se reglamenta y en el artículo 16 del Decreto 381/009, una vez que se haya hecho efectivo el pago de la multa y los gastos correspondientes y se haya acreditado la contratación del seguro obligatorio.

Artículo 12°.- Comuníquese, publíquese etc. En lo referente al Anexo, será publicado en la página web de la UNASEV o podrá ser retirado en las oficinas de la UNASEV,

a partir de la fecha de vigencia del presente Decreto.

**ANEXO AL BAREMO DE CLASIFICACIÓN Y
VALORACIÓN DE SECUELAS PSICOFÍSICAS
(Anexo II)**

1º - Definición de lesión. Se entiende por lesión todo trauma que genera alguna disfunción determinada, en forma cierta.

2º. Clasificación de las lesiones a los efectos del presente Baremo. A los efectos del presente Baremo, las lesiones se clasifican en:

- a) Lesiones muy leves o levísimas.
- b) Lesiones leves (aquellas que producen pequeñas disfunciones o alteraciones transitorias, con restitución "ad integrum")
- c) Lesiones moderadas.

3º. Porcentajes de indemnización sobre el total asegurado. De acuerdo a lo previsto por el artículo 8º de la Ley N° 18.412, los porcentajes de indemnización sobre el capital asegurado serán los siguientes, en función del tipo de lesiones:

I) Lesiones muy leves

Estas lesiones son aquellas que no menoscaban la integridad de la persona, no alteran funciones corporales ni la estética. Comprenden todos los eventos traumáticos frecuentes en la vida diaria como son las contusiones superficiales abiertas (excoriación) o cerradas (equimosis y hematomas), heridas cortantes que no requieren sutura y corto-contusas

superficiales = 0 %

II) Lesiones leves Las lesiones leves comprenden:

a) Fracturas de huesos propios de la nariz y de la cara: sin hundimientos ni alteraciones de relevancia que alteren el rostro de la persona = 1 %.

Se define el rostro como la superficie corporal comprendida entre la región frontal hasta mentón, a nivel lateral de oreja a oreja incluyendo cara antero-lateral de cuello.

b) Luxaciones de articulación témporo-maxilar = 1 %

c) Fractura de omoplato o clavícula que no involucran articulaciones = 2 %

d) Fractura de cuerpo vertebral sin deslizamiento de fragmentos hacia el canal raquídeo ni compresiones radicales = 3 %

e) Fracturas de huesos del carpo, tarso y dedos (manos y pies) = 0,5 % por cada segmento (o falange)

f) Fractura de apófisis transversas o espinosas de vértebras = 0,5 %

g) Fractura de esternón o costillas (sin hemo-neumotórax) = 1 %

III) Lesiones moderadas

Son aquellas que no ponen en riesgo la integridad física pero que menoscaban temporalmente alguna actividad de la vida diaria o producen una discreta disminución de funcionalidad y comprenden:

a) Fracturas lineales de cráneo (calota) en las cuales se ha descartado hemorragias intra o extradurales o contusiones cerebrales = 4 %

b) Traumatismo de cráneo con pérdida de conocimiento fugaz certificado por médico al momento del examen, sin lesiones tomográficas evidenciables = 3 %.

c) Fractura de huesos de cara que requieran cirugía estética o buco-maxilo-facial. Incluye luxación de articulación témporo-maxilar (reducida con cirugía) = 5 %

d) Esguinces de articulaciones de:

- 1) Hombro = 6 %.
- 2) Codo = 6 %.
- 3) Puño = 5 %.
- 4) Pulgar = 4 %.
- 5) Rodilla = 7 %.
- 6) Cuello de pie = 4 %.
- 7) Dedos = 1 %.
- 8) Columna cervical = 3 % a 5 %

e) Fracturas de costillas con hemo-neumotórax = 5 %

f) Fracturas de cuerpos vertebrales con acuñamiento mínimo (que no requiera intervención quirúrgica) = 5 %

g) Fracturas de pelvis: sínfisis, sacro o coxales que no ameriten cirugía = 8 %

h) Fracturas medio-diafisarias de huesos largos: húmero, radio, cúbito, fémur, tibia y peroné, no expuestas, que requieren tratamiento ortopédico solamente = 8 %

i) Fracturas expuestas de pequeños huesos de carpo, tarso o dedos que requieran intervención quirúrgica mínima y no lleven a la amputación = 2 %

j) Contusión pulmonar y miocárdica = 3 %

4º. Hipótesis de lesiones simultáneas en el mismo miembro u órgano.

En caso de lesiones simultáneas a diversos niveles del mismo miembro u órgano, el porcentaje global no es la suma de los porcentajes aislados, sino la que corresponde al total

de la función y/o sinergia perdida; el porcentaje no podrá superar la pérdida total del miembro o del órgano.

5º. Hipótesis de lesiones múltiples.

Cuando las lesiones sufridas en un accidente sean múltiples y/o sin vinculación anátomo-funcional se deberá calcular el porcentaje sobre fórmula de remanente o restante (fórmula de Baltazard) para no superar el 100 % (dado que este porcentaje correspondería al otorgado por un accidente con resultado de muerte).

Así por ejemplo:

a) Se parte siempre de 100 % preexistente.

b) Traumatismo de cráneo con pérdida de conocimiento fugaz certificado por médico al momento del examen, sin lesiones tomográficas evidenciables = 3%.

c) Fractura de clavícula = 2 %

Aplicada la fórmula no será 5 % de sumar 3 % + 2 % sino que el 2 % se calcula no de 100 sino de 97 que es lo restante o remanente luego de aplicarle el 3 %, o sea que en vez de 2% será 1,94 % (2 % de 97), y en este ejemplo por lo tanto el resultado será $3 + 1,94 = 4,94$ y no 5.

6º. Hipótesis diversas.

Las lesiones nerviosas, vasculares o lesiones cruentas de piel que acompañan a las fracturas deben evaluarse bajo fórmula de combinación de lesiones.

DECRETO N° 427/010

Promulgación: 31/12/2010 Publicación: 04/04/2011

CINTURÓN DE SEGURIDAD

VISTO: la necesidad de contemplar situaciones no alcanzadas por el Decreto N° 206/010, de 05 de julio de 2010;

RESULTANDO: que por la precitada norma se reglamentó el artículo 31 de la Ley No. 18.191 del "Tránsito y Seguridad y la Seguridad Vial", de 14 de noviembre de 2007 y su modificativa Ley 18.346, de 12 de setiembre de 2008;

CONSIDERANDO: I)- que no existiendo normas técnicas nacionales, se adoptaron en el citado decreto aquéllas que la Organización de Naciones Unidas ha recogido para sus países miembros, elaboradas por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (United Nations Economic Commission for Europe) – UNECE 14 y 16, en sus dos últimas actualizaciones e incorporadas en los Anexos III y IV del mismo;

II)- que se han constatado errores de traducción al español en los Anexos III y IV por lo cual es necesario proceder a la sustitución de los mismos;

III)- que sin perjuicio de las normas técnicas adoptadas, de conformidad al informe técnico emitido por UNIT, se sugiere el reconocimiento de otras normas técnicas

existentes.-

IV)- que considerando las necesidades existentes en este aspecto a nivel nacional se incorpora la posibilidad de realizar los equipamientos mediante los procedimientos y mecanismos de ensayo que se determinen oportunamente.-

V)- que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas comparte la modificación propuesta.-

ATENTO: A lo expuesto.-

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DECRETA

Artículo 1º.- Sustituyese los Anexos III y IV del Decreto N° 206/010 del 05 de julio de 2010, por los Anexos III y IV respectivamente que se incorporan en el presente decreto.-

Artículo 2º.- Se admitirá toda otra norma nacional o internacional de igual o mayor exigencia técnica, (según sus dos últimas actualizaciones) además de las recogidas por el Decreto 206/010, de 05 de julio de 2010 (Normas UNECE 14 y 16).-

Transitoriamente, respecto a la fijación de los cinturones de seguridad (Art.11 del Decreto 206/010 citado), se admitirán otros procedimientos o mecanismos, además de los establecido en las normas técnicas adoptadas o reconocidas, que cumplan, como mínimo, con las exigencias contenidas en las mismas. A tales efectos se designa

al Instituto de Ensayos y Materiales de la Facultad de Ingeniería como organismo rector para el establecimiento de los procedimientos o mecanismos de ensayo referidos.

Artículo 3º.- El organismo responsable de cumplir con el procedimiento de homologación será la Dirección Nacional de Industrias del Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Artículo 4º.- Como excepción se podrá admitir la importación o colocación de cinturones de dos puntas en el asiento central de automóviles, en utilitarios livianos; y en aquellos camiones que el fabricante o planta de inspección técnica vehicular establezca que, por su estructura y/o diseño de cabina en dicho asiento central no pueda colocarse cinturón de tres puntas.-

Estos cinturones y su sistema de fijación se ajustarán a lo establecido en las normas técnicas adoptadas o reconocidas y/o a los procedimientos que se autoricen conforme lo dispuesto en el artículo 2 del presente.

Artículo 5º.- Comuníquese, publíquese, etc.

DECRETO N° 173/013

Promulgación: 11/06/2013 Publicación: 21/06/2013

MAQUINARIA AGRÍCOLA

VISTO: La necesidad de actualizar la normativa relativa a la circulación de maquinaria agrícola en todas las rutas de jurisdicción nacional.

RESULTANDO: I) Que la circulación de maquinaria agrícola por rutas nacionales se encuentra regulada por el Decreto 118/984, de fecha 23 de marzo de 1984, en la redacción dada por los Decretos 724/991, de 30 de diciembre de 1991, 410/993, de 15 de setiembre de 1993 y 359/999, de 16 de noviembre de 1999.-

II) Que en los últimos años, simultáneamente con el incremento de las áreas sembradas, se ha observado un cambio en las prácticas de explotación agrícola, con incorporación creciente de tecnología y mayor uso de maquinarias para preparación de la tierra, siembra, cosecha y fumigación entre otros, con el consiguiente incremento en el desplazamiento de estos equipos.-

CONSIDERANDO: I) Que es necesario actualizar el artículo 17.6 del Reglamento Nacional de Circulación Vial en la redacción dada por el artículo 1º del Decreto 359/999, de acuerdo a la experiencia recogida desde su vigencia y

conforme a las recomendaciones técnicas en materia de circulación vial, estableciendo procedimientos de excepción, que al adecuarse de mejor manera a las necesidades del Sector faciliten su cumplimiento, mejorando así las condiciones de seguridad en la circulación respecto a la situación observada y constituyendo la referencia a partir de la cual se puedan aplicar las acciones sancionatorias correspondientes.

