CONGRESO DE INTENDENTES

ACTA DE RESOLUCIONES DE LA 53º SESIÓN PLENARIA
19 DE DICIEMBRE DE 2019 EN MONTEVIDEO

REF I) Aprobación del Acta de Resoluciones de la 52º Sesión Plenaria del Congreso de Intendentes.

RESOLUCIÓN Nº 1:
Se aprueban por unanimidad el Acta de Resoluciones de la 52ª Sesión Plenaria del Congreso de intendentes.

REF II) Asuntos Entrados.

a) Ministerio de Ganadería e INAC – remiten proyecto de decreto de reglamentación de la Ley Nº 19.783 y 19.782 (Inocuidad y transparencia en la comercialización de carnes y derivados).
RESOLUCION Nº 2:
Se resuelve solicitar al Sr. Ministro de Ganadería, Ing. Enzo Benech una prórroga para que las Intendencias Departamentales envíen a ese Ministerio las sugerencias o modificaciones al proyecto de decreto reglamentario de las leyes Nº 19.783 y 19.782.

b) Proyecto de Convenio Marco ASSE, COTRYBA, COMISIÓN DE ZOONOSIS E INTENDENCIAS DEPARTAMENTALES.
RESOLUCION Nº 3:
Se aprueba el texto del Convenio Marco y se solicita al Sr. Vicepresidente, Ing. Oscar Terzaghi coordinar la firma del convenio.

REF III) Presentación por parte del Sr. Intendente de San José, José Luis Falero de la Escuela de Gobernanza de San José.

La delegación de la Escuela de Gobernanza de San José estuvo integrada por la Subdirectora de Descentralización de la Intendencia, Lic. Rosana Reyes, el Secretario Técnico de la Escuela, Sr. Santiago Ferradas, y el coordinador de Centros MEC y edil departamental, Lic. Javier Gutiérrez.

Se realiza la presentación de la Escuela, la cual se creó por los desafíos de constituir políticas públicas departamentales eficaces. La meta fue consolidar una escuela con diferentes actores sociales, los funcionarios de la Intendencia, arquitectos, ediles, educadores y vecinos.

Otro punto de la Escuela es el desarrollo de liderazgos responsables y generar mayor capital humano. Asimismo se firmó un convenio marco que se hizo desde el Gobierno Departamental con el CLAEH, y a través de este se generó un diplomado en liderazgo y gobernanza para un desarrollo local inclusivo y sostenible.

REF IV) Ponencia del Sr. Intendente de Artigas, Pablo Caram.

El Sr. Intendente de Artigas, Pablo Caram informa que recibieron una notificación del BROU de un convenio firmado hace 15 años, y en que se estipulaba que se debía pagar los intereses del mismo en la última cuota. Esto generaba una desfinanciación a la Intendencia, que se resolvió mediante un nuevo convenio.
El Sr. Intendente realiza dicha ponencia para poner en conocimiento a las demás Intendencias Departamentales que pueden tener el mismo problema en un futuro.

Palacio Municipal 2do Pis
Tels: (598) 902 0548 902
902 7226 Fax. 902 0780
www.ci.gub.uy
congreso.secretarial@ci.g

REF V) Informe de la Mesa.

La Sra. Presidente informa que se recibió en audiencia al Sr. Embajador, Alberto Guani de la Dirección de Relaciones Instituciones del MRREE. El embajador concurrió a ofrecer sus servicios para poder trabajar conjuntamente con las Intendencias en cada uno de los trámites que las mismas deban realizar ante el Ministerio.
Asimismo se plantea la posibilidad de efectuar una asesoría en cada una de las instancias en que los departamentos realicen presentaciones a nivel de las ferias internacionales de turismo.

También se recibió al Sr. Ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro quien notifica de la aprobación de la Ley de Residuos. Y solicita a las Intendencias Departamentales remitan al Ministerio sí cuentan con un registro de recicladores y con iniciativas de inclusión social y productiva de clasificadores. Dicha información debe remitirse antes del 15 de enero de 2020.

Se presenta la siguientes Acta de Resoluciones de la Mesa relativa al Instituto de Formación del Congreso de Intendentes.

RESOLUCIÓN Nº 4:

Se aprueba por unanimidad la siguiente Acta de Resoluciones:

"*En Montevideo, 19 de diciembre de 2019, la Mesa de acuerdo a facultades conferidas por artículos 5 y 6 de la modificación presupuestal 2008 trata los siguientes asuntos:*
Visto: *el planteamiento realizado por el vicepresidente Ing. Oscar Terzaghi en la sesión 52ª sobre la revisión de decisiones adoptadas sobre la institucionalidad del proyecto UE y en particular sobre capítulo comprendido por el Instituto de Formación se integró un grupo asesor con integrantes de todas las intendencias con el fin de generar los necesarios espacios de integración y toma de decisiones ajustados a un órgano colegiado, además vinculado a la transición como política de Estado.*
Resolución 1:
Aprobar el POA del proyecto adjunto, facultándose como órgano ejecutivo de la gobernanza del proyecto a una comisión de gobernanza integrada por la Mesa y los asociados al proyecto cuya secretaría ejercerá el coordinador del proyecto.
Resolución 2:
Otorgar facultades de ordenador de gastos y pagos hasta el límite del proyecto a su coordinador Soc. Enrique Gallicchio quien presentará en forma mensual informe de avance integral del proyecto, su ejecución programática de acuerdo al POA y relación de gastos realizados mensualmente.
Resolución 3:
Denominar el nombre manejado del Instituto como Instituto de Formación y Estudio de los gobiernos subnacionales del Uruguay.
Resolución 4:
Designar un consejo directivo del Instituto, este consejo asumirá decisiones solamente por consenso y en aquellos casos en que no lo hubiese, pasar a la definición de la Mesa del Congreso. Asimismo tendrá por cometido articular con los eventuales asociados del proyecto en el ámbito de la comisión de gobernanza y en el consejo consultivo sus actividades.
Resolución 5:
Reconocer las líneas de acción como prioridades a desarrollar: gobernanza del proyecto, constituir dicho órgano, disponer la agenda de reuniones, formalidades para convocatorias y derechos de las partes intervinientes en su proceso de sustanciación, gobernanza del instituto, procesar su integración habilitando mejores instancias el cual deberá contemplar. A) un consejo consultivo integrado por un representante de cada una de las 19 intendencias, tres por el Plenario de Municipios más un delegado por cada asociado del proyecto que se reunirá de

forma semestral. B) un consejo ejecutivo del Instituto cuyo número de integrantes se definirá oportunamente y uno de cuyos miembros lo presidirá sin perjuicio del funcionamiento provisional de un consejo ejecutivo de tres miembros, uno por cada uno de los partidos hasta la designación definitiva del número de miembros que tendrá el consejo producto de la negociación.

Fideicomiso de administración

El fideicomiso será el instrumento de gestión a aplicarse en el proyecto. Un representante de la mayoría del organismo estará a su frente junto con dos delegados que representarán a todas las intendencias integradas. Carácter del área de formación del instituto, sin descartar la formación presencial en territorios se sugiere enfatizar en desarrollar potencialidades de educación a distancia en alianza con centros de enseñanza nacionales e internacionales.

Investigación

Desarrollar como primera investigación el modelo de transferencia de recursos de los gobiernos subnacionales como experiencia de integración del gobierno nacional. Transición, definir contenidos, modalidades, búsqueda de alianzas estratégicas."

REF VI) Informe de la Comisión de Seguimiento del SUCIVE.

Se presentan las siguientes Actas de la Comisión Asesora de Tránsito:

1) Categorización Vehicular (GMC/MERCOSUR Nº 60/2019..
2) Permiso Único de Conducir - unificación de las patologías y restricciones para el permiso único de conducir a nivel nacional.
3) Reglamentación de la Ley Nº 19.821 (Ley de Tránsito) – arts. 39 al 41.
4) Cambios en la normativa del Permiso Único de Conducir – se elimina el tope de edad para la licencia de conducir profesional y canjes de la licencia de conducir de los extranjeros.
5) Reglamentación de servicios de arrendamiento y/o préstamo de vehículos monoplazas activos y/o sostenibles sin estaciones a través del uso de plataformas electrónicas.
6) Reglamentación de los vehículos móviles personales.

RESOLUCIÓN Nº 5:

Se aprueban por unanimidad las Actas de la Comisión de Directores de Tránsito referidas en la referencia VI anterior, integrándose las mismas a esta resolución, y disponiéndose su comunicación en el día a todas las Intendencias a los fines legislativos y/o reglamentarios que correspondan, y a la fiduciaria del Sucive, República Afisa SA.

Remitir al Poder Ejecutivo el proyecto de decreto (numeral 3 de la referencia VI anterior), regulador de los artículos 39 a 41 de la ley 19.821 (Ley de Tránsito) a través de la Unasev.

REF VIII) Informe de la Comisión Sectorial de Descentralización.

El Sr. Presidente de la Comisión Sectorial, Aníbal Pereyra informa sobre los proyectos aprobados por el FDI y los proyectos de camineria rural.

El Sr. Intendente de Florida, Ing. Guillermo López plantea que en los programas de caminería rural, la mayoría han sido destinados al programa del BID y se ha ejecutado en menor número en el programa de camineria de rentas generales, por lo cual plantea que primero se descuente de los programas de camineria de Rentas Generales y luego del BID.

Asimismo solicita que los datos relativos a la ejecución del fondo de camineria sean proporcionados de manera qué se pueda analizar los porcentajes de ejecución de manera general de todas las Intendencia Departamental.

REF IX) Asuntos Varios.

a) El Sr. Intendente de Soriano, Agustín Bascou solicita la realización del Congreso de Intendentes del mes de marzo en la ExpoActiva Nacional 2020.

Montevideo, 19 de diciembre de 2019.

Ángel Alegre Álvarez
Consejero

CONGRESO
DE INTENDENTES

ACTA. COMISIÓN DE ASESORES DE TRÁNSITO. En Montevideo, el dos de diciembre de dos mil diecinueve, reunida la Comisión de Asesores de Tránsito designada por la resolución Nº 5 del 47º Plenario del Congreso de Intendentes, analiza los asuntos que se indican y emite las recomendaciones que se establecen:

REFERENCIA Por la resolución 3 del Acta de la Sesión Plenaria 25ª del Congreso de Intendentes, se aprobó la armonización de la normativa del Punc. El literal g) del artículo 3, bajo el título 'De las Formas del Trámite', establece que: "Los exámenes sanitarios dirigidos a determinar las condiciones físicas y psíquicas de los aspirantes se efectuarán conforme a los procedimientos fijados en los protocolos de actuación aprobados en el seno del Congreso de Intendentes por parte de todos los GGDD para la expedición del PUNC. Podrán ser realizados tanto por el personal de cada GD o por prestadores externos de servicios de salud, previa verificación y seguimiento del cumplimiento por el GD de las directrices y principios establecidos en el citado protocolo.

RESOLUCIÓN Se sugiere al Congreso de Intendentes aprobar el listado adjunto de las patologías médicas a que refiere el literal g) del artículo 3 de las Normas de Armonización del Punc, el cual constituye parte integrante de este documento, y que bajo el título de las 'Formas del Trámite', prevé la reglamentación de las patologías a tener en cuenta para expedir licencias de conducir, según la codificación, definición particular de la patología, categorización y plazos, todo bajo la supervisión del correspondiente acto médico.

Juan PIGOLA **Marcelo METEDIERA** **César GARCIA ACOSTA**

Andrea MOREIRA **Marcelo GIOSCIA**

Montevideo, 22 de octubre de 2019.

Integrantes de la Comisión de Seguimiento de Sucive:

A través de la presente ponemos a su disposición tabla de patologías que fija plazos máximos de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la unificación de criterios aprobada por los Directores de Tránsito de todo el país, en el ámbito del Congreso de Intendentes.

Teniendo en cuenta que la configuración del sistema informático, mediante el cuál se realiza la gestión y emisión del Permiso Único Nacional de Conducir (PUNC), actualmente no refleja los criterios acordados por los Directores de Tránsito departamentales; solicitamos se puedan hacer las gestiones pertinentes ante la empresa HG, con el fin de que se cargan a nivel de sistema los plazos máximos establecidos, los que se encuentran acordes a la unificación de criterios médicos para la expedición de licencias de conducir.