II) Que resulta necesario contemplar la velocidad de quienes circulando en rutas se encuentran ante la circulación de maquinaria agrícola.

III) Que se realizaron distintas consultas a las organizaciones gremiales de productores y de empresas de servicios agropecuarios, constituyendo la presente propuesta del trabajo realizado en conjunto por la Unidad Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas;

ATENTO: a lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4) de la Constitución

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
actuando en Consejo de Ministros
DECRETA:**

Artículo 1º.- Sustitúyase el artículo 17.6 del Reglamento Nacional de Circulación de Vial (Decreto 118/984, de 23 de marzo de 1984 y modificativos), por el texto que sigue a continuación:

Art. 17.6.- La circulación en rutas nacionales de maquinaria e implementos agrícolas de uso habitual, solo podrá efectuarse dando cumplimiento a las condiciones que se establecen a continuación en el presente artículo.

a) Se considerará tren agrícola al conjunto formado por un tractor y las máquinas o acoplados remolcados por él. Todo tren compuesto por maquinaria o implementos agrícolas y otro vehículo (incluyendo camionetas, utilitarios y camiones), será considerado como tren de maquinaria agrícola y su circulación deberá ajustarse a lo establecido en los incisos siguientes, sin perjuicio de cumplir con las demás exigencias de la normativa vigente.

b) La circulación de maquinaria agrícola en convoy, se permitirá únicamente cuando éste se encuentre integrado por dos trenes agrícolas. En ese caso, ambos trenes deberán mantener una distancia no menor a 100 metros entre sí, a los efectos de permitir el adelantamiento a los demás usuarios de la vía. Podrá prescindirse de la custodia posterior al primer tren y del delantero para el segundo, en la medida en que el vehículo custodia delantero disponga de un cartel indicador que advierta que se aproxima un convoy de dos trenes agrícolas, y el último componente del segundo tren de un cartel trasero que advierta en igual sentido.

c) La maquinaria agrícola no podrá circular en aquellos períodos y tramos cuando existan circunstancias puntuales de visibilidad reducida (por ejemplo por niebla o tormentas de gran intensidad) y en el caso de encontrarse circulando cuando comience esta circunstancia el conductor deberá

retirar de forma inmediata la maquinaria agrícola de la vía de circulación.

d) Queda prohibida la circulación de maquinaria agrícola en todas las rutas y tramos denominados de valor turístico (Decretos 119/964, 310/981, 958/986, 73/000: Ruta Interbalnearia, Ruta 93, Av. Ing. Luis Giannattasio y Ruta 12 en el tramo comprendido entre Rutas 9 y 10).

e) La velocidad máxima de circulación será de 30 km/hora. En el caso de los pulverizadores, hileradoras, cosechadoras, tractores con suspensión y ensiladoras autopropulsadas, la velocidad máxima podrá ser de hasta 60 km/h.

f) La velocidad mínima no podrá ser menor a 20 Km/h, excepto de que se trate del traslado de un equipo o máquina cuyo desplazamiento seguro implique desplazarse a menor velocidad que la establecida. Para estos casos especiales deberá preverse siempre la máxima atención al tránsito restante y ceder el paso al resto de los vehículos.

g) En su circulación no deberá sobrepasarse el eje de la calzada conservando siempre su derecha.

h) La conducción de la maquinaria deberá realizarse siempre por una persona mayor de 18 años y debidamente habilitada.

i) La unidad tractora deberá tener un freno de servicio capaz de detener un tren de vehículos, partiendo de su

velocidad máxima, en una distancia no superior a 15 metros sobre pavimento horizontal, liso y seco.

j) La unidad tractora deberá contar con espejos retrovisores planos que permitan una adecuada visibilidad del conductor hacia la parte posterior del tren.

k) Toda maquinaria agrícola autopropulsada deberá contar con dos faros delanteros que puedan emitir un haz de luz con dos intensidades y alcance a diferentes distancias, capaces de ser visibles a los demás conductores en condiciones normales a una distancia de 300 metros como mínimo. De igual forma es necesario que posean un dispositivo posterior en ambos lados del vehículo que contenga una luz indicadora de frenado y otra de giros, visibles como mínimo a 100 metros. Las luces posteriores de las máquinas o acoplados, deberán permanecer siempre encendidas, aún cuando sea acompañado por el vehículo de custodia.

l) Para su circulación toda maquinaria agrícola estará equipada, además de las luces reglamentarias, con una baliza intermitente o destellante, color ámbar, visible de atrás y de adelante a más de 150 metros. Ésta podrá reemplazarse por dos balizas, una en su parte superior anterior y otra en su parte superior posterior, cuando una sola no logre ser visible desde ambos extremos. Para la circulación durante las horas de la noche (entre la puesta y la salida del sol) se deberá agregar a los dispositivos anteriores una luz giratoria, una luz ámbar, que deberá ser visible de atrás y de adelante a más de 150 metros.

m) Sólo se podrá transportar el combustible indispensable para el trabajo a realizar en envases adecuados, bien cerrados y debidamente fijados al piso o carrocería de la máquina o vehículo. Si se transporta combustible en un acoplado, éste no podrá arrastrar otro vehículo. En caso de integrar un convoy, el tren que transporte el combustible no deberá ser el último en la formación.

n) Todos los componentes de un tren de vehículos que no posean neumáticos o estén compuestos por elementos que constituyan un riesgo para el resto del tránsito o para el pavimento de la ruta deberán trasladarse sobre un carretón o una zorra.

ñ) El largo máximo autorizado para una maquinaria agrícola que circule individualmente será de 13.20 metros. En el caso de un tren agrícola, no se podrá superar los 25 metros de largo total del tren. En casos de longitudes mayores, deberá gestionarse un Permiso Especial de acuerdo a lo que se establece en el literal v).

o) Los sistemas de enganche deberán tener las características adecuadas para soportar el esfuerzo a que se verán sometidas (resistencia) y poseer además cadenas de seguridad adecuadas para prevenir cualquier desacople.

p) Está prohibido efectuar adelantamientos. En situaciones de emergencia o para evitar obstáculos en la calzada se podrá adelantar excepcionalmente tomando las máximas precauciones del caso.

q) Está prohibido estacionar sobre la calzada o banquina o en los lugares donde se dificulte o impida la visibilidad a los otros conductores.

r) Durante la circulación se deberán desmontar todas las partes removibles de la maquinaria de forma de disminuir al mínimo posible su ancho.

s) Toda maquinaria agrícola que circule en rutas nacionales y que tenga un ancho mayor a 3,20 metros y menor o igual a 4,60 metros, pero sea tal que circulando sobre el borde exterior de la banquina –o sobre el borde de la calzada si no fuera viable hacerlo por la banquina o ésta no existiera- no sobrepase el eje de la calzada, deberá hacerlo con acompañamiento de un vehículo. Este vehículo circulará delante de la maquinaria a una distancia no menor a 50 metros ni mayor a 150 metros y además se adoptarán la señalización y medidas de precaución correspondientes. El vehículo de acompañamiento (auto o camioneta) deberá ser de dimensiones tales que no obstruya la visibilidad de la maquinaria agrícola y llevará encendida en su parte superior una luz giratoria destellante color ámbar visible a más de 200 metros de distancia. Dicha luz se colocará exclusivamente durante el tiempo de acompañamiento. No se requerirá gestionar Permiso Especial.

t) Cuando el ancho de la maquinaria agrícola sea tal, que circulando sobre el borde exterior de la banquina –o sobre el borde de la calzada si no fuera viable hacerlo por la banquina o ésta no existiera- sobrepase el eje de la calzada, pero dejando una distancia mayor o igual a 3,20 metros

al borde de la calzada de circulación en sentido contrario (sin incluir la banquina), para efectuar el traslado deberá disponerse el acompañamiento por dos vehículos custodia, uno adelante y otro en su parte posterior y adoptarse las medidas de precaución correspondientes para esta situación así como la señalización requerida. No se requerirá gestionar Permiso Especial.

u) Cuando el ancho de la maquinaria agrícola sea tal, que aún circulando sobre el borde exterior de la banquina –o sobre el borde de la calzada si no fuera viable hacerlo por la banquina o ésta no existiera- sobrepase el eje de la calzada, dejando una distancia menor a 3,20 metros al borde de la calzada de circulación en sentido contrario (sin incluir la banquina), deberá necesariamente contarse con el acompañamiento de un móvil de Policía Caminera. Asimismo, deberá disponerse el acompañamiento de al menos otro vehículo custodia, de tal forma que se cuente en total con un mínimo de dos vehículos de acompañamiento, uno adelante y otro en la parte posterior de la maquinaria, además de adoptarse la señalización y las medidas de precaución correspondientes y cumplirse con aquellas que pudiere establecer la Policía Caminera en ese caso particular.

v) En aquellos casos no contemplados en los artículos anteriores, se deberá gestionar un Permiso Especial ante la Dirección Nacional de Transporte del MTOP, la que previo a su otorgamiento analizará las características de la maquinaria agrícola a trasladar, las condiciones de la infraestructura vial en el itinerario propuesto y demás

circunstancias que puedan tener incidencia en el normal desempeño del tránsito en general o afectación de la vía, para lo que recurrirá a la información que posea la Dirección Nacional de Vialidad en lo que fuere necesario.

En caso de no encontrarse impedimentos, se emitirá el permiso correspondiente, estableciéndose en el mismo las condiciones de circulación y de seguridad que deberán cumplirse acorde a lo establecido en el presente reglamento u otras circunstancias que se consideren, para que el mismo tenga validez. Dicho permiso deberá ser llevado durante el desplazamiento de la maquinaria.

w) Las personas que sean afectadas a los vehículos de custodia o a la tarea de banderilleros, deberán haber obtenido previamente una capacitación adecuada impartida por personal especializado en tránsito, que les otorgue idoneidad para el desempeño de esa actividad. La Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), conjuntamente con la Dirección Nacional de Policía Caminera y la Dirección Nacional de Transporte del MTOP, establecerán el contenido del programa de capacitación obligatoria y elaborarán una propuesta para su instrumentación, en un plazo de 180 días a partir de la entrada en vigencia del presente decreto.