Por otra parte, se adjunta a modo de insumo listado de códigos de adaptaciones para vehículos empadronados al amparo de la ley 13.102, o de diferentes decretos departamentales, los que regulan la conducción para personas con determinado grado de discapacidad. Sobre este aspecto, se señala que las adaptaciones que hoy por hoy están ingresadas en el sistema PUNC, no contemplan todos las posibilidades de adaptación de un vehículo. Además, se cargaron de forma errónea varias adaptaciones que no son tales, a modo de ejemplo: lentes, lentes de contacto, lente opaca, conducción sin pasajeros, resultado positivo espirometría, etc.-

CÓDIGO	DESCRIPCION DE LA ADAPTACIÓN
AA	ASIENTO ALTO
AAI	ASIENTO EN ALTURA E INCLINACIÓN
AAN	ASIENTO ANATÓMICO
ABE	APOYO BASE EN EMBRAGUE
ACD	AMBOS COMANDOS A LA DERECHA
ACI	ACELERADOR A LA IZQUIERDA
ACM	ACELERADOR MANUAL
ADO	DISPOSITIVO PARA EL TANQUE DE OXIGENO
ADP	ASIENTO ADAPTADO
AEF	PALANCA QUE CUMPLE DE ACEL, EMBRAGUE Y FRENO
AFD	ACELERADOR Y FRENO EN MANO DERECHA
AFI	ACELERADOR A LA IZQUIERDA DEL PEDAL DE FRENO
AFM	ACELERADOR FRENO MANUAL
AL	BAJA CRISTALES
AMD	ACELERADOR MANUAL A LA DERECHA
AMO	ASIENTO CON MODIFICACIÓN
APC	ADAPTACIÓN EN PALANCA DE CAMBIO
APZ	ACELERADOR AL PIE IZQUIERDO
ARE	ARRANQUE ELÉCTRICO
ASI	ADAPTACIÓN DE RESPALDO DE ASIENTO
ASP	ACELERADOR CON SUPLEMENTO PEDAL
ASV	ACERCAMIENTO DE ASIENTO AL VOLANTE
AVO	ACELERADOR AL VOLANTE
CCA	CAJA AUTOMÁTICA
CAD	COMANDOS A LA DERECHA
CAE	CAJA AUTOMÁTICA O EMBRAGUE
CAI	COMANDO A IZQUIERDA
CAM	CAMBIOS MANUALES
CAU	CUATRICICLO AUTOMÁTICO
CAV	CAZOLETA EN EL VOLANTE
CCM	CAJA DE CAMBIOS MECÁNICA
CL	CONTROLES DE LUCES A LA IZQ
CLD	COMANDO DE LUCES A LA DERECHA
CLI	COMANDO DE LUCES Y SEÑALERO LADO IZQUIERDO
CLS	COMANDO DE LUCES Y SEÑALERO LADO DERECHO
CM	CAMBIOS MECÁNICOS
CPC	CAZOLETA EN PALANCA DE CAMBIOS
CPD	CONDUCE CON PRÓTESIS EN MANO DERECHA
CS	CAMBIOS SECUENCIALES
CSA	CINTURÓN DE SEGURIDAD TIPO ARNÉS
CSD	COMANDO DE SEÑALEROS A LA DERECHA
CSE	CUATRICICLO SEMIAUTOMÁTICOS
CUA	CUATRICICLO AUTOMÁTICO
DA	DIRECCIÓN ADAPTADA
DH	DIRECCIÓN HIDRAÚLICA
DIA	DIRECCIÓN ASISTIDA
DIM	DIRECCION MECANICA
DMA	DISPOSITIVO DE MANDOS ADAPTADOS
EAD	EMBRAGUE Y ACELERADOR A LA DERECHA
EBM	EMBRAGUE MANUAL
EFI	FRENO Y EMBRAGUE ACC. POR MIEMBRO IZQUIERDO
EIP	ESPEJOS INTERIORES PANORÁMICOS
ELG	ESPEJOS AMBOS LADOS MAS GRANDES
EMD	EMBRAGUE A MANO DERECHA
EME	EMBRAGUE ELECTRÓNICO
EMP	EMBRAGUE ELÉCTRICO EN PALANCA DE CAMBIOS
ETP	REALCE EN LOS TRES PEDALES

FAB	FRENOS A.B.S
FAD	FRENO Y ACELERADOR ACCIONADO CON MIMBRO IN F DERECHO
FAI	FRENO Y ACELER. ACC. MIEM. INF IZQUIERDO
FAM	FRENO Y ACELERADOR MANUAL
FAV	FRENO DE MANO A LA ALTURA DEL VOLANTE
FEA	FRENO EMBRAGUE Y ACELERADOR MANUAL
FIA	FRENO Y ACELERADOR CON MIEMBRO INF. IZQ.
FIZ	FRENO DE MANO A LA IZQUIERDA
FMP	FRENO MANUAL Y FRENO EN PEDAL
FRA	FRENO A LA IZQUIERDA
FRM	FRENO MANUAL
MA	MOTO AUTOMÁTICA
MCA	UNICAMENTE AUTORIZADO A MANEJAR MOTOS AUTOMÁTICAS
MCE	MECANISMO DE CONTENCION DE EMBREAGUE
MFI	MUNEQUILLA DE FRENO EN MANO IZQUIERDA
PAM	PALANCA MANUAL
PAV	PERILLA AL VOLANTE
PBS	PROLONGACIÓN BASTÓN AL SEÑALERO
PCA	ALARGUE EN PALANCA DE CAMBIOS
PCS	PALANCA DE CAMBIOS CON SUPLEMENTO
PCV	PEN CAZOLETA
PD	PEDALERA REGULADA
PDP	PALANCA DE CAMBIOS EN PEDALES
PEL	PLATAFORMA CON ELEVADOR
PGV	PERILLA GRANDE AL VOLANTE NTE DE CAMBIOS
PHV	PERILLA EN HORQUILLA
PPC	PROLONGACIÓN DE PALANCA DE CAMBIOS CON CAZOLETA
PTO	PROTECTOR ANTERIOR DE TÓRAX
PV	PERILLA EN EL VOLANTE
PVM	PERILLA AL VOLANTE MIEMBRO VALIDO
PVO	PERILLA AL VOLANTE OPCIONAL
RCP	REALCE COMANDOS DE PEDALERA
REE	REALCE EN EL PEDAL DE EMBRAGUE
REM	RED METÁLICA
REN	REALCE EN ASIENTO
RFA	REALCE EN PEDAL DE FRENO Y ACELERADOR
RP	REALCE DE PEDAL DE FRENO
RPA	REALCE EN ASIENTO RESPALDO Y PEDALES
RPF	REALCE EN PEDAL DE FRENO DE MOTO
SAC	CAJA DE CAMBIO SEMIAUTOMÁTICA
SAD	SIN ADAPTACIÓN
SCM	SERVOEMBRAGUE CON C/MANUAL
SDE	SEÑALEROS A LA DERECHA
SFI	SUPLEMENTO DE FRENO EN MANO IZQUIERDA
SFR	SERVOFRENO
SPA	SUPLEMENTO EN PEDAL DEL ACELERADOR
SPE	SUPLEMENTO EN EL PEDAL DE EMBRAGUE
SPF	SUPLEMENTO EN PEDAL DE FRENO
UCA	ÚNICAMENTE CAMBIO AUTOMÁTICO
UMA	ÚNICAMENTE MOTOS SIN EMBRAGUE MANUAL
VA	VOLANTE ADAPTADO CON ORIFICIOS PARA PERMITIR EL GIRO

Nº	CÓDIGOS DE PATOLOGÍAS	PLAZO MÁXIMO EN CATEGORÍA AMATEUR	PLAZO MÁXIMO EN CATEGORÍAS PROFESIONALES
1 P	AFECCIONES OCULARES	**5**	**5**
2 P	AFECCIONES CARDIO-VASCULARES	**9**	**9**
4 P	PSICOTÉCNICO	**9**	**9**
5 P	AFECCIONES AUDITIVAS	**5**	**3**
6 P	AFECCIONES NEUROLÓGICAS	**9**	**9**
7 P	EPILEPSIA	**9**	**denegatoria**
8 P	TRASTORNOS OSTEO-MÚSCULO-ARTICULAR	**9**	**9**
10 P	PSIQUIATRÍA	**9**	**9**
11 P	DISLIPEMIAS	**9**	**9**
12 P	EDAD	**9**	**9**
13 P	OTRAS PATOLOGÍAS	**9**	**9**
15 P	LENTES DE CONTACTO	**5**	**5**
16 P	INTOLERANCIA A LA GLUCOSA	**9**	**9**
17 P	NEFROPATÍAS	**9**	**9**
18 P	ALCOHOLISMO	**9**	**9**
19 P	CONECTIVOPATIAS/ENFERMEDADES AUTO-INMUNES	**9**	**9**
20 P	LENTES ALTA GRADUACIÓN	**5**	**9**
22 P	NEOPLASIAS	**9**	**9**
23 P	TRASTORNOS ENDOCRINOS	**9**	**9**
24 P	VISIÓN NOCTURNA LIMITE	**2**	**2**
25 P	LENTE INTRAOCULAR	**5**	**5**
28 P	VISIÓN MONOCULAR	**2**	**denegatoria**
30 P	AUDÍFONO	**5**	**3**
31 P	AUTORIZADO A CONDUCIR EN HORAS DE LUZ SOLAR	**5**	**5**
32 P	DISCAPACITADO AUDITIVO	**2**	**denegatoria**
33 P	GLAUCOMA (*)	**3**	**3**
34 P	CIRUGIA OFTALMOLOGICA REFRACTIVA (LÁSER)	**5**	**5**
35 P	ANTEOJOS	**10**	**10**
37 P	COCHE ADAPTADO	**10**	**10**
38 P	AFECCIONES BRONCO-PULMONARES	**9**	**9**

52 P	AUDÍFONO OÍDO IZQUIERDO	**5**	**3**
53 P	AUDÍFONO OÍDO DERECHO	**5**	**3**
60 P	ESTRABISMO (CON VISIÓN BINOCULAR)	**5**	**3**
61 P	POSITIVO A DROGAS PSICOTRÓPICAS	**10**	**10**
62 P	VISIÓN LÍMITE	**3**	**3**
63 P	HIPERTENSIÓN ARTERIAL	**9**	**9**
64 P	DIABETES (CON HIPOGLICEMIEANTES ORALES)	**3**	**1**
65 P	DIABETES (EN TRATAMIENTO CON INSULINA)	**2**	**denegatoria**
66 P	EXAMEN ORINA ALTERADO	**9**	**9**
67 P	IMPRESION CLINICA GENERAL (CRITERIO MÉDICO)	**9**	**9**

SE AGREGA LA LETRA P ACOMPAÑANDO LA REFERENCIA NÚMERICA DE LAS PATOLOGÍAS, CON EL FIN DE DISTINGUIR LOS CÓDIGOS UNIFICADOS DE LAS CODIFICACIONES PREVIAS QUE PUDIERAN EXISTIR EN LOS DIFERENTES GOBIERNOS DEPARTAMENTALES. DICHA LETRA HACE ALUSIÓN AL PERMISO ÚNICO DE CONDUCIR -PUNC-.

Capítulo I
De los parámetros médico psicológicos aplicables a la expedición de certificaciones para conducir vehículos
Sección II
Conductores amateurs. Generalidades

1. Este reglamento es aplicable a la expedición de certificados de aptitud para la conducción de los conductores amateur.

2. El modelo evaluatorio está estructurado en bases científicas, con información y asesoramiento a los médicos y/o psicólogos abocados a la tarea de la evaluación de este tipo de conductores.

3. Las normas de carácter genérico, son compartidas por estos conductores al igual que en los profesionales.

Sin embargo a estos conductores no se les someterá, de rutina, a exámenes de laboratorio, psicotécnico, radiografía de tórax, ergometría y otros exámenes. Sólo se emitirá la certificación de aptitud correspondiente con la vigencia y eventualmente los códigos que pudieren surgir de la evaluación.

No obstante, según el caso, se podrán solicitar los exámenes paraclínicos y certificaciones que se considere menester efectuar, a criterio del profesional actuante, así como plazo de vigencia a otorgar y también la posible causa de denegatoria.

4. Desde el punto de vista médico se evaluará la agudeza visual, el paralelismo ocular, y se pesquisará en el interrogatorio médico, como base fundamental para la evaluación, toda afección ocular que pueda, en grado variable, interferir el buen desempeño en la conducción.

5. Se evaluará también la agudeza auditiva mediante la voz cuchicheada y/o eventualmente se estudiará al usuario mediante el audiómetro.

6. Los datos clínicos aportados por el usuario tienen validez de declaración jurada. La omisión de datos durante la evaluación médico-psicológica será de exclusiva responsabilidad del mismo. Los datos quedarán registrados en el archivo correspondiente con los códigos de patología aplicables en cada caso en particular.

7. La integridad músculo-esquelética debe ser investigada con detenimiento a los efectos de pesquisar el defecto físico cuali y cuantitativo.

8. Se pondrá énfasis en afecciones que puedan comprometer, en grado variable, la conducción. Sobre este punto se tendrán los mismos postulados evaluatorios clínicos generales que para la categoría profesional, pudiendo solicitarse los exámenes no habituales para estos conductores, a juicio del profesional actuante.

9. Cumplidos los 75 años de edad, las renovaciones de licencia requerirán la aprobación de examen práctico.

Cumplidos los 80 años de edad, se evaluarán caso por caso, no excediendo el plazo máximo de 1 año. A estas personas se le efectuará, además de la rutina habitual para los amateur: NICTOMETRÍA, PSICOTÉCNICO, TIEMPO DE REACCIÓN y eventualmente CAMPO VISUAL, AUDIOMETRÍA, etc., de acuerdo a criterio estrictamente médico.

Se tomarán en cuenta, para estos fines, las evaluaciones y patologías encontradas, la edad del conductor, la conducta personal y el tipo de vehículo al cual aspira.

10. **Se otorgará el plazo máximo:**

- A quienes presenten una agudeza visual de 16/10, tomada ojo por separado siendo la suma de ambos ojos la estipulada en este ítem, con o sin anteojos y teniendo visión binocular conservada.
- Cuando el resto de la exploración oftalmológica sea normal.
- Cuando la audición sea normal bilateralmente (hasta 20 decibeles a frecuencias útiles).
- Cuando el resto del examen médico, presente normalidad.
- Cuando la actitud y comportamiento sean adecuados. Si no fuera así, se lo derivará al Psicólogo y/o Psiquiatra para mejor proveer.

11. La certificación se expedirá con limitaciones:

- Cuando no se alcance una visión mínima con o sin corrección de 16/10, suma de ambos ojos y en las mismas condiciones de prueba antes mencionada, el plazo quedará a criterio del profesional actuante pudiendo variar entre 3 y 5 años.
- Cuando existe visión monocular, con o sin lentes correctores convencionales, no inferior en el ojo sano a 8/10 y en el otro inferior a 2/10, el plazo no podrá superar los 2 años.
- El estrabismo sin estereopsis dará lugar a limitaciones, se considerará visión monocular, sujeta a las mismas limitaciones de aquélla.
- Cuando el interesado haya sido sometido a intervención quirúrgica oftalmológica por colocación de lentillas intraoculares, no se otorgará certificado de aptitud hasta después de transcurrido 1 mes de la intervención en el caso de operaciones mediante ultrasonido y de 3 meses, en el caso de tratarse de cirugía convencional.
- Cirugía refractiva: una vez transcurridos 3 meses de la intervención los plazos máximos otorgables serán de hasta 5 años para miopías de entre 4 y 4,5 dioptrías y de 3 años para miopías mayores o menores a ese rango. En los casos de astigmatismo e hipermetropía el plazo máximo no superará los 3 años.
- Lentilla intraocular (LIO): se podrá otorgar por 2 años como plazo máximo la primera vez que se otorgue una licencia de conducir después de una operación.
- A quienes, para conducir, necesiten lentes de contacto bilateral, y alcancen una agudeza visual de 14/10, se otorgará un plazo no mayor de 5 años.
- A quienes usen lentes de contacto en un solo ojo, no se otorgará plazo mayor a 3 años.

- Si la causal es oftalmológica, se limita el plazo en aspirantes y en renovaciones. Si es aspirante se otorgará por 1 año y luego por otro año, hasta completar los 2 años iniciales.
- Cuando la agudeza auditiva bilateral se encuentre entre 30 y 60 decibeles, el plazo no será mayor de 5 años, pudiendo otorgarse plazos menores según criterio médico.
- Cuando esté comprendida entre los 60 y 70 decibeles, el plazo no será mayor de 2 años.
- En ambos casos es facultad del profesional actuante, dictaminar la exigencia de audífono y/o de doble espejo retrovisor.
- Toda afección cardiovascular, pleuropulmonar, osteoarticular, neurológica, psicológica, psiquiátrica, endocrinológica, nefrológica, etc., compensada o no, que a juicio del profesional actuante pudiere afectar en grado variable su capacidad para la conducción.
- A quienes sean diabéticos, no tratados con insulina, con cifras de hemoglobina glicosilada de buen control metabólico. Plazo no mayor a 3 años.
- Diabéticos tratados con insulina, aportando certificado de diabetólogo, fondo de ojo, hemoglobina glicosilada y otros certificados que pudieren corresponder de diabetologo o endocrinologo. Plazo no mayor a 2 años.
- Quiénes sean portadores de cardiodesfibrilador no podrán obtener o renovar su licencia de conducir hasta no presentar informe de cardiólogo en el que conste que no se han producido descargas. Plazo no mayor a 1 año.
- Trasplante cardíaco. Se evaluará la evolución de la intervención y se solicitarán informes de equipo de trasplante y de cardiólogo. Tanto el plazo necesario transcurrido desde la intervención, como la vigencia de la licencia de conducir en caso de ser otorgada la misma; quedarán a criterio del médico evaluador.

12. Causales de denegatoria.

- Quienes sufran cualquier alteración del campo visual, que a juicio del profesional actuante, pudiera significar un riesgo para la conducción segura.
- Quienes no logren en forma definitiva los mínimos de visión indicados en el capítulo de mediciones – exigencias.
- Quienes presente ptosis palpebrales bilaterales severas.
- Diplopía.
- Quienes padezcan afecciones oftalmológicas de tal magnitud, que a juicio del profesional actuante se consideren inhabilitantes para la conducción.
- Quienes padezcan de epilepsia, que aunque compensada y tratada, hayan tenido una crisis convulsiva en menos de 1 año, o los que padezcan crisis subintrantes.
- Quienes en la pruebas de tiempo de reacción o coordinación motriz no alcancen los mínimos exigidos, de acuerdo a los parámetros definidos para asegurar una conducción segura.
- Quienes sean portadores de dispositivos externos o tanques de oxigenoterapia.

- Quienes presenten apnea del sueño no tratada o que no cumple el tratamiento médico

indicado.

- Quienes presenten hidrocefalia o hipertensión endocraneana.
- Quienes presenten alteraciones osteo-músculo-articulares de tal magnitud y/o discapacidades físicas irreversibles, o potencialmente irreversibles, en donde no se asegure una conducción sin riesgos, o discapacidades físicas inestables.
- Quienes presenten alguna de las siguientes afecciones psiquiátricas: psicosis, trastornos psíquicos que alteren de forma apreciable la personalidad que lleven a un funcionamiento intelectual deficitario, ideas delirantes obsesivas de suicidio o tendencias agresivas, psicopatías severas.
- Quienes presenten disneas permanentes en reposo o esfuerzo leve. Afecciones pulmonares, pleurales, diafragmáticas y mediastínicas que determinen incapacidad funcional.
- Quienes presenten discapacidades psicológicas y/o psiquiátricas que a juicio del médico y/o del psicólogo actuante, luego del estudio y evaluación correspondiente revelen deficiencias severas, en las que se aconseje el dictamen de no aptitud para la conducción.
- Quienes a juicio del profesional actuante, presenten afecciones de cualquier índole, que se estime pertinente su denegatoria.

Capítulo I

De los parámetros médico psicológicos aplicables a la expedición de certificaciones para conducir vehículos

Sección I

Conductores profesionales. Generalidades

1. Este reglamento es aplicable a la expedición de certificados de aptitud para la conducción de vehículos, ajustándose a las reglamentaciones internacionales en la materia y teniendo un criterio médico-psicológico estricto.
2. Cuando sea posible aplicar reglas sujetas a medición por ejemplo: valores optométricos en la visión, decibeles en la audición, cifras tensionales de presión arterial, etc., las exigencias serán uniformes.
3. Cuando la afección no permita aplicar reglas rigurosas, se determinará en criterios prácticos que faciliten la aplicación más homogénea posible.
4. Será de competencia de los profesionales de la Intendencia y/o de las Instituciones de asistencia médica colectiva y otras prestadoras de servicios de salud privadas habilitadas, decidir sobre el tiempo de vigencia con que será expedido el certificado de aptitud correspondiente, teniendo criterios estrictamente médico-psicológicos.
5. El certificado de aptitud tendrá una vigencia máxima de 30 días a partir de su expedición, para su presentación en las oficinas que correspondan, con excepción de los certificados que se expidan para personas con discapacidad, los que tendrán una vigencia máxima de 90 días.
6. En caso de que el interesado no complete los trámites por alguna causal médica y/o psicológica, todo el trámite caducará en un plazo de 60 días. Cuando el trámite pierda su vigencia, el interesado deberá realizar un nuevo examen evaluatorio.
7. En caso de denegación, se podrá solicitar una nueva revisación, luego de transcurridos 6 meses, o cuando el profesional médico actuante considere que han desaparecido o mejorado las causas inhabilitantes.
8. En el sistema de licencia de conducir quedarán plasmados los códigos de patología y edad que correspondan.
9. El titular será notificado por escrito que la certificación de aptitud tiene carácter tal que, de sobrevenir cualquier disminución física y/o psíquica que pudiera afectar su capacidad para la conducción, deberá inmediatamente y bajo su exclusiva responsabilidad, solicitar un nuevo examen médico-psicológico habilitante.
10. Los datos clínicos aportados por el usuario tienen validez de declaración jurada. La omisión de datos durante la evaluación médico-psicológica será de exclusiva responsabilidad del mismo. Los datos quedarán registrados en el archivo correspondiente con los códigos de patología aplicables en cada caso en particular.
11. Se realizarán las auditorías técnico administrativas necesarias para verificar el cumplimiento estricto de las normas y/o disposiciones que contiene este reglamento.

Capítulo I

De los parámetros médico psicológicos aplicables a la expedición de certificaciones para conducir vehículos

Sección I

Conductores profesionales. Generalidades

1. Este reglamento es aplicable a la expedición de certificados de aptitud para la conducción de vehículos, ajustándose a las reglamentaciones internacionales en la materia y teniendo un criterio médico-psicológico estricto.

2. Cuando sea posible aplicar reglas sujetas a medición por ejemplo: valores optométricos en la visión, decibeles en la audición, cifras tensionales de presión arterial, etc., las exigencias serán uniformes.

3. Cuando la afección no permita aplicar reglas rigurosas, se determinará en criterios prácticos que faciliten la aplicación más homogénea posible.

4. Será de competencia de los profesionales de la Intendencia y/o de las Instituciones de asistencia médica colectiva y otras prestadoras de servicios de salud privadas habilitadas, decidir sobre el tiempo de vigencia con que será expedido el certificado de aptitud correspondiente, teniendo criterios estrictamente médico-psicológicos.

5. El certificado de aptitud tendrá una vigencia máxima de 30 días a partir de su expedición, para su presentación en las oficinas que correspondan, con excepción de los certificados que se expidan para personas con discapacidad, los que tendrán una vigencia máxima de 90 días.

6. En caso de que el interesado no complete los trámites por alguna causal médica y/o psicológica, todo el trámite caducará en un plazo de 60 días. Cuando el trámite pierda su vigencia, el interesado deberá realizar un nuevo examen evaluatorio.

7. En caso de denegación, se podrá solicitar una nueva revisación, luego de transcurridos 6 meses, o cuando el profesional médico actuante considere que han desaparecido o mejorado las causas inhabilitantes.

8. En el sistema de licencia de conducir quedarán plasmados los códigos de patología y edad que correspondan.

9. El titular será notificado por escrito que la certificación de aptitud tiene carácter tal que, de sobrevenir cualquier disminución física y/o psíquica que pudiera afectar su capacidad para la conducción, deberá inmediatamente y bajo su exclusiva responsabilidad, solicitar un nuevo examen médico-psicológico habilitante.

10. Los datos clínicos aportados por el usuario tienen validez de declaración jurada. La omisión de datos durante la evaluación médico-psicológica será de exclusiva responsabilidad del mismo. Los datos quedarán registrados en el archivo correspondiente con los códigos de patología aplicables en cada caso en particular.

11. Se realizarán las auditorías técnico administrativas necesarias para verificar el cumplimiento estricto de las normas y/o disposiciones que contiene este reglamento.