Artículo 2º.- Sustitúyase el artículo 13.2 del Reglamento Nacional de Circulación de Vial (Decreto 118/984, de fecha 23 de marzo de 1984 y modificativos), por el texto que sigue a continuación:

Artículo 13.2.- En carreteras y caminos, fuera de zonas urbanas y suburbanas la velocidad máxima, en condiciones

óptimas de seguridad, será de:

a) noventa kilómetros por hora para vehículos livianos sin remolque y ómnibus específicamente habilitados por la Dirección Nacional de Transporte;

b) ochenta kilómetros por hora en los restantes vehículos.

Esas velocidades se reducirán a:

1) sesenta kilómetros por hora:

a) en las proximidades de señales de advertencia de peligro, sin indicación de velocidad máxima;

b) cuando se circule con las luces bajas, de alcance medio, sin incluir cambio de luces.

c) al acercarse a maquinaria agrícola que circula por la ruta.

2) cuarenta kilómetros por hora en las proximidades de:

a) paso a nivel de ferrocarril con barreras;

b) intersección u otro lugar, sin buena visibilidad;

c) cruce peatonal señalizado;

d) curvas señalizadas con ángulo recto;

e) ómnibus detenido para ascenso o descenso de pasajeros.

3) veinte kilómetros por hora:

a) donde haya aglomeración de personas, especialmente durante la entrada y salida de alumnos a las escuelas;

b) en las zonas limitadas con señales de “gente en obra”, de no existir otra velocidad máxima señalizada;

c) al acercarse a tropas de ganado que marchen sobre

la faja de circulación o próximo a ellas;

d) en las proximidades de un paso a nivel sin barreras.

4) la velocidad máxima establecida y debidamente señalizada por la autoridad competente.

Artículo 3º.- Comuníquese, publíquese y archívese.

DECRETO N° 81/014

Promulgación: 03/04/2014 Publicación: 20/06/2014

Reglamentación de la Ley 19.061 del 6 de enero del 2013, referente a Normas en el tránsito y la Seguridad Vial.

VISTO: la promulgación de la Ley 19.061, de 06 de enero de 2013;

RESULTANDO: I) que la citada ley integra el proceso instaurado en nuestro país en materia de políticas de seguridad vial, recogiendo las recomendaciones que la Organización Mundial de la Salud en su Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el Tránsito (Ginebra 2004, 2009, 2010 y 2013) estableció como medidas prioritarias a adoptar por los países comprometidos en la disminución de la siniestralidad vial;

II) que se recogen entre otras medidas, la incorporación de sistemas de retención infantil, la ampliación de usuarios que deben usar el cinturón de seguridad, disposiciones para la protección de los usuarios vulnerables en el tránsito promoviendo las condiciones de visibilidad, así como de los vehículos birrodados, la obligación de importar vehículos con elementos incorporados de seguridad vial, la prohibición de uso de celular, entre otras;

III) que la incorporación de elementos de seguridad asociados al tránsito y la circulación vial requiere del dictado de normas técnicas que nuestro país por su reciente tratamiento de dicha materia y por los requerimientos que la misma exige, aún no se encuentra en condiciones de establecer;

IV) que por ello, ha sido necesario analizar y recoger la experiencia internacional existente, y a propuesta de los distintos organismos e instituciones públicas y privadas que han participado en esta reglamentación, se ha establecido cuáles son las normas técnicas y los procesos que en su defecto se implementarán, para adoptar e incorporar en esta etapa actual en nuestro país y a los efectos de la presente reglamentación;

CONSIDERANDO: I) Que según establece el literal J) del artículo 6 de la Ley 18.113, de 18 de abril de 2007, es competencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial "Proponer los reglamentos relativos y la seguridad vial";

II) Que la presente reglamentación se ha elaborado con la participación y colaboración de organismos nacionales y departamentales, instituciones públicas y privadas, fundaciones, asociaciones, empresas, etc, con competencia y experiencia en las materias reguladas por la citada ley;

III) que se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 16 de la ley objeto de la presente reglamentación, realizándose la consulta al Congreso Nacional de

Intendentes;

IV) que el Ministerio de Transporte y obras Públicas comparte lo expresado y manifiesta su conformidad, propiciando el siguiente Decreto.

ATENCIÓN: A lo dispuesto en el artículo 168 numeral 4) de la Constitución

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA**

Artículo 1º.- Aprobar la siguiente reglamentación:

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE
Y SUJECIÓN DE NIÑOS
Y ADOLESCENTES EN LOS VEHÍCULOS**

Artículo 1º.- Los niños de 0 a 12 años de edad están obligados a viajar en los asientos traseros de vehículos automotores con el sistema de sujeción infantil reglamentario y de conformidad con las categorías que se establecen en el Anexo I del presente decreto.-

Artículo 2º.- Se prohíbe a los conductores de ciclomotores, motocicletas, motos y similares transportar niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posa pies de dichos vehículos.-

Los niños y adolescentes que sean transportados en

motocicletas con sidecar o similares, deben estar sujetos de acuerdo al sistema de sujeción previsto en el artículo anterior.-

Los niños y adolescentes deben usar cascos protectores de acuerdo a sus características físicas.-

Artículo 3º.- El sistema de retención infantil deberá cumplir con las normas y previsiones técnicas así como con los procesos de certificación que se establecen en los Anexos I, II, III, IV y V, los que forman parte del presente decreto

Artículo 4º.- La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte de escolares se rige por los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte colectivo regular de pasajeros y en los vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros se ajustará a la reglamentación prevista del artículo 4 de la Ley 19.061, según surja del presente decreto.-

**CAPÍTULO II
DISPOSICIONES RELATIVAS AL USO
DE CINTURÓN DE SEGURIDAD**

Artículo 5º.- Todos los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios regulares de mediana, larga distancia y no regulares (ocasionales), o todos aquellos que transiten en rutas nacionales, con excepción de aquellos que, conforme con las condiciones de fabricación,

imposibiliten su instalación, deben poseer cinturones de seguridad reglamentarios con arreglo a las disposiciones técnicas establecidas en los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010 y su uso es obligatorio por parte de todos los pasajeros sentados de dichos servicios, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en el literal C) del artículo 31 de la Ley 18.191, de 27 de noviembre de 2007.-

A los efectos del cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, las empresas tendrán un plazo máximo de ciento ochenta días, a partir de la aprobación de la presente reglamentación.-

Se exceptúan de la obligación prevista en el presente artículo, los vehículos afectados a los servicios de transporte colectivo urbanos, departamentales, interurbanos, y de corta distancia.-

Artículo 6°.- La excepción establecida en el inciso 1° del art. 5°, es sin perjuicio de la obligación de los vehículos afectados al servicio de transporte colectivo no regular (ocasional), de poseer cinturones de seguridad de dos puntas como mínimo en todos los asientos. El asiento del conductor, del eventual acompañante de cabina, los asientos de la primera fila, aquellos asientos frente a pasillos y escalerillas así como toda aquella plaza que no posea por frente un asiento, debe poseer cinturón de seguridad de tres puntas. Su uso es obligatorio por parte de todos los ocupantes de dicho servicio.-

Artículo 7°.- Se establece como límite máximo de personas que podrán ser transportados de pie, en los

pasillos de los vehículos afectados al transporte colectivo de pasajeros interdepartamental de mediana y larga distancia, de seis personas por metro cuadrado, sin perjuicio de la capacidad técnica admitida por el fabricante.-

Considerase pasillo, al espacio delimitado entre la primera fila y la última fila de asientos. En el caso que el vehículo cuente con rampa y con baño, serán éstos, el que lo delimite.-

En el interior de los vehículos, se colocarán en lugares visibles, carteles indicadores de capacidad máxima de pasajeros de pie, calculados conforme a lo establecido en el inciso primero de la presente disposición.-

CAPÍTULO III DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Artículo 8°.- Los vehículos cero kilómetro propulsados a motor de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país a partir del plazo fijado en el artículo 6 de la Ley N° 19.061, de 06 de enero de 2013, deben contar con los elementos de seguridad que ésta dispone en el artículo 5 y cumplir con las condiciones y exigencias técnicas de la presente reglamentación de acuerdo a las categorías de vehículos definidas por el Reglamento MERCOSUR/GMC/RES N° 35/94, de 3 de agosto de 1994 y la tabla correlativa, documentos que lucen agregados en Anexo VI y forman parte del presente decreto.-

Artículo 9°.- Sistema de frenos ABS.- Deben contar con éste dispositivo las categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, N1, N2, N3, O3 y O4. A las categorías de vehículos M3 se les hará exigible el sistema de frenos ABS desde el 1° de julio de 2015, en tanto las restantes categorías de vehículos no referidas precedentemente, podrán ser exceptuadas de esta obligación.-

Artículo 10.- Airbag frontales en las plazas delanteras.- Deben contar con dicho elemento de seguridad las plazas delanteras de las categorías de vehículos M1, M1a, M1b y N1. Se podrá exceptuar de esta obligación las restantes categorías de vehículos.-

Artículo 11.- Apoya Cabeza.- El apoya cabeza puede ser: a) una pieza individual y regulable; o b) en su caso, que la longitud (altura) del respaldo tenga una medida que cumpla la misma función de protección de los pasajeros, respecto de la sujeción de la cabeza.-

Artículo 12.- El apoya cabeza en las plazas delanteras será obligatorio en las categorías de vehículos M1- M1a- M1b- M2- M3- N1- N2 y N3, pudiendo exceptuarse de dicha obligación las restantes categorías de vehículos. Para estas categorías, cuando se trate de vehículos que posean asiento corrido, se admitirá el apoya cabeza central de conformidad a lo establecido en el artículo precedente.-

Artículo 13.- El apoya cabeza en las plazas traseras laterales será obligatorio en las categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, M3 y N1. Se podrá exceptuar de esta

obligación las restantes categorías de vehículos.-

Artículo 14.- El apoya cabeza en las plazas traseras centrales será obligatorio en las categorías M2 y M3.- Se excluye del cumplimiento de este requisito a las categorías M1, M1a, M1b, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4 y los vehículos destinados al servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros.-

Artículo 15.- Cinturón de Seguridad.- El cinturón de seguridad es obligatorio en las categorías de vehículos M1, M1a, M1b, M2, M3, N1, N2 y N3. Se podrá exceptuar de esta obligación las restantes categorías de vehículos.-

Artículo 16.- En las categorías M1, M1a, M1b y N1, el cinturón será de tres puntas en las plazas delanteras y traseras laterales, y de dos puntas (pélvico) como mínimo en la plaza trasera central.-

Artículo 17.- En las categorías M2 y M3, el cinturón de seguridad será de tres puntas en la plaza del conductor, y de dos puntas (pélvico) como mínimo, en las plazas restantes. En las categorías N2 y N3, el cinturón será de tres puntas en las plazas delanteras laterales y de dos puntas (pélvico) como mínimo en la plaza central.-

Artículo 18.- Los vehículos de las categorías M1, M1a, M1b, M2 y M3 que contengan asientos detrás del conductor y que hayan sido diseñados originalmente o adaptados para el transporte de más de tres pasajeros, deben contar con cinturones de tres puntas en los asientos

de la primera fila, en el asiento central frente a pasillos o a escalerillas y en todos aquellas plazas que no tengan por frente otro asiento. Se prohíbe la utilización de asientos plegables o trasportines.

Artículo 19.- Los cinturones de seguridad reconocidos y reglamentarios, son aquellos que se ajustan a las exigencias técnicas establecidas en los Decretos 206/010, de 5 de julio de 2010 y 427/010, del 31 de diciembre de 2010.-

Artículo 20.- La importación y comercialización de vehículos cero kilómetro en el territorio nacional, realizada luego de los dieciocho meses de entrada en vigencia de la Ley 19.061, debe cumplir con los siguientes requisitos: Declaración Jurada del importador: El importador deberá realizar una Declaración Jurada que presentará ante la Dirección Nacional de Industrias en forma previa a la importación en la que hará constar los elementos de seguridad incorporados a los vehículos, debiendo adjuntar:

a) declaración del fabricante donde cite las normas técnicas de fabricación y ensayo que cumplen los elementos de seguridad incorporados a los vehículos,

b) documento que cite la norma técnica aplicada a cada elemento y

c) certificado de análisis test report donde se muestren los resultados obtenidos en los ensayos.-

La Declaración Jurada tendrá una vigencia de dos años o hasta que se produzcan modificaciones o cambios de la plataforma, chasis o modelo que afecten la eficiencia de los elementos referidos en el Artículo 5 de la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013. En dicho caso deberá presentar una

nueva declaración con los documentos relacionados.-

Artículo 21.- Excepciones. Cuando el vehículo propulsado a motor de cuatro o más ruedas no pueda cumplir total o parcialmente con las disposiciones de la ley y la presente reglamentación, tal imposibilidad deberá constar en la declaración del importador quien además deberá adjuntar una declaración del fabricante donde se establezca el impedimento técnico o estructural que imposibilita la incorporación de los elementos de seguridad exigidos por la ley.-

Artículo 22.- En los casos previstos en el artículo precedente, los vehículos podrán ingresar, sin perjuicio de las eventuales limitaciones o prohibiciones definidas en esta reglamentación cuando:

a) se trate de una actividad en la que el vehículo es imprescindible para realizar la misma; y

b) que su uso en la vía pública (artículo 4 de la Ley 18.191, de 28 de noviembre de 2007) no represente peligro para la integridad psicofísica de los usuarios, incluido sus ocupantes.-

Artículo 23.- Se podrá excluir de la obligación prevista en el artículo 5 de la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013, a los cuadríciclos y a aquellos vehículos cuyo destino esté regulado por reglamentaciones específicas o que su uso específico no sea la circulación habitual en vías urbanas o en rutas nacionales habilitadas al uso público, pero que requieren desplazarse transitoriamente por las mismas.-

Artículo 24.- Cuando se trate de otras excepciones que no se encuentren contempladas en las disposiciones de la ley y la presente reglamentación, el ingreso al país de los vehículos cero kilómetro será analizado e informado por la Cámara Técnica Especializada. Se crea la Cámara Técnica Especializada de conformidad con el artículo 7 de la Ley 18.113, de 18 de abril de 2007, que funcionará en la órbita de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, y estará integrada por instituciones públicas y privadas, sean personas físicas o jurídicas, en relación a los aspectos derivados de la implementación de los artículos 5 y 6 de la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013.-

Artículo 25.- Los elementos de seguridad airbag, apoya cabeza y ABS recogidos en el artículo 5 de la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013, deben cumplir con una norma técnica de construcción y ensayo que puede ser nacional, regional (MERCOSUR) o internacional reconocida. Los cinturones de seguridad deben cumplir con las exigencias técnicas establecidas en los decretos reglamentarios Nro. 206/2010, de 05 de julio de 2010 y su modificativo Nro. 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

CAPÍTULO IV DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA Y ACTIVA PARA CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Artículo 26.- Es obligatorio para conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos, o similares, el uso permanente durante su

circulación en todas las vías públicas, de un chaleco o campera retro-reflectivos o, en su defecto, bandas retro-reflectivas que cumplan con las exigencias técnicas de retro-reflexión de acuerdo con lo que fije la reglamentación.-

Artículo 27.- La vestimenta de alta visibilidad utilizada en la vía pública, entendida como chaleco y campera retro-reflectiva o en su defecto bandas retro-reflectivas, debe destacar visualmente la presencia de los usuarios en la vía pública, conductor y acompañante, en su caso, de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos, o similares, ajustándose a las Normas Técnicas y procesos que se recoge en los Anexos VII, VIII y IX, los que integran el presente decreto.-

Artículo 28.- Bandas retro-reflectivas reglamentarias: Las bandas retro-reflectivas deben estar compuestas por una parte fluorescente y otra retro-reflectiva. La parte fluorescente de fondo, debe tener una superficie mínima de 0,14 m² y la parte retro-reflectiva una superficie mínima de 0,10 m² (o una superficie mínima de 0,2 m² de material de desempeño combinado/dual) distribuidos en bandas retro-reflectivas de ancho no inferior a 10 mm.-

Artículo 29.- Chaleco retro-reflectivo reglamentario: El chaleco retro-reflectivo debe estar compuesto por una parte fluorescente y otra retro-reflectiva. La parte fluorescente de fondo, debe tener un área mínima de 0,50 m² y la parte retro-reflectiva un área mínima de 0,13 m² en bandas de ancho no menor a 50 mm.-

Su diseño y características básicas reglamentarias

deben ser las siguientes:

El material debe rodear el torso de la persona y tener como mínimo una banda horizontal de material retro-reflectivo de 50 mm de ancho alrededor del mismo.-

Dicha banda horizontal debe estar unida desde el pecho hasta la espalda por dos bandas retro-reflectivas verticales de 50 mm cada una pasando por arriba de cada hombro.-

La banda horizontal debe estar a una distancia mínima de 50 mm del borde inferior de la prenda.-

El chaleco debe ser de tipo envolvente con cierre delantero (velcro u otro).-

Artículo 30.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo precedente, también serán considerados reglamentarios los chalecos retro-reflectivos fabricados bajo normas técnicas internacionales reconocidas que cumplan con las especificaciones básicas marcadas en la presente reglamentación según surge del Anexo I, el que integra el presente decreto.-

Artículo 31.- Cuando algunos de los vehículos referidos en el artículo 7 de la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013, posea algún elemento fijo o semi-fijo, que impida parcial o totalmente la visualización de la parte posterior del conductor o acompañante, el mismo deberá contar como mínimo con una banda visible desde atrás de material retro-reflectivo, de conformidad con lo que se establece en el artículo siguiente.-

Artículo 32.- Características de la banda visible retro-reflectiva (artículo 8 de la ley 19.061, de 6 de enero de 2013):

I) La banda visible obligatoria debe ser de color rojo y estar ubicada perimetralmente, localizada en la parte posterior y en ambos laterales y extendida longitudinalmente en forma horizontal y continua.-

II) Debe ser de material retro-reflectivo de tipo prismático, ubicado en la mitad inferior de la superficie trasera y laterales del elemento fijo o semi fijo pero no podrá ubicarse en el borde inferior.-

III) Debe tener 50 mm como mínimo hasta 75 mm como máximo de ancho.-

Cuando el elemento fijo o semi-fijo del vehículo posea integrado y fijo, un reflectivo de color rojo en alguna de sus caras, deberá cubrir con la banda visible obligatoria descrita en el presente artículo, aquellas caras que no dispongan de dicho reflectivo. Cuando dichos elementos reflectivos, se encuentren en las tres caras del elemento fijo o semi-fijo del vehículo, no será necesario adicionarle dicha banda reflectiva. Serán considerados como elemento reflectivo integrado y fijo aquel cuya superficie reflectiva no sea inferior a 40cm².-

Artículo 33.- Casco protector de ciclista.- Los conductores de bicicletas, deben usar un casco protector de seguridad que cumpla con norma técnica reconocida, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I, que integra el presente decreto reglamentario.-

Artículo 34.- Las bicicletas, motos, ciclomotores, motocicletas, cuatriciclos o similares de cualquier tipo o categoría destinadas a paseo o trabajo, deberán contar para circular en la vía pública (artículo 4 de la Ley 18.191, de 28 noviembre de 2007), con un equipamiento obligatorio de seguridad constituido por: un sistema de freno delantero y trasero, espejos retrovisores, timbre o bocina y un sistema lumínico consistente en un faro de luz blanca y un reflectante del mismo color ubicado conjuntamente con éste en la parte delantera y un faro de luz roja y un reflectante del mismo color, colocados en la parte posterior, ambos visibles a una distancia prudencial en condiciones atmosféricas normales.-

Artículo 35.- Todas las bicicletas que se comercialicen desde la entrada en vigencia del presente decreto deben contener, además del equipamiento citado en el inciso precedente, al menos dos dispositivos retro- reflectantes en cada una de sus ruedas para posibilitar su reflexión lateral y una banda de material retro-reflectante en ambos frentes de cada uno de los pedales.-

Artículo 36.- Ubicación de los dispositivos lumínicos y de los dispositivos reflectantes en los vehículos citados en el artículo anterior:

A) El sistema lumínico delantero debe ubicarse a una altura que no sobrepase el manillar o manubrio. El dispositivo reflectante debe ubicarse inmediatamente debajo del dispositivo lumínico.-

B) El dispositivo lumínico trasero, debe estar ubicado en la proyección del asiento o inmediatamente debajo de éste y su reflectante en línea horizontal y a ambos lados

del dispositivo o debajo del mismo. Tales dispositivos deben ubicarse de tal manera, que no queden fuera de la vista del conductor que viene por detrás. No podrán ubicarse estos dispositivos ocultos debajo del guardabarros.-
Lo dispuesto en los literales A) y B) es obligatorio para todas las motos, ciclomotores y similares hasta 200 cm³.-