12. Desde el punto de vista médico se deberá evaluar:

1) Examen ocular:

- Agudeza visual
- Paralelismo ocular
- Campo visual -en aquéllos casos que el oftalmólogo considere necesario-.
- Visión nocturna, encandilamiento y recuperación
- Visión cromática

2) Agudeza auditiva:

- Se medirá con un audiómetro, cuando el profesional actuante estime conveniente realizarlo. En los demás casos, se efectuará con la voz cuchicheada a 5 mts. de distancia y cada oído por separado.

3) Integridad músculo-esquelética:

- Marcha
- Movilidad articular
- Pesquisa del defecto físico cuanti y cualitativo

4) Neurología

- Reflejos
- Romberg
- Prueba índice-nariz
- E.E.G. – A criterio médico

5) Integridad cardiovascular y pleuropulmonar

- Presión arterial
- Auscultación
- Electrocardiograma a criterio médico
- Para los conductores mayores de 35 años se podrá exigir: electrocardiograma, radiografía de tórax y ergometría.

6) Interrogatorio:

- Deberá ponerse énfasis en afecciones que comprometan, en diferentes grados, la capacidad para conducir:

- Diabetes y endocrinopatías
- Afecciones oftalmológicas
- Hipertensión arterial y afecciones cardiovasculares
- Epilepsia
- Apnea del sueño
- Afecciones respiratorias
- Afecciones neurológicas
- Afecciones psiquiátricas
- Alcoholismo y drogas
- Medicamentos e intervenciones quirúrgicas
- Actitud y comportamiento durante el interrogatorio médico
- Afecciones nefrológicas

7) Se complementará esta clínica con exámenes básicos de laboratorio, tales como:

- Glicemia y hemoglobina glicosilada en diabéticos
- Perfil Lipídico
- Creatinemia
- Orina Completa
- También se podrá solicitar VDRL y vacuna antitetánica.

En caso necesario, se solicitarán otros estudios paraclínicos para dictaminar con mayor precisión cada caso en particular.

Se solicitarán todos aquellos certificados médico-psicológicos al médico tratante o al especialista, si fueran necesarios para un mejor dictamen.

1. Desde el punto de vista psicológico se deberá evaluar:

Capacidad Atencional:

- Distracciones
- Resistencia a la monotonía
- Resistencia a la fatiga

Capacidad Perceptiva:

- Estimación de tamaño
- Estimación del espacio
- Orientación espacial

Coordinación Visomotora:

- Mano derecha
- Mano izquierda
- Pie derecho

Nivel intelectual:

- Estilo cognitivo
- Flexibilidad o Rigidez

Capacidades de:

- Planificar
- Organizar
- Ejecución

Tiempo de Reacción:

- Latencia de la respuesta en la espera
- Fatiga

Adaptación a las situaciones nuevas:

- Responsabilidad
- Estabilidad emocional
- Adaptación a las normas y/o figuras de autoridad
- Control de los impulsos:
- Oposicionismo
- Agresividad
- Tolerancia a la frustración y al estrés
- Nivel de ansiedad

14. Se atenderá especialmente y se solicitarán los informes complementarios que se necesiten para un mejor pronóstico del desempeño del conductor, cuando se observen o se tome conocimiento, a través de la entrevista, de los siguientes aspectos:

- Trastornos de personalidad
- Patología psiquiátrica
- Patología neurológica
- Alcoholismo
- Psicofármacos
- Deterioro

15. La evaluación será diferencial, atendiendo a las patologías encontradas, a la edad, a los antecedentes como conductor y a la categoría de licencia que motiva el trámite.

16. Según los puntajes obtenidos en las pruebas administradas y al criterio clínico, cualquier alteración - por ausencia o deterioro - de las aptitudes y actitudes antes mencionadas, será determinante de limitación del plazo de la licencia.

17. El certificado de aptitud tendrá un plazo de vigencia máximo al que se llegará de acuerdo con el criterio médico-psicológico, teniendo en cuenta la integridad psicofísica del gestionante.

18. En los casos de limitación en el tiempo de vigencia, será siempre de criterio médico-psicológico y/o de otra norma o disposición que pudiera corresponder en cada caso en particular.

19. Los plazos máximos otorgables a estos conductores, referente a su aptitud para la conducción, serán los siguientes:

- Hasta los 55 años el plazo de vigencia será por 10 años.
- 56 años: por 9 años máximo.
- 57 años: por 8 años máximo.
- 58 años: por 7 años máximo.
- 59 años: por 6 años máximo.
- De 60 a 65 años: por 5 años máximo.
- 66 años: por 4 años máximo.
- 67 años: por 3 años máximo.
- 68 años: por 2 años máximo.

- 69 en adelante: por 1 año máximo

20. Se tomarán en cuenta, a los fines del establecimiento del plazo, las evaluaciones y patologías encontradas, la edad del conductor, la conducta personal y el tipo de vehículo y carga al cual aspira, etc.

21. La certificación se expedirá por el plazo máximo a quienes presenten:

- **VISION –** La visión mínima exigida para ser aprobado es de 16/10, suma de la visión de ambos ojos de la agudeza visual correspondiente, con o sin anteojos y con visión binocular conservada.
- Campo visual sin alteraciones.
- Nictometría normal
- Paralelismo ocular normal.

- **AUDICIÓN –** Una audición de hasta un 20% de disminución de su agudeza auditiva para todas las frecuencias.

- **OSTEO-ARTICULAR –** Integridad músculo esquelética cuali y cuantitativamente muy satisfactoria.

- **CARDIOVASCULAR –** Será satisfactoria cuando luego de los exámenes clínicos y paraclínicos enumerados anteriormente, se compruebe su total normalidad.

- **PLEUROPULMONAR-** La ausencia de afecciones en esta área que comprometan el normal desempeño como conductor.

- **NEUROLOGÍA –** La integridad neurológica medible clínicamente, con la paraclínica y los certificados correspondientes, comprueben inequívocamente que el usuario no posee patología neurológica que comprometa su normal conducción.

- **NEFROLOGÍA -** Ausencia de afecciones nefrológicas que comprometan el adecuado desempeño de la conducción.

- **PSICOLOGÍA –** Que el examen resulte sin elementos patológicos que comprometan la conducción vehicular.

- **PSIQUIATRÍA –** Que el examen clínico y paraclínico resulte sin elementos patológicos a destacar.

- **ENDOCRINOPATIAS –** La ausencia de patologías endocrinológicas.

- **OTRAS PATOLOGÍAS –** La ausencia o la presencia mínima, que a juicio del profesional actuante correspondiente certifique que no haya riesgo para la conducción.

22. La certificación se expedirá con limitaciones:

- **VISION**

- Cuando se alcance una visión mínima - con o sin corrección con la suma de ambos ojos y tomadas cada ojo por separado- de 15/10, el plazo no será mayor de 5 años, teniendo siempre visión binocular.

- Cuando el interesado haya sido sometido a intervención quirúrgica oftalmológica por colocación de lentillas intraoculares no se otorgará certificado de aptitud hasta después de transcurrido 1 mes de la intervención en el caso de operaciones mediante ultrasonido y 3 meses en el caso de tratarse de cirugía convencional.

- Cirugía refractiva: una vez transcurridos 3 meses de la intervención los plazos máximos otorgables serán de hasta 5 años para miopías de entre 4 y 4,5 dioptrías y de 3 años para miopías mayores o menores a ese rango. En los casos de astigmatismo e hipermetropía el plazo máximo no superará los 3 años.

- Lentilla intraocular (LIO): se podrá otorgar por 2 años como plazo máximo la primera vez que se otorgue una licencia de conducir después de una operación.

- Cuando en el fondo de ojo y/o en el campo visual se constaten elementos patológicos de acuerdo a la naturaleza de la enfermedad. En el caso concreto de la diabetes y luego de evaluar el fondo de ojos correspondiente, no superará el plazo de un año. Quedando a criterio médico-oftalmológico la necesidad de solicitar estudios complementarios como la anogiografía u OCT.

- Ptosis palpebral que no cubra el área pupilar y lagoftalmia.

- Visión crepuscular alterada.

- Glaucoma con campo visual normal el plazo máximo será de 3 años. En caso de que el campo visual presente alteraciones, el plazo quedará a criterio médico-oftalmológico.

- Lentes de contacto serán causa de limitación según agudeza visual. Visión límite máximo 3 años de plazo, visión normal máximo 5 años.

- Estrabismos con cierto grado estereopsis un máximo de 3 años.

- **AUDICIÓN-**

- Cuando la agudeza auditiva se encuentre entre los 30 y 40 decibeles a frecuencias útiles, el plazo no será mayor a 3 años. Cuando la agudeza auditiva se sitúe entre 41 y 60 decibles, el plazo será como máximo de 2 años.

- **CARDIOVASCULAR -**

- En caso de hipertensión arterial el plazo quedará a criterio del médico actuante, pudiendo solicitar el mismo certificados médicos complementarios.
- Ablación por radiofrecuencia exitosa máximo 5 años.
- Insuficiencia cardíaca Clase II máximo 2 años.
- Aneurismas aórticos no corregidos menores a 50mm máximo 2 años. Aneurismas aórticos corregidos máximo 2 años.
- Revascularizaciones miocárdicas (quirúrgicas o por angioplastia) máximo 2 años.
- Infarto de miocardio máximo 2 años.
- Prótesis valvulares máximo de 2 años.
- Marcapaso máximo de 2 años.
- Trasplante cardíaco. Se evaluará la evolución de la intervención y se solicitarán informes de equipo de trasplante y de cardiólogo. Tanto el plazo necesario transcurrido desde la intervención, como la vigencia de la licencia de conducir en caso de ser otorgada la misma; quedarán a criterio del médico evaluador.

- **PLEUROPULMONAR -**

- La apnea del sueño deberá estar tratada y compensada. Será necesario presentar certificado del neumólogo donde conste cumplimiento del tratamiento.
- Las afecciones pulmonares no podrán determinar una incapacidad funcional y en todos los casos se valorará el trastorno y la evolución de la enfermedad.
-

- **OSTEOARTICULAR -**

- Toda afección osteoarticular, que si bien dinámica y locomotrizmente esté compensada y/o tratada, pero que con el devenir del tiempo pueda descompensarse, debe ser limitada, por el profesional actuante correspondiente.

- **NEUROLOGÍA**

- Todas aquellas afecciones neurológicas, que si bien compensadas puedan en el devenir del tiempo, por causas diversas, descompensarse o involucionar, deben ser limitadas en el tiempo.

- **PSIQUIATRÍA -**

- Toda patología psiquiátrica compensada con medicamentos o sin ellos, que luego de la entrevista psiquiátrica y/o los certificados que correspondan, ameriten una limitación.

- **ENDOCRINOPATIAS-**

- Todo diabético no tratado con insulina que presente cifras de hemoglobina glicosilada de buen control y no se constaten elementos de retinopatía diabética.
- Si se constatasen elementos de retinopatía diabética y no se considerasen inhabilitantes por el profesional actuante, luego de haber solicitado una angiofluoresceinografía, se expedirá por un plazo no mayor de 1 año.
- Otras endocrinopatías: si se encuentran compensadas, tratadas o no, ameritarán en cada caso en particular, la limitación correspondiente.

- **NEFROLOGÍA-**

- Todas aquéllas afecciones nefrológicas que puedan comprometer con su evolución un adecuado desempeño en la conducción . Ejemplo: trasplante renal, insuficiencia renal leve a moderada, entre otras.

23. Se considerará inhabilitante y por lo tanto se expedirá una constancia de **NO APTO** a los siguientes conductores:

- Quienes posean una visión monocular definitiva.
- Quienes padezcan de estrabismo sin estereopsis.
- Quienes sufran cualquier alteración de su campo visual que a juicio del profesional actuante, pudiera significar un riesgo para la conducción.
- Quienes no logren en forma definitiva (irreversible) los mínimos de visión indicados en el capítulo de mediciones de exigencias.
- Quienes posean ptosis palpebrales severas que ocluya el área pupilar..
- Quienes padezcan de diplopía.
- Quienes padezcan de afecciones patológicas oculares de tal magnitud que a juicio del profesional actuante, se declare no apto para la conducción.
- Quienes padezcan de nistagmus.
- Quienes padezcan cualquier alteración grave del fondo de ojo, que luego de la evaluación con la angiografía fluoresceínica, permita dictaminar con certeza la no habilitación para la conducción.
- Quienes sean diabéticos tratados con insulina.
- Quienes sin ser tratados con insulina, presenten en el fondo de ojo, lesiones de retinopatía diabética, cuya gravedad, extensión y localización afecte la capacidad de conducción a juicio del profesional actuante. El interesado deberá aportar angiofluoresceinografía y/o OCT.
- Quienes padezcan de epilepsia. Se valorarán crisis convulsivas de otra etiología.
- Quienes padezcan de hipoacusia severa (cuando empiece a oír a los 60 decibeles o más no pudiendo obtener ganancia por intermedio de audífono, cirugía y otra técnica).
- Quienes a juicio del profesional, presenten afecciones severas, capaces de influir en las condiciones de aptitud y seguridad en el tránsito, como por ejemplo:
- cardiovasculares

- diabetes
- alcoholismo crónico
- drogadicción
- afecciones psiquiátricas
- enfermedades neurológicas
- enfermedades nefrológicas
- enfermedades pleuropulmonares

- Quienes presenten alteraciones osteo-músculo-articulares de tal magnitud y/o discapacidades físicas irreversibles o potencialmente irreversibles en donde no se asegure una conducción sin riesgos, o por discapacidades físicas inestables.