Artículo 37.- Visibilidad del sistema lumínico: La intensidad del sistema lumínico será tal que pueda ser visible desde una distancia de ciento cincuenta (150) metros en condiciones climáticas normales.-

Artículo 38.- Espejos retrovisores: Los espejos retrovisores deben ser adecuados al tipo y tamaño de los vehículos y ubicarse de tal forma que permitan una visualización clara de los vehículos por parte del conductor, sin que éste deba inclinar el cuerpo ni la cabeza.-

Artículo 39.- Frenos: Todos los vehículos birrodados, propulsados a sangre o motor, deberán poseer un sistema de freno en cada eje. Podrá ser mecánico o hidráulico, accionado por la mano o el pie.-

En los vehículos propulsados a motor de más de 125cc, el sistema de frenaje deberá contener por lo menos un dispositivo hidráulico.-

Las bicicletas en tándem, deben poseer – como mínimo - un sistema de frenos en cada uno de los ejes principales donde actúan las ruedas.-

Las motos o motocicletas con sidecar, deben poseer un sistema de frenos que actúe simultáneamente en el vehículo tractor y en el acoplado.-

Artículo 40.- Timbre: Los vehículos, de tracción a sangre o motor, deben poseer un dispositivo compuesto por un timbre o bocina, mecánico o eléctrico, que emita un sonido uniforme y no estridente, que pueda ser audible a una distancia de 50 metros.-

Artículo 41.- Reflectantes laterales: Los vehículos deben poseer, en cada una de sus ruedas, dos reflectantes que deben estar ubicados entre los rayos, sobre la horquilla o sobre la llanta de manera opuesta y en simetría con el eje. En caso de vehículos con llanta plena o con rayos de aleación, este dispositivo podrá ser ubicado sobre dichos rayos, sobre la horquilla, o sobre los bordes laterales de la llanta. Dicha ubicación será lo más adelante que sea posible para el reflectivo lateral frontal y lo más atrás que sea posible para el reflectivo lateral trasero. El color debe ser ámbar en los laterales delanteros y color rojo en los laterales traseros y su nivel de retro-reflexión es el que se establece en el referido Anexo I, que integra el presente decreto.-

Artículo 42.- Los pedales o pedalines de las bicicletas deben contar con un dispositivo retro-reflectante cuyo nivel de retro-reflexión debe permitir su visualización desde 100 metros como mínimo, en condiciones climáticas normales. Dichos dispositivos deben estar contenidos en ambas caras de cada uno de los pedales.-

Artículo 43.- Los dispositivos reflectantes a que refieren los artículos precedentes, deben ser de acrílico en punta de diamante. Para el caso del reflectante delantero y los reflectantes laterales de aquellas motos, motonetas y

similares que posean llanta plena o con rayos de aleación, se admitirá que el reflectante pueda ser un autoadhesivo del color indicado y la superficie de retro reflexión no menor a 40 cm² para el caso del reflectante delantero, otros 40 cm² para el caso del reflectante trasero, y para el lateral otros 80 cm² distribuidos equitativamente en los laterales (40cm² sobre cada lateral).-

Artículo 44.- La ubicación de los dispositivos reflectantes se ajustará a lo previsto en el apartado segundo del artículo 10 de la Ley 19.061, y se dispondrán de la siguiente forma: de ser un reflectante sobre el eje del vehículo y de ser dos, a ambos lados y en simetría con dicho eje.-

Artículo 45.- Quedan exentos de portar los elementos de seguridad dispuestos en la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013, los productos que se detallan a continuación, cuya importación se haya realizado a través de la nomenclatura de juguetes, juegos y artículos para recreo o deporte, sus partes y accesorios:

a) Las bicicletas consideradas juguetes o aquellas de uso infantil cuya altura máxima del asiento sea menor a 635 mm.-

b) Las motos consideradas juguetes o aquellas de uso infantil cuya altura máxima del asiento sea menor que 635 mm, su sistema de propulsión sea eléctrico y la velocidad máxima a desarrollar para la cual fue diseñado de origen sea 5 km/h.-

c) Los cuadríciclos considerados juguetes o aquellos para uso infantil, son aquellos cuyo sistema de propulsión sea eléctrico y la velocidad máxima a desarrollar para la cual

fue diseñado de origen sea 5 km/h.-

Los presentes productos considerados juguetes de uso infantil, no podrán ser usados para circular en la vía pública (art. 4 de la Ley 18191, de 28 de noviembre de 2007).-

Artículo 46.- Los requisitos técnicos adicionales de la vestimenta de seguridad prevista en la Ley 19.061, de 6 de enero de 2013, deben cumplir con los requerimientos previstos en el Anexo I, el que forma parte del presente decreto.-

Artículo 47.- La venta al consumidor final de los siguientes vehículos cero kilómetros: ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares, debe ser acompañada con un casco protector certificado como mínimo ajustado a las características del usuario y su empadronamiento respectivo, de conformidad con la normativa vigente.-

Artículo 48.- Por excepción, cuando el adquirente así lo exija, bajo su responsabilidad y a condición de que acredite su domicilio real en una localidad distinta al domicilio de la venta del vehículo del artículo precedente, el vendedor podrá entregarle un permiso de circulación o traslado expedido por la autoridad competente.-

Artículo 49.- El permiso de circulación o traslado deberá contener entre otros datos: la autoridad habilitante, día y hora de expedición, lugar de salida, de destino y el recorrido de circulación previsto. La validez del permiso otorgado por la autoridad competente no podrá exceder de setenta y dos horas corridas a contar desde la hora de

expedición.-

Artículo 50.- El vendedor deberá emitir la factura con identificación del comprador y un documento en el que conste la entrega y recepción del casco certificado así como del empadronamiento respectivo o del permiso de circulación o traslado cuando correspondiere.-

Artículo 51.- Modificase el artículo 1 del Reglamento Nacional de Uso de Casco protector previsto en el artículo 1 del Decreto 265/009 de 02 de junio de 2009, que reglamenta el artículo 33 de la Ley 18.191, de 27 de noviembre de 2007, estableciéndose que, todo casco protector que se importe, construya o comercialice con destino a ser usado por los usuarios de motos, ciclomotores y similares que circulen en la vía pública, debe cumplir con alguna de las siguientes normas técnicas: UNIT 650/2010, UNECE R 22 o FMVSS 218, las que lucen agregadas en los Anexos X, XI y XII y forman parte del presente decreto.-

Artículo 52.- Modificase los artículos 6 y 7 del Decreto 265/009 de 02 de junio de 2009, admitiéndose la comercialización y autorizándose el uso en la vía pública de los cascos protectores que cumplan con alguna de las normas técnicas adoptadas en la presente reglamentación a partir de la fecha de publicación de la misma.-

Artículo 53.- Proceso para la Validación de casco protector para motociclistas y similares fabricados y certificados en el exterior. El importador de cascos protectores para motociclistas y vehículos similares fabricados y

certificados en el exterior, debe en forma previa a cada importación de partidas de hasta 100 unidades que cumplan con las prescripciones técnicas UNECE R 22 o norma técnica FMVSS 218, inscribirse y presentar una Declaración Jurada, en el Registro de Elementos de Seguridad Vial de la Dirección General de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas.-

La Declaración Jurada se realizará en la forma y con la información que le requiera el Área Defensa del Consumidor de la Dirección General de Comercio.-

Una vez controlado que la Declaración Jurada cumple con los requisitos exigidos, la Dirección General de Comercio extenderá una constancia con el número de registro del modelo asociado a la marca de casco. El importador debe presentar dicha constancia para tramitar la Licencia de Comercialización de la Dirección Nacional de Industrias.-

Antes de concurrir a la Dirección Nacional de Industrias se deberá cumplir con el proceso de certificación de conformidad con lo dispuesto en el Anexo I del presente decreto.-

Artículo 54.- El comerciante no podrá comercializar cascos protectores para motociclistas y similares, fabricados y certificados en el exterior que no tengan adherido el sello de validación que prevé el presente Decreto o el sello de certificación previsto en el Decreto 265/009, de 2 de junio de 2009.-

El comerciante debe dejar constancia, según corresponda, del número de sello de validación o certificación en la factura de venta.-

Artículo 55.- Cuando la partida de cascos protectores para motociclistas y similares, fabricados y certificados en el exterior, bajo las prescripciones técnicas UNECE R 22 o la norma técnica FMVSS 218, supere las 100 unidades, se regirá por el procedimiento de certificación establecido por el Decreto 265/009 de 2 de junio de 2009.-

Artículo 56.- Proceso de certificación de cascos para motociclistas y similares fabricados en nuestro país:

a) Para los cascos fabricados bajo norma técnica 650, se deben regir de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 265/009;

b) Los fabricados bajo norma técnica FMVSS 218 o prescripciones técnicas UNECE R 22, deben proceder a su validación de conformidad con la presente reglamentación.-

Artículo 57.- Los cascos para motociclistas y similares que ingresen al país sin certificación internacional, para la obtención de la certificación correspondiente deberán proceder de conformidad por lo dispuesto por el Decreto Nro. 265/2009, de fecha 02 de junio de 2009 y la norma técnica UNIT 650/2010. Se actualiza la norma técnica UNIT recogida en el Decreto 265/009, de 02 de junio de 2009, por la norma técnica UNIT 650/2010, que luce agregada e integra el presente decreto como Anexo X.-

CAPÍTULO V DE LAS PROHIBICIONES AL CIRCULAR

Artículo 58.- Se prohíbe a los conductores de cualquier tipo o categoría de vehículos, que cuando circulen

en la vía pública (artículo 4 Ley 18.191, de 28 de noviembre de 2007), usen dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear cualquiera de las manos.

CAPÍTULO VI PROHIBICIÓN DE TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 59.- Se prohíbe el transporte de personas en la caja de vehículos y acoplados, con las excepciones establecidas en el Reglamento Nacional de Circulación Vial.

CAPÍTULO VII MALETÍN DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 60.- Todos los vehículos automotores de cuatro o más ruedas (a excepción de los cuadríciclos), que circulen por la vía pública o por la vía privada librada al uso público, deberán contar con un maletín con elementos de primeros auxilios y seguridad vial de acuerdo a las siguientes disposiciones.-

Artículo 61.- Dicho maletín debe ser de color blanco con una cruz de color verde, debiendo constar impresa la siguiente leyenda: "Maletín con elementos de primeros auxilios y seguridad vial".-

Artículo 62.- El mismo debe ser de material impermeable y con características tales que permitan

mantener la integridad de los elementos de primeros auxilios y seguridad vial que contenga en su interior.-

Artículo 63.- El "Maletín con elementos de primeros auxilios y de seguridad vial" debe contener los siguientes elementos:

- a) 2 paquetes de apósitos estériles
- b) 2 paquetes de gasas
- c) linterna con luz led
- d) 2 pares de guantes limpios
- e) cinta adhesiva hipoalergénica
- f) tijera de corte de gasa con punta roma
- g) 2 vendas de gasa
- h) bolsa para depositar residuos biológicos (roja con advertencia de riesgo biológico)
- i) 2 chalecos retro-reflectivos, que se encontrarán sujetos a lo dispuesto en la presente reglamentación.