- Quienes en la pruebas de tiempo de reacción o coordinación motriz no alcancen los mínimos exigidos, de acuerdo a los parámetros definidos para asegurar una conducción segura.
- Quienes presenten alguna de las siguientes afecciones psiquiátricas: psicosis, trastornos psíquicos que alteren de forma apreciable la personalidad que lleven a un funcionamiento intelectual deficitario, ideas delirantes obsesivas de suicidio o tendencias agresivas, psicopatías severas.
- Quienes sean portadores de dispositovos externos o tanques de oxigenoterapia.
- Quienes sean portadores de cardiodesfibriladores.
- Quienes presenten disneas permanentes en reposo o esfuerzo leve. Afecciones pulmonares, pleurales, diafragmáticas y mediastínicas que determinen incapcidad funcional.
- Quiénes presenten insuficiencia renal crónica en tratamiento con hemodiálisis o diálisis peritoneal.
- Quienes presenten apnea del sueño no tratada o que no cumple el tratamiento médico indicado.
- Quienes presenten enfermedades del sistema nervioso central (SNC) o periférico que produzcan pérdida o disminución grave de las funciones motoras, sensoriales, de coordinación o deterioro cognitivo. Ejemplo: polineuritis, miopatías, esclerosis múltiple, etc.
- Quienes presenten tamblores y espasmos musculares que incidan en el control del vehículo.
- Quienes presenten hidrocefalia o hipertensión endocraneana.
- Quienes a juicio del profesional actuante, presenten afecciones de cualquier índole, que se estime pertinente su denegatoria.

ACTA. COMISIÓN DE ASESORES DE TRÁNSITO. En Montevideo, el dos de diciembre de dos mil diecinueve, reunida la Comisión de Asesores de Tránsito designada por la resolución Nº 5 del 47º Plenario del Congreso de Intendentes, analiza los asuntos que se indican y emite las recomendaciones que se establecen:

REFERENCIA 1 Por el Acta de Resoluciones del Congreso de Intendentes de la 25ª sesión plenaria (27.07/2017), se aprobó la armonización de las normativa del PUNC, al amparo del artículo 262 de la Constitución.

REFERENCIA 2 Los artículos 4 y 8 de la normativa armonizada del Punc citada precendetemente, establecen la edad de 75 como limitante para otorgar el PUNC en las categorías B, C, D, E, F, H, y G3, lo cual se entiende constituye un exceso que limita los derechos a obtener estas licencias cuando no hay impedimentos médicos que lo determinen, llegándose a lesionar, además de otros principios, los relativos al trabajo y la libertad de acción.

RESOLUCIÓN 1 Suprimir de los artículos que se establecen, lo siguiente:
Artículo 4, título: `Secuencia Lógica de los Trámites´, donde dice "a partir de los 75 años no se expedirán habilitaciones en las categorías B, C, D, E, F, H, y G3 y sus correspondientes combinaciones, y entre los 70 y 74 años de edad se expedirá por un plazo máximo de 1 año hasta el día del cumpleaños número 75".
Artículo 8, título `Fijación de Plazos Relevantes´, donde dice "en ningún caso la vigencia de las licencias B, C, D, E, F, H, y G3 podrán exceder el día en que el interesado cumpla 75 años".

RESOLUCIÒN 2 Agregar al artículo que se establece "in fine", lo siguiente: Artículo 9 `Imposición de Exámenes en Funciòn de Requerimiento Médico o por Edad Avanzada´ "b) cuando el aspirante tenga 75 cumplidos de edad al momento de iniciar el trámite deberá realizar examen práctico y presentar examen médico (o su equivalente), obligatorios para las renovaciones del Punc".

REFERENCIA 3 Las solicitudes de canje, habilitación, reválida o conversión de permisos o habilitaciones de conducir, expedidos en el extranjero, se ha incrementado por el proceso migratorio reciente. Los requisitos exigibles para la validación de los permisos de conductor en distintos países, si bien deben contar con las debidas garantías del proceso administrativo que conforma su otorgamiento, sus formalidades no deben constituir un impedimento que afecte ni las relaciones sociales ni de trabajo de los involucrados.

REFERENCIA 4 Rige en el sistema PUNC la ley 15441. No obstante, al estar adherido Uruguay al **"CONVENIO DE LA APOSTILLA DE LA HAYA DE 1961",** y al tenor de su artículo 3, "la única formalidad que puede exigirse para certificar la autenticidad de la firma, la calidad en que el signatario del documento haya actuado, y en su caso, la identidad del sello o timbre del que el documento está revestido" es la apostilla. Esto define que no cualquiera sino la autoridad local definida en cada país de origen es la competente para intervenir en estos procesos. El apostillado exigido en muchos casos a legalizaciones consulares, genera controversias que deben subsanarse ajustándose al régimen legal vigente.

RESOLUCIÓN 3 Modificar el artículo 5 de las Normas de Armonización del PUNC, insertas en la referencia VI de la resolución 3, del acta del Congreso de Intendentes de la 25ª sesión plenaria (27.07/2017), la que quedará redactada de la siguiente forma:

CANJE O CONVERSIÒN DE LICENCIAS
EXPEDIDAS EN EL EXTRANJERO

<u>Artículo 5</u> Se habilita el canje, reconversión o habilitación de permisos de conducir procedentes de otros países, para la obtención del PUNC, según su nivel o grado de correlación con el sistema uruguayo. Este trámite tendrá como antecedente inmediato el permiso o habilitación para conducir expedido en el extranjero. El proceso de prueba para la validación de estos documentos habilitantes para conducir vehículos, debe cumplir con la siguiente tramitación:

ESTADOS INTEGRANTES DEL MERCOSUR Presentarse ante la Intendencia con el Certificado Consular del Permiso que pretende revalidar. En caso de ser expedido este documento en un idioma distinto al español y no estar la certificación en este idioma, el mismo deberá estar traducido por Traductor Público. La licencia extranjera debe estar vigente al momento de realizar el trámite. De acuerdo a la normativa Mercosur si se transita por territorio del Mercosur con un vehículo -propio o alquilado- en su país de origen, regirá plenamente la licencia de conducir expedida en su país y no se tendrá obligación de revalidarla o canjearla cuando se esté ante casos de circulación transitoria o turística.

RESTO DE PAÍSES Presentarse ante la Intendencia para solicitar y formalizar el trámite de reválida de su permiso de conducir. Dicha gestión implica la legalización documental en origen. Su contenido deberá estar traducido al español. El permiso de conducir revalidado no será retenido. La licencia extranjera debe estar vigente al momento de realizar el trámite.

Cuando se encuentren vigentes acuerdos o convenios bilaterales suscritos por la República con otros países, se procederá de conformidad con el procedimiento establecido en dichos acuerdos o convenios y se aplicarán las tablas de reválidas y equivalencias determinados en los mismos. A tales fines, además de la documentación adicional requerida para este trámite, deberá presentarse el permiso o habilitación de conducer original, no admitiéndose supletorios o justificativos de ningún tipo.

EXCEPCIÓN. IMPOSIBILIDAD DE LA LEGALIZACIÓN DOCUMENTAL Presentarse ante la Intendencia y por escrito fundamentar la razón por la cual el interesado se ve imposibilitado de legalizar en su país el permiso de conducir objeto del canje, reconversión o habilitación requerida. Aceptados los argumentos presentados, la Intendencia procederá al reconocimiento del permiso de conducir en forma total o parcial (en cuanto a plazo de vigencia, tipos de vehículos habilitados a conducir, etc) y demás restricciones vigentes para el sistema Punc, prevaleciendo éstas sobre los plazos y la categorización de la licencia de origen, bajo condición resolutoria de que su titular apruebe los exámenes teóricos y prácticos correspondientes a la categoría del permiso que se convalida, así como cumplir con los exámenes médicos y psicofísicos exigidos para el Punc.

<u>REFERENCIA 5</u> El literal c) del artículo 3, bajo el título `Las formas del trámite´, establece que “el Punc se identificará con el número de la cédula de identidad o pasaporte uruguayo vigentes”, constituyendo un error su calificación como “pasaporte uruguayo”, debiendo sustituirse por “pasaporte Mercosur”.

<u>RESOLUCIÒN 4</u> Sustituir el literal c) del artículo 3 de las Normas de Armonización del PUNC, insertas en la referencia VI de la resolución 3, del acta del Congreso de Intendentes de la 25ª sesión plenaria (27.07/2017), la que quedará redactada de la siguiente forma: “el Punc se identificará con el número de la cédula de identidad o pasaporte Mercosur vigentes”

Juan PÍGOLA **Marcelo METEDIERA** **César GARCÍA ACOSTA**

CONGRESO DE INTENDENTES

ACTA. COMISIÓN DE ASESORES DE TRÁNSITO. En Montevideo, el doce de diciembre de dos mil diecinueve, reunida la Comisión de Asesores de Tránsito designada por la resolución Nº 5 del 47º Plenario del Congreso de Intendentes, analiza los asuntos que se indican y emite las recomendaciones que se establecen:

REFERENCIA Se procedió al análisis de la ley 19824 (de tránsito) en lo relativo a su materia y aplicación, así como a la dinámica que desarrollarse por la razón de su reglamentación. Asistió invitada por la Comisión la Asesora Legal de la Unasev, Dra. Gaby Lencina, con quien se intercambiaron posiciones sobre las materias a abordarse en la futura reglamentación, la que en un plazo de 180 días desde su aprobación, deberá concretarse por parte del Poder Ejecutivo. En lo relativo a la regulación de actividades consecuencia de esta norma, con la asesoría del abogado de la Intendencia de Montevideo, Dr. Daniel Avedián, se procedió a confeccionar el proyecto de reglamentación de los artículo 39 a 41 de la ley 19824, que en su capítulo IV trata el tema de los "conductores en relación a los vehículos". Asimismo, se redactó un anteproyecto de decreto reglamentario de la ley que también se puso en la consideración de los directores de Tránsito en su sesión del lunes 16 de diciembre de 2019 en la ciudad de Montevideo.

RESOLUCIÓN Se aprueba el proyecto de reglamentación de los artículos 39 a 41 de la ley 19824, sugiriendo a la Mesa su aprobación por el Plenario y su remisión al Poder Ejecutivo con comunicación a la Unasev. Se adjunta ley 19824, informe de fundamentación de la reglamentación de la ley (artículos 39 a 41) y proyecto de decreto del PE.

Juan PÍGOLA **Marcelo METEDIERA** **César GARCÍA ACOSTA**

Andrea MOREIRA **Marcelo GIOSCIA**

TO/ 694

C/4124/2019

LEY N° 19.824

Nº 775

Poder Legislativo

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

Decretan

DECLARACIÓN DE ORDEN PÚBLICO

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

CAPÍTULO I

DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA Y ACTIVA PARA LOS VEHÍCULOS

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LOS USUARIOS VULNERABLES

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

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

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

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

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

Artículo 12.- Los conductores de bicicletas y los conductores y acompañantes de motocicletas:

A) Deben ir correctamente sentados en sus asientos con pleno dominio de los mecanismos de conducción.

B) Tienen prohibido asirse o sujetarse a otro vehículo que esté circulando.

C) No pueden circular en zigzag o realizar maniobras de riesgo para sí y el resto de los usuarios del tránsito.

D) No pueden remolcar o transportar carga en bicicletas o motocicletas que no estén diseñadas para ello, o cuyo peso o volumen comprometan las condiciones de seguridad y maniobrabilidad en vía pública.

E) Circular en grupos que obstruyan la circulación general, salvo autorización expresa de la autoridad competente.

F) No pueden usar elementos que disminuyan o impidan la audición o la visión.

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

Artículo 14.- Los ciclistas deben utilizar las siguientes señales de advertencia en su circulación:

A) Para girar a la izquierda, brazo extendido horizontalmente.

B) Para girar a la derecha, brazo en ángulo recto hacia arriba, o extendido.

C) En caso de disminución de velocidad o detención, brazo en ángulo recto hacia abajo.

Artículo 15.- Los ciclistas deben utilizar chaleco o campera o en su defecto bandas u

otra vestimenta con elementos de retro-reflexión que cumplan con las exigencias técnicas que fije la reglamentación respectiva.

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

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

Para girar a la izquierda debe realizar la maniobra en tres etapas:

A) Circular por el borde derecho de la calzada.

B) Al llegar al punto de giro, descender del rodado.

C) Cruzar la ruta a pie, caminando con la bicicleta a su lado.

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

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

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

Artículo 20.- Las definiciones y especificaciones para la realización de obras e infraestructura, señalización, información para los usuarios del tránsito y todos aquellos aspectos que tiendan a establecer criterios mínimos a regir en todo el territorio nacional para la circulación de ciclistas, se fijará a través de la reglamentación respectiva.

CAPÍTULO III

DE LAS INFRACCIONES, SANCIONES Y ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Artículo 21.- Las infracciones se clasifican en leves, graves y gravísimas. Serán

constatadas por los funcionarios públicos competentes en la materia, por los medios tecnológicos que se dispongan o por ambos, de acuerdo a lo que fije la reglamentación respectiva.

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

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

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

Artículo 23.- Permiso por Puntos: todo conductor habilitado, para conducir cualquier clase de vehículos, contará al momento de la renovación u otorgamiento del Permiso Único Nacional de Conducir, con una asignación inicial de puntos. Dichos puntos se reducirán por cada sanción firme que se le imponga por la comisión de infracciones gravísimas, de acuerdo al tratamiento que disponga la reglamentación respectiva. Para la aplicación del Permiso por Puntos se deberá contar previamente con un registro de conductores, infracciones e infractores.

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

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

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

A) Advertencia.

B) Multa.

C) Retiro de puntos.

D) Suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir e inhabilitación temporal del conductor.

E) Cancelación del Permiso Único Nacional de Conducir con inhabilitación total del conductor, sin perjuicio del proceso de rehabilitación para conducir, de acuerdo a lo que fije la reglamentación.

F) Retiro de placas de matrícula del vehículo.

G) Inmovilización o retiro del vehículo de la circulación.

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

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

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

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

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

Artículo 31.- Las infracciones detectadas y formuladas por los funcionarios con competencia en el control del tránsito en vía pública, siempre que sea posible serán

notificadas en el acto, haciendo constar los datos en el documento del que se expedirá una copia para el infractor.

Cuando por alguna circunstancia no fuera posible notificar en el acto al infractor, la infracción deberá ser notificada por los medios que cada gobierno departamental establezca en cumplimiento de la normativa vigente, al domicilio de la persona que figure como titular en el registro del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares.

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

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

Artículo 33.- Las sanciones por infracciones de tránsito prescriben a los cinco años contados desde el momento en que se cometió la infracción.

Artículo 34.- La interposición por el interesado de cualquier recurso administrativo o de acciones o recursos jurisdiccionales, suspenderá el curso de la prescripción hasta que se configure resolución definitiva ficta; se notifique la resolución definitiva expresa, o hasta que quede ejecutoriada la sentencia, en su caso.

Artículo 35.- El término de prescripción de las infracciones se interrumpirá por el otorgamiento de vista previa, la notificación de la resolución del organismo competente de la que resulte un crédito contra el sujeto pasivo; por el emplazamiento judicial y por todos los demás medios del derecho común.

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

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

Artículo 38.- Los gobiernos departamentales, en el marco de operativos, podrán realizar el control y fiscalización en vía pública en su territorio departamental, en rutas nacionales, como así también las prácticas de manejo para la obtención del Permiso

Único Nacional de Conducir, sin perjuicio de las competencias vigentes de los organismos nacionales.

CAPÍTULO IV

DE LOS CONDUCTORES EN RELACIÓN CON LOS VEHÍCULOS

Artículo 39.- Para circular por las vías públicas del territorio nacional el vehículo automotor deberá contar con habilitación técnica expedida por el gobierno departamental correspondiente al departamento donde se encuentre empadronado dicho vehículo, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones nacionales y departamentales aplicables a los conductores y a los vehículos. Los derechos admisibles para obtener la habilitación y la forma de acreditarlos se determinará en forma unificada para todos los gobiernos departamentales por el Congreso de Intendentes en el plazo de ciento ochenta días luego de promulgada la ley.

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

Artículo 41.- La reglamentación del presente capítulo será propuesta en un plazo de ciento ochenta días en forma unificada por todos los gobiernos departamentales a través del Congreso de Intendentes al Poder Ejecutivo.

Los gobiernos departamentales establecerán las multas por infracción al incumplimiento de las obligaciones establecidas en este capítulo, sin perjuicio de las reglas generales establecidas en la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, y en la

presente ley, constituyendo título ejecutivo el testimonio de la resolución firme que imponga la sanción, siendo de aplicación en lo pertinente lo dispuesto por los artículos 91 y 92 del Código Tributario.

CAPÍTULO V

MODIFICACIONES LEGALES

Artículo 42.- Se modifica el numeral 2 del artículo 5º de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"2. Solo podrá restringirse o impedirse definitiva o temporalmente la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley y en las normas concordantes de interés público".

Artículo 43.- Sustitúyese el artículo 30 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

"ARTÍCULO 30.- Es obligatorio para todo vehículo automotor que circule dentro del ámbito de aplicación de la presente ley (artículo 4º), el uso de los proyectores de luz baja (luces cortas) encendidos en forma permanente. Los vehículos equipados en origen con el sistema de luces diurnas (DRL), podrán utilizarlas en vía pública para dicho fin en sustitución de las luces bajas (luces cortas)".

Artículo 44.- Sustitúyese el artículo 33 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

"ARTÍCULO 33.- Es obligatorio el uso de casco protector certificado, debidamente abrochado, para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley".

Artículo 45.- Sustitúyese el literal E) del artículo 36 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

"E) Luz verde: permite adelantar, a quien la enfrenta, así como girar a la derecha. Si se circula por calle de un solo sentido de circulación, también permite girar a la izquierda.

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

Artículo 46.- Sustitúyese el artículo 42 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

"ARTÍCULO 42. Se define incidente de tránsito o incidente vial el hecho en el cual se produce daño a personas o bienes, en ocasión de la circulación en la vía pública.

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

Artículo 47.- Sustitúyense en la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, todas las expresiones contenidas en la misma que refiere a "accidentes" por la expresión "incidente vial", según el alcance dado por la definición establecida en la nueva redacción del artículo precedente.

Artículo 48.- Sustitúyese el artículo 53 de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

"ARTÍCULO 53.- Infracciones. Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente en materia de tránsito que deriven de la presente ley, sus modificativas y complementarias, así como de sus decretos reglamentarios, de las normas departamentales o nacionales, sin perjuicio de que puedan constituir además delitos o faltas tipificadas como tales en nuestro ordenamiento jurídico".

Artículo 49.- Se modifican las siguientes definiciones del Anexo único de la Ley Nº 18.191, de 14 de noviembre de 2007, que refiere a DEFINICIONES:

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

"LICENCIA DE CONDUCIR: Se denomina PERMISO ÚNICO NACIONAL DE CONDUCIR, a la autorización o permiso que la autoridad competente otorga a una persona que cumplió con los requisitos reglamentarios exigidos para conducir vehículos en la vía pública, en las condiciones y para los tipos de

vehículos establecidos en las normas respectivas. Dicho permiso es personal, intransferible, revocable y otorgado de acuerdo a las normas vigentes".

Artículo 50.- Sustitúyese el artículo 8º de la Ley Nº 18.791, de 11 de agosto de 2011, por el siguiente:

"ARTÍCULO 8º.- 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 o no apto para circular, se podrá disponer su destrucción o enajenación como chatarra, sin realizar subasta, una vez dictado el acto administrativo que la disponga.

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

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

Artículo 51.- Sustitúyese el artículo 14 de la Ley Nº 19.061, de 6 de enero de 2013, por el siguiente:

"ARTÍCULO 14.- Se prohíbe el transporte de personas en la caja de cualquier tipo de vehículo que no haya sido diseñado para tal fin".

Artículo 52- Sustitúyese el artículo 47 de la Ley Nº 19.355, de 19 de diciembre de 2015, por el siguiente:

"ARTÍCULO 47.- Créase el Sistema del Permiso Único Nacional de Conducir con fines de información, análisis y evaluación bajo la coordinación del Congreso de Intendentes y la Unidad Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo a los requisitos y con los alcances que fije la reglamentación, siendo de competencia de las Intendencias su gestión, otorgamiento, registro, contralor y decisión sancionatoria".

Artículo 53.- Para los vehículos cero kilómetro de fabricación extranjera se entiende

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

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

Artículo 55.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo de ciento ochenta días a partir de su promulgación, sin perjuicio de la reglamentación del Capítulo IV de la presente ley.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 11 de setiembre de 2019.

LUIS GALLO CANTERA
2do. Vicepresidente

VIRGINIA ORTIZ
Secretaria

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

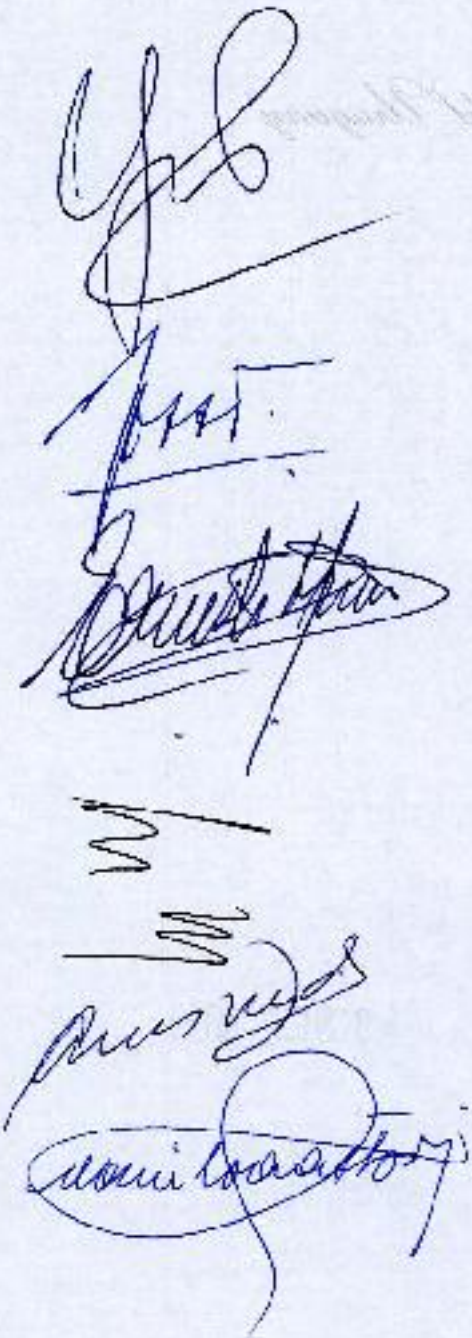
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DEL INTERIOR
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA
MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA
MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA
MINISTERIO DE TURISMO
MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE
MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 18 SEP 2019

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos, la Ley por la que se actualiza la normativa vigente en materia de tránsito y seguridad vial.

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

9.018-2-1-001249



Fundamentación de la propuesta de reglamentación del Capítulo IV: "De los conductores en relación con los vehículos", artículos 39 al 41 de la ley Nº 19.824

- **Fundamentación del texto sugerido para la reglamentación de los artículos 39 y 41.**

Habilitación técnica para circular. La informalidad en la transferencia de los derechos que recaen sobre los vehículos automotores se atribuye a factores económicos, culturales, etc., y se caracteriza por la diversidad de negocios jurídicos a través de los cuales se obtiene la efectiva posesión o tenencia de un vehículo, y con ello, la posibilidad de hacerlo circular por la vía pública, sin que exista un registro o base de datos que refleje esa realidad.