Artículo 64.- En la parte exterior del maletín debe figurar una cartilla con los números de teléfonos útiles en caso de siniestro: 911 - 108 - 104.-

CAPÍTULO VIII SANCIONES

Artículo 65.- Las infracciones que deriven de la Ley 19.061 serán aplicadas por las autoridades competentes de conformidad con el alcance, los procedimientos, clases de sanciones y valores de multas que las normas correspondientes establecen de acuerdo a su jurisdicción, sin perjuicio de las sanciones que se establecen a continuación,

así como de las responsabilidades civiles y penales que derivaran de la aplicación de la citada ley.-

Artículo 66.- A partir de la aprobación del presente decreto y hasta un plazo máximo de 18 meses, las autoridades competentes para la vigilancia del tránsito en vía pública, realizarán los controles y fiscalización de las normas derivadas de éste mediante la aplicación de observaciones verbales, escritas o sanciones pecuniarias.-

Artículo 67.- Se podrá realizar la fiscalización de los elementos de seguridad previstos en de bicicletas en vía pública, luego de veinticuatro meses de aprobado el presente decreto.-

Artículo 68.- Se fijan los siguientes valores de multas para las infracciones que se detallan a continuación:

68.1.- Niño de hasta 12 años en asiento delantero: 3 UR

68.2.- Niño o adolescente menor de 12 años transportado en ciclomotor, motos, o similares que no alcance los posapiés: 1 UR

68.3.- Niño sin SRI: 2 UR

68.4.- Servicio de transporte colectivo de pasajeros de mediana, larga distancia u ocasionales que no posee cinturones de seguridad por cada asiento: 2 UR

68.5.- Transporte de pasajeros de pie en servicios ocasionales: 2 UR por persona

68.6.- No usa chaleco o bandas retro-reflectivas reglamentarias: 0,5 UR por persona

68.7.- Carece de banda retro-reflectiva visible desde atrás cuando existe elemento que impide parcial o totalmente la visión de la parte posterior del conductor o acompañante: 0,5 UR por persona

68.8.- Conductor de bicicleta no usa casco protector de seguridad reglamentario: 1 UR

68.9.- Bicicleta, moto, o similar que no cuenta con: espejo, sistema lumínico (faro de luz blanca o reflectante blanco delantero, faro de luz roja y reflectante trasero, dispositivos retro-reflectantes en ruedas, bandas en pedales, etc). Por vehículo en condiciones antirreglamentarias: 0,5 UR

68.10.- Frenos: a) Bicicleta: 1 UR; b) Moto: 2 UR.

68.11.- Timbre: Bicicleta: 0,5 UR

68.12.- Comercialización de bicicletas sin elementos de seguridad: 15 UR

68.13.- Bicicletas destinadas a competencias deportivas haciendo uso de la vía pública en condiciones antirreglamentarias: 1 UR

68.14.- Venta de moto o similar sin empadronamiento: 5 UR

68.15.- Venta de moto o similar sin casco certificado: 5 UR

68.16.- Venta de moto o similar sin la validación reglamentaria del casco: 5 UR

68.17.- Venta de casco sin estar certificado: 5 UR

68.18.- Conduce hablando por celular empleando sus manos: 3 UR

68.19.- Transporta persona en caja de camiones sin sujeción: 4 UR

68.20.- Circula en vehículo automotor sin maletín de

primeros auxilios y seguridad vial: 1 UR

CAPÍTULO IX DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 69.- Se otorga el plazo de un año a partir de la publicación del presente decreto a aquellos organismos de certificación nacional de producto que no se encuentren acreditados ante el OUA (Organismo Uruguayo de Acreditación) pero que justifiquen que han iniciado el proceso para la obtención de la acreditación para dicho producto.-

Artículo 70.- Se incorporan y forman parte del presente decreto el Anexo XIII, en el que se recoge con la tabla agregada la Nomenclatura Común del Mercosur estructurada a diez dígitos con su correspondiente régimen arancelario, aprobada por la Resolución del Ministerio de Economía y Finanzas, de 19 de diciembre de 2011, y el Anexo XIV, con definiciones.-

Artículo 2º.- Comuníquese, publíquese y archívese.-

ANEXO I NORMAS COMPLEMENTARIAS

CAPÍTULO I SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL CATEGORÍAS – IMPORTACIÓN- PROCESO DE CERTIFICACIÓN

Artículo 1º.- Los niños de 0 a 12 años de edad, así como los adolescentes menores de 18 años que midan menos de 1,50 metros de estatura, están obligados a viajar en los asientos traseros de vehículos automotores con el sistema de sujeción reglamentario y de acuerdo a las categorías establecidas en el presente decreto.-

Artículo 2º.- Los niños, desde su nacimiento y hasta 1 año o con peso menor a 13 kg, deben viajar en el asiento trasero con el sistema de retención infantil reglamentario (en adelante SRI) mirando hacia atrás, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo.-

Artículo 3º.- Los niños hasta los 4 años o que pesen entre 9 kg. y 18 kg. deben viajar en el asiento trasero con el SRI reglamentario, mirando hacia adelante, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo; pudiendo hacer uso de una silla suplemento -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas cuando excedan los 18 kg.-

Artículo 4°.- Los niños entre 4 a 6 años o que pesen entre 15 kg. y 25 kg. deben viajar en el asiento trasero con el sistema de retención infantil reglamentario -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 5°.- Los niños entre 6 y 11 años de edad o desde 22 kg. a 36 kg. deben viajar en el asiento trasero con el SRI reglamentario -tipo booster o asiento elevador- con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 6°.- Los niños a partir de los 12 años y adolescentes hasta 18 años que su altura no supere los 1,50 metros, deben viajar en el asiento trasero con SRI reglamentario -tipo booster o asiento elevador- y cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 7°.- Los niños y adolescentes a partir de los 12 años y hasta 18 años que midan más de 1,50 metros de altura, deben usar cinturón de seguridad de conformidad con las condiciones reglamentarias de la plaza utilizada según los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

Artículo 8°.- Los niños y adolescentes que sean transportados en los vehículos, cualquiera sea la modalidad o tipo de transporte, deben ir sujetos acorde a los sistemas de retención establecidos en la presente reglamentación, y de acuerdo a los requerimientos que a cada categoría corresponda.-

Artículo 9°.- La sujeción de niños y adolescentes en vehículos destinados al transporte de escolares se rige por los Decretos 206/2010, de 5 de julio de 2010 y 427/2010, de 31 de diciembre de 2010.-

Artículo 10.- Los niños y adolescentes que son transportados en los vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros, deben ir sujetos con cinturón de seguridad de tres puntas en los asientos de la primera fila y en todo aquél que no posea un asiento delantero, y con cinturón de seguridad de dos puntas como mínimo en las plazas restantes.-

Artículo 11.- El SRI referido en el artículo 1 y siguientes de la presente reglamentación debe estar homologado de conformidad con la Norma Técnica FMVSS 213 o las prescripciones técnicas del Reglamento de Naciones Unidas UNECE R 44 según luce en Anexos II y III que forman parte del presente decreto. Excepcionalmente se admitirán, luego de la publicación de la presente reglamentación y por espacio de seis meses, las versiones anteriores de dichas normas técnicas.-

Artículo 12.- Hasta tanto no exista una norma Mercosur en la región, se admiten también aquellos SRI fabricados bajo norma brasilera ABNT 14.400 y su reglamento de evaluación de conformidad para dispositivos de retención infantil del INMETRO "Portaria n° 038", de 29 de enero de 2007, los que lucen agregados en Anexos IV y V que integran el presente decreto.-

Artículo 13.- Para la importación de SRI, se debe obtener la respectiva licencia de importación, que será emitida, para un determinado modelo de dicho SRI por un determinado período de tiempo, por la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), luego de haber recibido la certificación por parte del organismo de certificación nacional acreditado por el Organismo Uruguayo de Acreditación (OUA) para dicho elemento.-

Artículo 14.- El organismo de certificación nacional debe recibir por parte del importador o fabricante nacional en su caso, los siguientes documentos: a) declaración jurada en la cual se exprese que el SRI cumple con alguna de las normas técnicas referidas en el presente documento; b) certificado de producto emitido por un Organismo de Certificación acreditado por un Organismo de Acreditación firmante del acuerdo de reconocimiento mutuo de IAF (Internacional Accreditation Forum). Dicho certificado de producto debe adjuntar el respectivo test report del SRI correspondiente.-

Artículo 15.- Se otorga un plazo de un año a partir de la publicación del presente decreto a aquellos organismos de certificación nacional que no se encuentren acreditados ante el OUA (Organismo Uruguayo de Acreditación) pero que justifiquen que han iniciado el proceso para la obtención de la acreditación de dicho producto.-

Artículo 16.- En caso de observación por parte del organismo de certificación nacional a algunos de los

documentos exigidos precedentemente, el importador o fabricante nacional, debe levantar las mismas en caso de mantener sus intenciones de importación o fabricación nacional de ese producto. El período de validez de dicha licencia será por tres años o hasta que se produzcan cambios en el modelo o la marca.-

Artículo 17.- La Dirección Nacional de Industria del MIEM comunicará electrónicamente a la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) la licencia que habilita la operación de importación.-

Una vez cumplida esta comunicación, la DNA autorizará la numeración del Documento Único Aduanero de Importación de las mercaderías comprendidas en el presente Decreto.-

Artículo 18.- A partir de los 48 meses de aprobada la presente reglamentación, los vehículos 0 kilómetros propulsados a motor de cuatro o más ruedas de las categorías de vehículos M (M1 (a), M1 (b), M2 y M3) que posean por lo menos una fila de asientos traseros, deberán contar para comercialización por lo menos en la plaza derecha de la fila trasera de asientos, con un sistema de anclaje rígido (isofix, latch u otro) que permita la colocación de un elemento de retención infantil.-