El conocimiento y la prueba de dicha realidad es imprescindible para poder gestionar con eficacia la morosidad del tributo que grava la circulación de los vehículos (patente de rodados). Adicionalmente, en situaciones donde se vinculen automóviles a hechos delictivos u accidentes, la información del registro de titulares de los gobiernos departamentales no siempre resulta confiable en la actualidad. En efecto, los registros de titulares de vehículos frente a los gobiernos departamentales en muchos casos se encuentran desactualizados, ya sea porque los particulares realizan transacciones sin las formalidades requeridas para su aceptación en los mismos, o bien porque aún si lo hacen, los compradores omiten actualizar la información en el registro de las Intendencias.

Esta situación dificulta, como se expresó, la gestión de la morosidad de la patente, al tiempo que puede inducir al no respeto de las normas de tránsito, cuando se combinan situaciones de alto endeudamiento en relación al valor de los vehículos en la medida que las nuevas multas no alterarían en mayor medida la situación económica de quienes circulan en los vehículos.

Teniendo en cuenta que las normas departamentales que establecen el tributo definen el hecho generador expresa o implícitamente como la "circulación de vehículos dentro del territorio del Departamento", se entendió que sería conveniente mantener la estructura básica del tributo, no generando la necesidad de incursionar en cambios normativos ante las 19 gobiernos departamentales.

Sin embargo, basado en razones de interés general, la ley de orden público que se reglamenta limita el derecho de propiedad en cuanto al uso de los vehículos automotores estableciendo la

obligación de obtener ante cada gobierno departamental una habilitación técnica para circular otorgable a quienes acrediten poseer derechos admitidos sobre el mismo. Es decir que, solamente aquél que se encuentre registrado como titular de derechos sobre el vehículo ante el respectivo gobierno departamental, y aquellos a quien éste designe expresamente, tienen el derecho de circular con él por la vía pública.

De esta forma, sin necesidad de establecer responsabilidades solidarias con normas de gran inestabilidad, ni modificar las normas reguladoras del tributo a nivel departamental, se estaría cumpliendo con el objetivo incorporar una base de datos fiable de los sujetos pasivos contribuyentes, es decir aquellos respecto de los cuales se configura el hecho generador: el sujeto que se encuentre habilitado a circular con el vehículo (las personas por él autorizadas a circular son simples terceros respecto de los cuales no se configura la relación jurídico tributaria).

Es de hacer notar que el interés de las personas en mantener actualizado el registro a su nombre radica en el simple hecho de encontrarse en situación de no poder circular con el vehículo si no cumplen con la respectiva obligación del registro. La contrapartida de su efectividad de parte de la administración es la eficiente fiscalización.

<u>Autorización para circular</u>. Para que la norma pueda ser aplicable en la práctica, se requiere que exista la posibilidad de que el habilitado registre de forma ágil los datos de otras personas a las cuales concede la guarda material del vehículo y autoriza consiguientemente a circular con el mismo. A los efectos de simplificar el registro de las personas autorizadas para circular en forma adicional al titular, sería imprescindible instrumentar un trámite web donde los habilitados puedan ingresar y/o modificar las personas autorizadas para circular. Asimismo, esto llevaría a que el DIV (documento de identificación vehicular) físico ya no sea necesario, sino que toda la información existente en la base de datos estaría disponible en la web y podría ser consultada por una aplicación del estilo de "fiscalización móvil" en la cual los inspectores de tránsito pudieran acceder con un celular inteligente o tableta. El Congreso de Intendentes podrá establecer en forma unificada para todos los gobiernos departamentales el número de posibles terceros autorizados, teniendo en cuenta la afectación de los vehículos a los efectos de establecer tratamientos diferenciales.

<u>Derechos admisibles y forma de acreditarlos</u>. Para evitar que la norma pueda constituirse en un factor desarticulación de los acuerdos existentes en el marco del Congreso de Intendentes, especialmente con el SUCIVE, es imprescindible que los derechos admisibles para obtener la habilitación y la forma de acreditarlos se determinen en forma unificada para todos los gobiernos departamentales por dicho órgano, tal como lo establece el artículo 39 de la ley que se propone

reglamentar. El cambio de titularidad frente a los gobiernos departamentales podría realizarse por diversas vías adicionales y complementarias a la presentación de título de compraventa inscripto en la Dirección General de Registros. El elenco de posibilidades aceptables para los gobiernos departamentales se deberá definir. Se entiende que habrá que posibilitar el registro a nivel departamental de todos los derechos sobre vehículos automotores que atribuyen la calidad de sujeto pasivo del tributo de patente de rodados con las formas documentales adecuadas; posibilitar que no solo los adquirentes, sino también los enajenantes de estos derechos puedan registrar la transferencia de los mismos en dicho registro; posibilitar que se pueda registrar el cambio de titular fiscal mediante comparecencia de las partes enajenante y adquirente ante el registro; establecer una presunción de circulación sobre el sujeto que figura inscripto en el registro departamental, aplicable tanto a la gestión de cobro de la patente como de las multas, admitiendo la prueba en contrario con las formas documentales admitidas (en este último sentido, la inscripción de la transferencia en la posesión constituirá una obligación para el adquirente y una carga para el enajenante); reglamentar el cumplimiento del tracto sucesivo en el registro departamental, salvo en el caso de que el actual poseedor a cualquier título demuestre fehacientemente la vigencia de su derecho, pudiendo librar comunicación al titular actual, etc., para todo lo cual el Congreso de Intendentes dispondrá de un plazo de 180 días desde la promulgación de la ley, como establece el artículo 39 que se reglamenta.

<u>Control y sanciones</u>. Entendemos que el sistema se completa con un control eficiente. Volvemos a insistir en que, para un eficaz funcionamiento del sistema legal y para que realmente sea imperativo a quien adquiere derechos sobre un vehículo, registrar los mismos para obtener la habilitación para circular correspondiente, es imprescindible que se establezcan los controles y las sanciones pertinentes.

La autoridad competente controlará que los conductores de los vehículos que circulen dentro de su jurisdicción cuenten con la habilitación correspondiente o se encuentren autorizados en forma regular por la persona habilitada, de acuerdo a los registros departamentales que se compartirán en línea a nivel nacional entre todas las autoridades competentes. El Congreso de Intendentes determinará la forma en la que dichos datos serán compartidos.

En el inciso 2 se recoge la norma del inciso del artículo 41 de la ley que se reglamenta.

*El procedimiento que se establece a continuación se encuentra en concordancia con el artículo 42 de la ley que se reglamenta, que modificó el literal 2 del artículo 5 de la Ley 18.191, el que quedó redactado de la siguiente manera: "**2. Sólo podrá restringirse o impedirse definitiva o***

temporalmente la circulación o conducción de un vehículo en los casos previstos en la presente ley y en las normas concordantes de interés público*". También es acorde con la norma de los artículos 21, 22 y 25 (especialmente los literales f y g) de la ley a reglamentar.*

Se establece la gradualidad requerida por la ley, asegurando la posibilidad de regularizarse la situación antes del retiro del vehículo de la circulación. También asegura la debida competencia del gobierno departamental de empadronamiento para la comparecencia del interesado a regularizar la situación registral o para formular los descargos pertinentes, previa remisión de las placas de matrícula retenidas, sin perjuicio de que el control y las sanciones serán ejercidos y aplicadas por el gobierno departamental en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del departamento de empadronamiento del vehículo.

Finalmente, cuando se proceda al efectivo retiro del vehículo de la vía pública, se establece que los gastos de traslado y depósito serán de cargo del titular del registro vehicular departamental, remitiendo al procedimiento establecido en la ley No. 18.791, de 11 de agosto de 2011, para los vehículos depositados que no sean retirados por dicho titular registral o persona autorizada.

- **Artículo 40 del Proyecto de Ley. Consideración Previa.**

En forma previa a la exposición de los fundamentos de la redacción propuesta para la reglamentación del artículo 40, debemos señalar que la ubicación del mismo en el capítulo IV no resulta adecuada. El capítulo IV del Proyecto de Ley se denomina *"De los conductores en relación a los vehículos"* y como es posible advertir, el contenido del artículo 40 no guarda relación con el objeto del Capítulo. Por ello oportunamente se había propuesto la incorporación del actual artículo 40 en forma separada de los aspectos regulados anteriormente.

- **Fundamentación del texto sugerido para la reglamentación del artículo 40.**

Inciso 1.- El artículo 40 del proyecto de Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial establece en su inicio: "*Cuando se detecte la infracción de circular con vehículos que mantengan deudas*

tributarias vencidas...”. Como podrá advertirse, la redacción hace referencia a una infracción dispuesta por otra norma, pues el Proyecto de Ley no la crea. El artículo cumple la función de otorgarle a los gobiernos departamentales instrumentos de actuación, como lo son como el retiro de placas o el retiro de vehículos de la vía pública, respaldándolas en una ley nacional para cuando éstos intervienen en la constatación de una infracción que fue establecida o que se establece por otras normas.

Esas otras normas a las que hacemos referencia son el artículo 52 del Texto Ordenado del SUCIVE (2019) y las normas dictadas por cada gobierno departamental para su aplicación. El artículo 52 del Texto Ordenado del SUCIVE (2019) dispone: *“Para los vehículos que mantengan adeudos tributarios por cinco años o más, se establece la caducidad del permiso de circulación que implica poseer la placa alfa numérica que le fuera otorgada. Las intendencias departamentales a través de sus servicios inspectivos, procederán a retirar dichas placas quedando en consecuencia inhabilitados a circular hasta tanto no regularicen su adeudo. Cada intendencia procederá a reglamentar el cumplimiento de esta medida y el procedimiento para retirar de circulación el vehículo en infracción.”*

Cuando se propuso el texto que hoy recoge el artículo 40 del Proyecto, el mismo contaba con el título ***“Suspensión del permiso de circulación”,*** que como resulta claro, es a lo que se refiere el artículo 52 del Texto Ordenado de SUCIVE. El artículo 40 del Proyecto de Ley y su reglamentación, debe ser leída y aplicada en consonancia con el articulo transcirpto del Texto Ordenado del SUCIVE, el cual consagra en forma general la caducidad del permiso de circulación de los vehículos para aquellos casos en los que se registran adeudos tributarios por 5 años o mas. Ello trae aparejado que las placas deban ser retiradas y que el vehículo pierda la habilitación para circular.

La norma del SUCIVE también ordenó a las Intendencias a **reglamentar su cumplimiento y el procedimiento para retirar de circulación el vehículo.** Por lo que aquí aparecen también otras normas, en este caso departamentales, que regulan el supuesto descripto por el artículo 40 del proyecto.

Como ya señalamos, entendemos que **el artículo 40 del proyecto de Ley tiene por finalidad reforzar con respaldo legal y a nivel nacional, la utilización de determinados mecanismos** que eventualmente ya pudieron haber sido recogidos por los gobiernos departamentales a través de

Decretos de las respectivas Juntas **(que constituyen leyes dentro de la jurisdicción correspondiente)** en oportunidad del cumplimiento del Texto Ordenado del SUCIVE, y por tanto la reglamentación del artículo debe ir en ese sentido.

Inciso 2.- Este inciso reitera lo dispuesto por el artículo proyectado en la ley. Cada gobierno departamental ejerce el control de las infracciones de tránsito que se verifican en el territorio de su departamento con independencia del lugar de empadronamiento del vehículo infractor. Esto además resulta lógico si se tiene en cuenta el alcance nacional de la disposición que se reglamenta y de lo dispuesto por el Texto Ordenado del SUCIVE.

En lo que refiere al otorgamiento de un permiso provisorio del circulación, debe tenerse presente que en oportunidad de constatar la infracción de circular con adeudos de patente de Rodados por 5 o mas años, los Servicios Inspectivos de las Intendencias procedieron a retirar las placas por lo que el vehículo no se encontraría en condiciones de circular salvo con una autorización provisora que le permita conducir el vehículo eventualmente hasta su domicilio y dejarlo estacionado, o circular por un plazo breve mientras realiza las gestiones para su regularización. Asimismo, esto se relaciona con la gradualidad que debe existir en la aplicación de las medidas dispuestas por el Proyecto de Ley, siendo el retiro de placas una solución menos severa que la dispuesta en el inciso 4. Este procedimiento, instrumentado mediante el retiro de placas primero y luego el retiro del vehículo de la vía pública al constatarse la persistencia de la infracción, mantiene el mismo criterio de gradualidad de consecuencias que se prevé en artículo denominado *"control y sanciones"* de la reglamentación que se propone.