Artículo 19.- Régimen de transición: por un período de tres meses contados desde la publicación del presente decreto, se podrán importar y vender al consumidor final aquellos SRI que no cumplan los requisitos de la presente reglamentación. Vencido este término, durante los siguientes

tres meses, se podrán importar y vender al consumidor final únicamente aquellos SRI que hayan iniciado el trámite de homologación.-

Artículo 20.- A partir de los seis meses contados desde la publicación del presente decreto, se prohíbe la importación y venta al consumidor final de SRI que no cumplan con los requisitos establecidos en la presente reglamentación.-

CAPÍTULO II CARACTERÍSTICAS DE LA VESTIMENTA DE SEGURIDAD DE ALTA VISIBILIDAD A UTILIZAR EN LA VÍA PÚBLICA

Artículo 21.- Las bandas retro-reflectivas reglamentarias deberán, además de las características establecidas en el artículo 27 del presente decreto, cumplir con los siguientes requisitos:

El nivel de retro-reflectividad mínimo de las bandas no debe ser inferior a 500 candelas/lux.m2.-

El color de la superficie fluorescente debe ser amarillo limón cuya descomposición de referencia de color es: RGB (248, 255, 59) o CMYK (5, 0, 90, 0) o anaranjado cuya descomposición de referencia de color es: RGB (230, 95, 0) o CMYK (0, 60, 100, 0).-

El color de las bandas retro-reflectivas debe ser gris plata cuya descomposición de referencia de color es: RGB (192, 192, 192) o CMYK (0, 0, 0, 0.25). También podrá utilizarse como color retro-reflectivo el negro cuya

descomposición de referencia es: RGB (0, 0, 0) o CMYK (0, 0, 0, 100) o blanco cuya descomposición de referencia es: RGB (255, 255, 255) o CMYK (0, 0, 0, 0).-

Se deben distribuir en bandas tipo arnés, en brazaletes, en bandas de brazo o en pulseras.-

Artículo 22.- El chaleco retro-reflectivo reglamentario deberá poseer, además de las características establecidas en el artículo 28 del presente decreto, cumplir los siguientes requisitos:

El material de fondo del chaleco debe ser fluorescente y de color amarillo limón cuya descomposición de referencia de color es: RGB (248, 255, 59) o CMYK (5, 0, 90, 0).-

Su nivel de retro-reflectividad mínima debe ser de 500 candelas/lux.m2.-

El color de las bandas retro-reflectivas debe ser gris plata cuya descomposición de referencia de color es: RGB (192, 192, 192) o CMYK (0, 0, 0, 25).-

Si la prenda dispone de dos bandas horizontales, las mismas deben tener entre sí una separación mínima de 50 mm entre ellas.-

Artículo 23.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo precedente, también serán considerados reglamentarios los chalecos retro-reflectivos fabricados bajo normas técnicas internacionales reconocidas que cumplan con las especificaciones básicas precedentemente establecidas referentes a superficie mínima de retro-reflexión y de fluorescencia (0,13m² y 0,5m² respectivamente) distribuidas uniformemente en la prenda, nivel de retro-reflectividad mínima (500 candelas/lux.m²), y colores

de fluorescencia y retro-reflectivo (amarillo limón y gris respectivamente con las descomposiciones de referencia anteriores). También podrá utilizarse como color retro-reflectivo el color negro cuya descomposición de referencia de color es: RGB (0, 0, 0) o CMYK (0, 0, 0, 100) o blanco cuya descomposición de referencia de color es: RGB (255, 255, 255) o CMYK (0, 0, 0, 0).-

Artículo 24.- Campera retro-reflectiva reglamentaria: Se entiende como campera retro-reflectiva reglamentaria para conductores y acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadríciclos, o similares, aquella que posean protección en codos y hombros. También, se considera reglamentaria la que además posea protección en la espalda o protecciones inflables. Debe poseer una superficie mínima de retro-reflectividad de 0,01 m² y una superficie mínima de fluorescencia de 0,02 m² (o una superficie mínima de 0,025 m² de material de desempeño combinado/dual) distribuidas uniformemente en la prenda o en brazaletes, o pulseras, o bandas en brazos. Asimismo debe tener un nivel de retro-reflectividad mínima de 500 candelas/lux.m².-

Artículo 25.- Respecto a las protecciones relativas a codos y hombros, las mismas pueden ser protecciones blandas, semi-rígidas o rígidas que cubran totalmente los hombros y codos, y cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de la norma internacional reconocida EN 1621-1 en su última versión que se agrega al presente decreto como Anexo VII. Debe cumplir como mínimo requisitos de nivel 1 de rendimiento de atenuación de impactos.-

Artículo 26.- En relación a la protección de espalda, la misma puede ser blanda, semi-rígida o rígida que la cubran parcialmente y cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de la norma internacional reconocida EN 1621-2 en su última versión que se agrega como Anexo VIII- Debe cumplir como mínimo requisitos de nivel 1 de rendimiento de atenuación de impactos. Referente a las protecciones inflables, las mismas deben cumplir requisitos técnicos de la norma internacional reconocida EN 1621-4 en su última versión que se agrega como Anexo IX. Debe cumplir como mínimo requisitos de nivel 1 de rendimiento de atenuación de impactos.- Ambos anexos forman parte del presente decreto.-

Artículo 27.- Los elementos o accesorios retro-reflectivos que posean las camperas retro-reflectivas, deben estar distribuidos en la prenda de forma tal que sean visibles desde todos los ángulos. Pueden ir fijados a la prenda, cosidos o pegados, o en todo caso semi-fijados a través de velcro o por medio magnético.-

Artículo 28.- Sin perjuicio de lo establecido en los artículos precedentes referentes a campera retro-reflectiva, también es considerada reglamentaria aquella campera, que a pesar de no contar con las protecciones de codos y hombros (como también de espalda), cumpla con la superficie mínima de retro-reflexión y de fluorescencia (0,13m² y 0,5m² respectivamente) distribuidas uniformemente en la prenda y con un nivel de retro-reflectividad mínima 500 candelas/lux.m².-

Artículo 29.- Cuando el material retro-reflectivo se encuentre en forma de bandas horizontales rodeando las mangas, deben ubicarse a una distancia mínima del borde de la manga de 50 mm, y otra banda a la altura del codo. Si la prenda dispone de dos bandas horizontales, las mismas deben tener entre sí una separación mínima de 50 mm entre ellas y a una distancia mínima de 50 mm del borde inferior de la prenda.-

Artículo 30.- Se autoriza por un período de ciento ochenta días a partir de la publicación del presente decreto, la comercialización de camperas retro-reflectivas reglamentarias cuyas protecciones hayan sido fabricadas bajo normas técnicas internacionales reconocidas en versiones anteriores a las actualmente vigentes, cuya compra en el exterior o en el país haya sido previa a dicha publicación. Se entiende como fecha de compra aquella que conste en la factura pro forma u orden de compra.-

CAPÍTULO III CASCOS DE CICLISTAS IMPORTACIÓN- PROCESO DE CERTIFICACIÓN FABRICACIÓN NACIONAL

Artículo 31.- El importador, previo a la importación de cascos para ciclistas, deberá presentarse ante un organismo de certificación nacional de producto acreditado ante el OUA, para validar el producto, siguiendo el proceso que se establece a continuación.-

Artículo 32.- Proceso para la Validación de cascos que ingresen al país fabricados y certificados en el exterior para conductores de bicicletas: El importador de cascos protectores para ciclistas fabricados y certificados en el exterior que cumplan con alguna norma técnica reconocida, en forma previa a cada importación, debe inscribirse y presentar una Declaración Jurada, en el Registro de Elementos de Seguridad Vial de la Dirección General de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas.-

La Declaración Jurada se realizará en la forma y con la información que le requiera el Área Defensa del Consumidor de la Dirección General de Comercio. Una vez verificado que la Declaración Jurada cumple con los requisitos exigidos, la Dirección General de Comercio extenderá una constancia con el número de registro del modelo de casco.-.

El importador debe presentar dicha constancia para tramitar la Licencia de Comercialización de la Dirección Nacional de Industrias.-

Artículo 33.- Una vez desaduanado el producto y antes de concurrir ante la Dirección Nacional de Industrias, el importador debe presentar ante uno de los Organismos de Certificación de Producto acreditado por el Organismo Uruguayo de Acreditación (OUA), los documentos que se expresan a continuación a fin de obtener la validación correspondiente:

a) Copia de Declaración Jurada presentada en la Dirección General de Comercio, con la constancia del número asignado en el Registro de Elementos de Seguridad Vial, donde conste la norma técnica reconocida que cumplen dichos cascos.

b) Certificado del producto emitido por un Organismo de Certificación acreditado por un Organismo de Acreditación firmante del acuerdo de reconocimiento mutuo de IAF (International Accreditation Forum) con su respectivo test report.-

Artículo 34.- El Organismo de Certificación de Producto nacional acreditado actuante debe verificar que el casco protector presentado es el referido en la documentación y de coincidir, el certificador nacional colocará los sellos de validación correspondientes en todos los cascos.-

Artículo 35.- El Organismo de Certificación de Producto Nacional podrá requerir del importador una muestra por marca y una por modelo de las partidas ingresadas al país, a fin de someterlas a los ensayos que considere pertinente o proceder a su guarda como testigos.-

Quien actúe como organismo de certificación nacional deberá estar acreditado por el Organismo Uruguayo de Acreditación. Los ensayos deberán cumplirse acorde a las exigencias y condiciones de la norma técnica declarada por el importador y que cumplen los cascos importados.-

Artículo 36.- Obtenida la validación referida en el artículo precedente, el importador debe solicitar la Licencia de Comercialización que expide la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), presentando a dichos efectos la constancia de registro emitida por la Dirección General de Comercio.-. El periodo de validez de dicha licencia será de tres años o hasta que se produzcan cambios en el modelo o la marca.-

Artículo 37.- El comerciante no podrá comercializar cascos protectores para ciclistas, fabricados y certificados en el exterior que no tengan adherido el sello de validación que prevé el presente Decreto.-

El comerciante debe dejar constancia, según corresponda, del número de sello de validación o certificación en la factura de venta.-

Artículo 38.- Se otorga un plazo de un año a partir de la publicación del presente decreto a aquellos organismos de certificación nacional de producto que no se encuentren acreditados ante el OUA (Organismo Uruguayo de Acreditación) pero que justifiquen que han iniciado el proceso para la obtención de la acreditación para dicho producto.-