Inciso 3.- Teniendo en consideración relacionamiento ya comentado entre el artículo 40 del Proyecto de Ley y el artículo 52 del Texto Ordenado del SUCIVE (2019), no debe perderse de vista que las Intendencias debían proceder a "*reglamentar el cumplimiento de esta medida y el procedimiento para retirar de circulación el vehículo en infracción*", por lo que no se puede desconocer que los aspectos procedimentales del retiro de placas y regularización de la situación de vehículos ya pudo haber sido objeto de regulación departamental y es por ello que en este inciso se menciona que *"Cada gobierno departamental dictará o hará uso de las normas departamentales"*.

Inciso 4.- Se reitera lo dispuesto en el artículo proyectado en la ley aplicándolo como última medida, en aquellos casos en los que un vehículo inhabilitado, por haber sido detenido por cometer

la infracción y retenidas sus placas, es encontrado circulando luego de vencido el permiso provisorio que se hubiera conferido.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Montevideo,

VISTO: lo dispuesto por los artículos 39, 40 y 41 de la ley No. 19.824 de 11 de setiembre de 2019;

RESULTANDO: que dicha ley de orden publico actualiza la nominativa vigente en materia de tránsito y seguridad vial;

CONSIDERANDO: I) que la misma, en su primera parte, contiene normas relativas a los elementos de seguridad activa y pasiva para los vehículos (CAPITULO I), seguridad en la circulación de los usuarios vulnerables (CAPITULO II), e infracciones, sanciones y aspectos administrativos aplicables a los conductores de vehículos (CAPITULO III);

II) que en el siguiente CAPITULO IV "De los conductores en relación con los vehículos", en particular el artículo 39, se establecen disposiciones que tienen por objeto regular, desde el punto de vista administrativo y con la potestad normativa atribuida a los gobiernos departamentales, la realidad fáctica de informalidad que se constata en la transferencia de los derechos que recaen sobre los vehículos automotores, caracterizada por la diversidad de negocios jurídicos a través de los cuales se obtiene la efectiva posesión o tenencia de un vehículo, y con ello, la posibilidad de hacerlo circular por la vía pública, sin que exista un registro o base de datos que refleje esa realidad.

III) que el artículo 39 mencionado, basado en razones de interés general, limita el derecho de circulación de los vehículos automotores estableciendo la obligación de obtener ante cada gobierno departamental una habilitación técnica para circular otorgable a quienes acrediten poseer derechos admitidos sobre los mismos, por lo que se entiende necesario reglamentar la norma en el sentido de que solamente aquél que se encuentre registrado como titular de derechos sobre el vehículo ante el respectivo gobierno departamental, y aquellos a quien éste designe expresamente, tengan el derecho de circular con él por la vías públicas del territorio nacional, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones nacionales y departamentales aplicables a los conductores y a los vehículos;

IV) que, a los efectos de evitar que la norma pueda constituirse en un factor de desarticulación de los acuerdos existentes en el Congreso de Intendentes, especialmente el marco del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE), es imprescindible que los derechos admisibles para obtener la habilitación y la forma de acreditarlos se determinen en forma unificada para todos los gobiernos departamentales

por dicho órgano;

V) que, para un eficaz funcionamiento del sistema legal y para que realmente sea imperativo a quien adquiere derechos sobre un vehículo, registrar los mismos para obtener la habilitación para circular correspondiente, es imprescindible que se establezcan los controles y las sanciones pertinentes;

VI) que, la sanción a aplicar en caso de constatarse la infracción de circular sin la habilitación técnica, sin perjuicio de la aplicación de la o las multas que correspondan, deben estar en concordancia con el artículo 42 de la ley que se reglamenta, que modificó el literal 2 del artículo 5 de la Ley 18.191, como asimismo con las normas de los artículos 21, 22 y 25 (especialmente los literales f y g) de la ley que se reglamenta. Por otra parte, en aplicación del principio de gradualidad establecido por la ley, se asegurará la posibilidad de regularizar la situación o formular descargos ante el gobierno departamental de empadronamiento antes del retiro del vehículo de la circulación, sin perjuicio de que el control y las sanciones serán ejercidos y aplicadas por el gobierno departamental en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del departamento de empadronamiento del vehículo;

VII) que, finalmente, cuando se proceda al efectivo retiro del vehículo de la vía pública, corresponde que los gastos de traslado y depósito sean de cargo del titular del registro vehicular departamental, remitiendo al procedimiento establecido en la ley No. 18.791, de 11 de agosto de 2011, para los vehículos depositados que no sean retirados por dicho titular registral o persona autorizada;

VIII) que, el artículo 40 de la ley No. 19.824 hace referencia a una infracción dispuesta por otras normas (artículo 52 del Texto Ordenado del SUCIVE 2019 y normas dictadas por cada gobierno departamental para su aplicación). Corresponde reglamentar el citado artículo de la Ley, brindando a los gobiernos departamentales instrumentos de actuación, como lo son el retiro de placas o el retiro de vehículos de la vía pública, para cuando éstos intervienen en la constatación de la mencionada infracción.

IX) que en ese sentido, el artículo 40 debe ser aplicado en consonancia con el articulo 52 del Texto Ordenado del SUCIVE 2019, el cual consagra en forma general la caducidad del permiso de circulación de los vehículos para aquellos casos en los que se registran adeudos tributarios por 5 años o mas, implicando que las placas deban ser retiradas y que el vehículo pierda la habilitación para circular. Cada gobierno departamental ejerce el control de las infracciones de tránsito que se verifican en el territorio de su departamento con independencia del lugar de empadronamiento del vehículo infractor;

X) que en lo que refiere al otorgamiento de un permiso provisorio del circulación, debe tenerse presente que en oportunidad de constatar la infracción de circular con adeudos de patente de Rodados por 5 o mas años, los Servicios Inspectivos de las Intendencias procedieron antes a retirar las placas por lo que el vehículo no se encontraría en condiciones de circular salvo con una autorización provisora que le permita conducir el vehículo eventualmente hasta su domicilio y dejarlo estacionado, o circular por un plazo breve mientras realiza las gestiones para su regularización. Este procedimiento, instrumentado mediante el retiro de placas primero y luego el retiro del vehículo de la vía pública al constatarse la persistencia de la infracción, se corresponde con el criterio de gradualidad de consecuencias que se establece en la ley que se reglamenta;

XI) que el Congreso de Intendentes ha resuelto en sesión plenaria de fecha ..... (*por votación unánime de sus integrantes*) proponer al Poder Ejecutivo la siguiente reglamentación de los artículos que forman parte del capítulo IV de la ley Nº 19.824, de acuerdo a lo establecido en el inciso 1 del artículo 41 de dicha ley;

ATENTO: a lo dispuesto por el artículo 168º numeral 4º de la Constitución de la República, los artículos 39 a 41 de la ley Nº 19.824 de 11 de setiembre de 2019 y a lo expuesto precedentemente;

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1º.- (Habilitación técnica). Para circular por las vías públicas del territorio nacional, el vehículo automotor deberá contar con habilitación técnica expedida por el gobierno departamental correspondiente al departamento donde se encuentre empadronado dicho vehículo. Esta habilitación se requerirá sin perjuicio las demás habilitaciones, autorizaciones y permisos que otras disposiciones nacionales y departamentales establezcan para los conductores y para los vehículos.

Artículo 2º.- (Alcance de la habilitación técnica). La habilitación dispuesta en el capítulo IV “De los conductores en relación con los vehículos” de la ley que se reglamenta constituye un procedimiento a cargo de las oficinas técnicas de los gobiernos departamentales tendiente a verificar y validar el vínculo jurídico de uno o varios sujetos respecto de un vehículo determinado, admitiendo la inscripción en el registro vehicular departamental competente a quien acredite poseer derechos sobre el mismo y, en su mérito, concediendo la habilitación al vehículo para ser conducido por dicho titular registral y circular por las vías públicas de todo el territorio nacional. Los titulares del registro vehicular departamental podrán, bajo su responsabilidad civil, fiscal y penal, autorizar a terceras personas para conducir y hacer circular el vehículo. El Congreso de Intendentes

podrá establecer en forma unificada para todos los gobiernos departamentales el número de posibles terceros autorizados, teniendo en cuenta la afectación de los vehículos a los efectos de establecer tratamientos diferenciales.

Artículo 3º.- (Derechos admisibles y forma de acreditarlos). Los derechos admisibles para obtener la inscripción en el registro vehicular departamental y la forma de acreditarlos se determinarán de manera unificada para todos los gobiernos departamentales por el Congreso de Intendentes dentro del plazo 180 días desde la promulgación de la ley que se reglamenta.

Artículo 4º.- (Fiscalización). La autoridad competente controlará que los vehículos que circulen dentro de su jurisdicción sean conducidos por los titulares de los registros vehiculares departamentales o por quienes se encuentren autorizados en forma regular, de acuerdo a la habilitación técnica del mismo. Los registros departamentales se compartirán en línea a nivel nacional entre todas las autoridades competentes en la forma que determine el Congreso de Intendentes. El control y las sanciones serán ejercidos y aplicadas por el gobierno departamental o la autoridad competente en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del departamento de empadronamiento del vehículo.

Artículo 5º.- (Procedimiento). Cuando se constate por parte de los servicios inspectivos competentes que un vehículo es conducido, en infracción a la habilitación técnica vigente, por quien no sea titular del registro vehicular departamental o se encuentre debidamente autorizado por el mismo, sin perjuicio de la aplicación de la o las multas que correspondan, se procederá a detención del vehículo y al retiro de sus placas de matrícula, otorgándose simultáneamente un permiso de circulación provisorio válido por 72 horas.

Tratándose de vehículos empadronados en departamentos diferentes respecto de aquel en cuya jurisdicción se constató la infracción, las placas retenidas serán remitidas al gobierno departamental que las haya otorgado a través del Congreso de Intendentes.

Los interesados deberán comparecer ante el gobierno departamental de empadronamiento del vehículo para regularizar la situación registral o formular los descargos pertinentes.

De constatarse la circulación de vehículos con permiso de circulación provisorio vencido, los gobiernos departamentales podrán retirar el vehículo de la vía pública y depositarlo en

el lugar destinado al efecto. El vehículo solo podrá ser retirado del depósito por el titular del registro vehicular departamental o persona autorizada.

Cuando se proceda al retiro del vehículo de la vía pública, los gastos de traslado y depósito serán de cargo del titular del registro vehicular departamental, siendo de aplicación el procedimiento establecido en la ley No. 18.791, de 11 de agosto de 2011, para los vehículos depositados que no sean retirados.

Artículo 6º.- (Circulación con deuda tributaria vencida de cinco o más ejercicios fiscales). Cuando se constate la infracción de circular con vehículos que adeuden cinco o más años del tributo de Patente de Rodados prevista por los gobiernos departamentales al amparo del Texto Ordenado del SUCIVE, sin perjuicio de la aplicación de la multas correspondientes, estos estarán facultados para retirar las placas matrículas del vehículo en el momento de constatar la infracción, quedando en consecuencia el mismo inhabilitado para circular hasta tanto no se regularice su adeudo.

Dicho retiro podrá efectuarlo el gobierno departamental en cuya jurisdicción se constate la infracción, independientemente del Departamento de empadronamiento del vehículo, pudiendo otorgar un permiso provisorio de circulación por un plazo que no podrá exceder de 10 días hábiles.

Cada gobierno departamental dictará o hará uso de las normas departamentales que resulten necesarias para instrumentar el retiro de placas y fijar el procedimiento para la regularización de la situación del vehículo.

Cuando un vehículo inhabilitado sea encontrado circulando podrá ser retirado de la vía pública y depositado en el lugar destinado al efecto. El retiro del depósito solo podrá ser efectuado por quien esté inscripto como titular en el registro vehicular departamental, una vez regularizada su situación tributaria y previo pago de la multa y de los gastos ocasionados que serán de su cargo. En los casos de que los vehículos no sean retirados se aplicará la ley No. 18.791, de 11 de agosto de 2011, en lo pertinente.

Artículo 7º.- (Multas). Los gobiernos departamentales establecerán las multas por infracción a las obligaciones establecidas en los artículos 39 a 41 de la ley Nº 19.824 del 11 de setiembre de 2019, teniendo en cuenta las reglas generales establecidas en la ley No. 18.191 de 14 de noviembre de 2007 y en la ley que se reglamenta, constituyendo título ejecutivo el testimonio de la resolución firme que imponga la sanción, siendo de aplicación en lo pertinente lo dispuesto por los artículos 91 y 92 del Código Tributario.

Artículo 8º.- Comuníquese, publíquese, pase al Congreso de Intendentes y a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) para su conocimiento y demás efectos y vuelva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Cumplido, archívese.