Artículo 39.- Fabricación nacional de cascos para bicicletas: De tratarse de fabricación nacional, el fabricante debe cumplir con los siguientes requisitos: A) Inscribirse y presentar una Declaración Jurada, en el Registro de Elementos de Seguridad Vial de la Dirección General de Comercio del Ministerio de Economía y Finanzas y B) Presentar copia de Declaración Jurada presentada en la Dirección General de Comercio, con la constancia del número asignado en el Registro de Elementos de Seguridad Vial, donde conste la norma técnica reconocida que cumplen dichos cascos ante un organismo de certificación nacional de producto acreditado por el OUA.-

Artículo 40.- Dicha norma técnica será una norma técnica reconocida internacionalmente y el ensayo podrá ser cumplido por laboratorios del exterior o nacionales, quienes emitirán un test report con los resultados obtenidos de los ensayos practicados. Respecto de los ensayos, el organismo de certificación se registrará por lo dispuesto en el artículo 61 del presente decreto respecto de la muestra y las formalidades de ensayo.-

Artículo 41.- Cumplido los requisitos precedentes, el organismo citado otorgará la correspondiente certificación y colocará el sello pertinente al producto.-

Artículo 42.- Obtenida la validación referida en el artículo precedente, el fabricante debe solicitar la Licencia de Comercialización que expide la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), presentando a dichos efectos la constancia de registro emitida por la Dirección General de Comercio.-. El periodo de validez de dicha licencia será de tres años o hasta que se produzcan cambios en el modelo o la marca.-

Artículo 43.- Cuando los cascos sean importados y procedan sin certificación ni ensayo, podrán ser ensayados por los laboratorios nacionales, bajo la norma y procedimiento de la norma de construcción, debiendo cumplir con el proceso relacionado en los artículos precedentes a los efectos de obtener la certificación y la Licencia de Comercialización. Cumplido ello, recibirán la certificación y la colocación del sello correspondiente que habilitará su comercialización.-

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS PARA BICICLETAS

Artículo 44.- Los reflectantes laterales establecidos en el artículo 40 del presente decreto tendrán un nivel de retro-reflexión no será menor a 500 candelas/lux.m², para ser visible como mínimo desde 50 metros en condiciones climáticas normales.-

Artículo 45.- El nivel de retro-reflexión para todos los tipos de reflectantes debe ser -como mínimo- 500 candelas/lux.m² y cumplir con una norma técnica reconocida.-

Artículo 46.- Como excepción, podrán comercializarse aquellas marcas y modelos de bicicletas que por justificación técnica del fabricante, no admiten la colocación de espejos y timbre, en cuyo caso el vendedor debe entregar igualmente al usuario dichos elementos de seguridad (kit: espejos y timbre).-

Artículo 47.- Se autoriza por un período de noventa días a partir de la publicación del presente decreto la comercialización de bicicletas sin los elementos establecidos en el artículo 10 de la ley 19061, cuya compra en el exterior o en el país haya sido previa a dicha publicación. Se entiende como fecha de compra aquella que se constate en la factura pro forma u orden de compra.-

Artículo 48.- Las bicicletas destinadas a competencia que se encuentren desarrollando competencia deportiva

autorizada y ajustadas a las disposiciones de seguridad previstas a tales efectos, podrán estar exentas del cumplimiento de las exigencias dispuestas en el presente decreto. Las bicicletas de competencia que realicen entrenamiento en vía pública deben cumplir con las disposiciones del presente decreto en cuanto a la obligatoriedad de contar con los elementos de seguridad dispuestos.-

CAPÍTULO V

NORMAS COMPLEMENTARIAS AL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DE CASCO PROTECTOR PARA MOTOCICLISTAS Y SIMILARES FABRICADOS Y CERTIFICADOS EN EL EXTERIOR.-

Artículo 49.- Cumplido el procedimiento establecido en el artículo 53 del presente decreto; una vez desaduanado el producto y antes de concurrir ante la Dirección Nacional de Industrias, el importador debe presentar ante uno de los Organismos de Certificación de Producto Acreditado por el Organismo Uruguayo de Acreditación (OUA), los documentos que se expresan a continuación a fin de obtener la validación correspondiente:

a) Copia de Declaración Jurada presentada en la Dirección General de Comercio, con la constancia del número asignado en el Registro de Elementos de Seguridad Vial.

b) Certificado del producto emitida por un Organismo de Certificación acreditado por un Organismo de Acreditación firmante del acuerdo de reconocimiento mutuo de IAF

(International Accreditation Forum), con su respectivo test-report.-

Artículo 50.- El Organismo de Certificación de Producto nacional acreditado actuante debe verificar que el casco protector presentado es el referido en la documentación y de coincidir, el certificador nacional colocará los sellos de validación correspondientes en todos los cascos.-

Artículo 51.- Obtenida la validación referida en el artículo precedente, el importador debe solicitar la Licencia de Comercialización que expide la Dirección Nacional de Industrias (DNI) del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM), presentando a dichos efectos la constancia de registro emitida por la Dirección General de Comercio. El periodo de validez de dicha licencia será de tres años o hasta que se produzcan cambios en el modelo o la marca.-

ANEXO XIV DEFINICIONES

Artículo 1º.- Posapies alternativo: Sólo se considerará posa pie alternativo a los efectos del artículo 2 de la Ley 19.061, de fecha 6 de enero de 2013, aquél que el fabricante del vehículo disponga a tales efectos.-

Artículo 2º.- Comercialización: A los efectos de la aplicación del término contenido en el Art. 5 de la ley 19.061, de 6 de enero de 2013, se entenderá por comercialización la venta al consumidor final. Para el caso de tratarse de una importación directa hecha por un particular, se entenderá la comercialización como la introducción del vehículo al país mediante su nacionalización.-

Artículo 3º.- Condiciones climáticas normales: Se considera condición climática normal a los efectos del presente decreto, aquellas circunstancias que no afecten los niveles de visibilidad para el tránsito o la circulación vial, tales como los siguientes fenómenos climáticos: niebla, lluvia, viento, granizo, etc.-

Artículo 4º.- Modelo igual de la marca: Se entiende como modelo igual, a todo vehículo construido por la marca original o bajo licencia de fabricación de ésta y siempre que posea la misma estructura general y diseño de carrocería, prescindiendo del nombre o modelo comercial u origen de producción.-

Artículo 5º.- Elemento fijo o semifijo: Se entiende como tal, a todo aquel elemento que impida parcial o totalmente la visualización de la parte posterior del conductor o acompañante, como ser canastos, cajones, cestas, cajas, cubículos refrigerados, receptáculos prismáticos, cilíndricos, etc.-

Artículo 6º.- Similares: El término usado comprende ciclomotores, motocicletas, motonetas, motos, cuadriciclos, automotores abiertos en general; en lugar de seguir detallando los distintos tipos de vehículos a motor abiertos, con sustento en la norma técnica 650/81 y el Decreto Nro. 265/2009.-

Artículo 7º.- Sistema de Retención Infantil: El SRI, es un conjunto de elementos de seguridad para el transporte de niños, integrado por: silla infantil, elevador o booster y cunita (capazo, silla con arnés, elevador con respaldo o alzador, arnés de 5 puntas, cinturones de seguridad, etc), sistema de protectores cervicales, protectores de impacto lateral, reguladores de altura del apoya cabeza, etc. (fuente: Organización Mundial de la Salud).-

DECRETO N° 120/014

Promulgación: 06/05/2014 Publicación: 19/05/2014

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
DECRETA:**

TÍTULO I

**Decreto Reglamentario Ley N° 19.172
MARIHUANA Y SUS DERIVADOS CONTROL Y
REGULACIÓN DEL ESTADO DE LA IMPORTACIÓN,
PRODUCCIÓN, ADQUISICIÓN, ALMACENAMIENTO,
COMERCIALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN
(Artículos 1, y 41)**

CAPÍTULO PRIMERO

Definición

Artículo 1°.- El Cannabis psicoactivo regulado por el presente decreto constituye una especialidad vegetal controlada con acción psicoactiva.

Se entiende por Cannabis psicoactivo a las sumidades floridas con o sin fruto de la planta hembra del Cannabis, exceptuando las semillas y las hojas separadas del tallo, cuyo contenido de tetrahidrocannabinol (THC) natural, sea igual o superior al 1% (uno por ciento) en su peso.

A los efectos de su individualización será denominado como

especialidad vegetal controlada con acción psicoactiva – literales B, E, F y G del artículo 3° del Decreto Ley 14.294, en la redacción dada por el artículo 5° de la Ley No. 19.172.

La determinación del % de THC se realizará por laboratorios habilitados por el IRCCA, mediante las técnicas analíticas aprobadas por este organismo.

Artículo 41°.- Todo conductor que tenga afectada su capacidad debido al consumo de Cannabis psicoactivo se encuentra inhabilitado para conducir cualquier categoría de vehículos que se desplacen en vía pública.

Se considera que la capacidad se encuentra afectada cuando se detecte la presencia de THC en el organismo.

El IRCCA determinará los dispositivos a través de los cuales se realizarán las mediciones y exámenes correspondientes para detectar la presencia de THC en el organismo.

Los funcionarios del Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Intendencias, Municipios y de la Prefectura Nacional Naval podrán realizar los procedimientos y métodos de contralor expresamente establecidos por las autoridades competentes a los fines previstos en el inciso anterior, en sus jurisdicciones y conforme a sus respectivas competencias.

En caso de que al conductor se le constate tetrahidrocannabinol (THC) en su organismo; podrá solicitar

a su costo, la realización de un examen ratificatorio, en las condiciones y modalidades que establezca el IRCCA, conforme lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley No. 19.172.

El conductor a quien se le compruebe que conducía vehículos contraviniendo lo dispuesto en el inciso primero del presente artículo, se le retendrá el permiso de conducir y será pasible de las sanciones previstas en el inciso segundo del artículo 46 de la Ley No. 18.191.

La Junta Nacional de Drogas, en coordinación con la Unidad Nacional de Seguridad Vial, brindará capacitación y asesoramiento a los funcionarios mencionados en el inciso 2° del artículo 15 de la Ley No. 19.172.

La Junta Nacional de Drogas proveerá los insumos necesarios a los organismos mencionados en el inciso 2° del artículo 15 de la Ley No. 19. 172.

ISBN: 978-9974-8468-0-7



9 789974 846807

Unidad Nacional de Seguridad Vial

E-MAIL unasev@presidencia.gub.uy | WEB www.unasev.gub.uy
