

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

MINISTERIO DEL INTERIOR

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

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 Y DEPORTE

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 06 MAY 2015

Sr. Presidente de la Asamblea General

Licenciado Raúl Sendic

Presente

El Poder Ejecutivo actuando en Consejo de Ministros, tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, a efectos de presentar un proyecto de Ley que tiene por objeto modificar el artículo 45 de la Ley N° 18.191 de 14 de noviembre de 2007, así como las disposiciones que se opongan a la misma. Se propone reducir a 0,0 gramos por litro de alcohol en sangre respecto a quienes conduzcan cualquier vehículo que se desplace por la vía pública.

En el año 2009, la Organización Mundial de la Salud en su trabajo: *"Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción."*, expresaba:

“El consumo de alcohol, aún en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de que los conductores de vehículos motorizados y los peatones se vean involucrados en un accidente.

El alcohol no sólo perjudica procesos esenciales para la utilización segura de la vía pública, como la visión y los reflejos, sino que también se relaciona con una reducción del discernimiento y, por lo tanto, a menudo con otros comportamientos de alto riesgo, como el exceso de velocidad o no usar cinturones de seguridad.”

Nuestro país aprobó las Leyes 18.113 de 18 de abril de 2007 y 18.191 de 14 de noviembre de 2007 creando la Unidad Nacional de Seguridad Vial y las Normas de Circulación Vial.

Las normas se basan en buenas prácticas en materia de seguridad vial. Entre ellas, el uso obligatorio de cascos, cinturones y sistemas de retención infantil, régimen punitivo, sistema unificado de datos, luces encendidas, límites de velocidad y el descenso de la tasa legal de alcohol de 0.8 gr/l a 0.3 gr/l en el plazo de tres años entre otras varias disposiciones.

El último trabajo realizado por la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol (CIPA) de la Secretaría Nacional de Drogas, expresa con claridad las alteraciones de la capacidad de conducción vehicular y la probabilidad de ocurrencia de un siniestro vial a partir del consumo de alcohol:

“Con una alcoholemia de 0,2 – 0,5 gramos/litro aparece dificultad en percibir correctamente luces y señales. A un nivel de 0,5 – 0,8 gramos/litro comienza a apreciarse de forma equivocada las distancias; la capacidad de los ojos para adaptarse a condiciones de luz cambiante se reduce, y la sensibilidad a la luz roja disminuye (dificultad en percibir los semáforos rojos y las señales luminosas en general). Con tasas de alcoholemia superiores a 0,75 – 0,80 gramos/litro aparecen cambios en los patrones de búsqueda visual, y la percepción del brillo, la constancia de la forma y la constancia del tamaño se ven seriamente deterioradas. Con 0,8 – 1,2 gramos/litro se reduce el campo visual (visión en túnel), existiendo una seria perturbación de la adaptación de los ojos de claro a oscuro, pudiendo ocurrir, por tanto, alteraciones después de cualquier tipo de deslumbramiento”.

Es posible afirmar que concentraciones tan bajas como 0.1 g/l de alcohol, son capaces de determinar cambios en la conducción vehicular y peatonal en el tránsito.

La asociación alcohol-conducción debe basarse en recomendaciones surgidas de la evidencia científica y sustentada en la experiencia de programas exitosos.

A modo de ejemplo, Brasil aprobó en 2008 la Ley 11.705 a partir de la iniciativa de la Asociación Brasileña de Medicina de Tráfico (ABRAMET), que estableció la tasa legal cero para la conducción vehicular.

Los resultados de su aplicación y control fueron casi inmediatos y en los primeros seis meses de vigencia mostraron un descenso en la siniestralidad, ingresos hospitalarios y fallecimientos vinculados al binomio alcohol-conducción en todos los estados de Brasil. Una reducción en las consultas

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

hospitalarias del 36%, del 14.5% de las muertes en rutas, del 67% de las necropsias de fallecidos en siniestros de tránsito asociados a la ingesta de alcohol.

Siguiendo la propuesta de la Organización Mundial de la Salud para la evaluación de la situación en cada país, corresponde evaluar los siguientes puntos:

A. Magnitud del problema. En el año 1994 se aprobó la Ley 16.585 de 22 de setiembre de 1994, la que estableció por primera vez una tasa legal general de 0.8 g/l y cero para conductores profesionales, reconociendo la prevalencia creciente de las lesiones vinculadas al tránsito y el peso porcentual de la asociación alcohol-conducción como factor concurrente.

Los trabajos de investigación realizados en el Instituto Técnico Forense en el año 1998 mostraron que el 38% de los fallecidos en siniestros de tránsito presentaron alcoholemias mayores a 0.8 g/l. Estudios posteriores realizados por la Junta Nacional de Drogas, en conjunto con el Observatorio Uruguayo de Drogas, Facultad de Humanidades y el Observatorio Metropolitano del Tránsito en el 2007 ratificaron esos guarismos.

B. Eficacia de las medidas encaminadas y la profesionalización de agentes. Las modificaciones establecidas en la Ley 18.191 permitieron ampliar los controles existentes dentro de las potestades dadas al Ministerio del Interior, incluyendo a los cuerpos inspectivos municipales, a los funcionarios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a los de Prefectura Nacional Naval, todos debidamente capacitados.

El segundo factor determinante de la aplicabilidad de las normas se refiere a la efectividad de los procesos judiciales. En este sentido, se registra una incorporación de los resultados de espirometrías casi constante en los procesos judiciales, penales y administrativos.

C. Obtención de datos. En lo que respecta a los controles que se realizaron a conductores que participaron en un siniestro con lesionados (más de 20.000 por año), los datos de los 3 últimos años muestran que la presencia de alcohol se ha mantenido relativamente estable en el entorno al 6%.

Si bien es un porcentaje relativamente bajo, corresponde destacar que se trata de un promedio de casi 1500 conductores por año que se involucraron en un siniestro con lesionados y presentaron alcohol en sangre.

Los datos revelan un claro patrón de presencia de alcohol en conductores y participación en siniestros de tránsito durante los fines de semana. Es así que, mientras en los días hábiles los conductores con alcohol se ubican en el entorno al 4% del total, los días sábado crece hasta un 10.1% y los domingos sube hasta un máximo del 13.8%.

Por otra parte, también los datos del año 2014 muestran que existe una clara correlación entre el aumento de presencia de alcohol y la gravedad de los siniestros. Mientras que en los siniestros leves el porcentaje de conductores con alcohol se ubicó en el 5.7%, cuando fueron graves subió al 6.2% y en el caso de los siniestros fatales más de un 13% de los conductores presentó

alcohol en sangre. No se incluyen aquí los resultados de exámenes a las personas que fallecieron.

Existen además controles preventivos realizados por los cuerpos inspectivos departamentales y policiales. Los datos del sistema unificado de suspensiones por alcohol, muestran que en promedio en todo el país se suspenden por mes a más de 500 conductores por presentar niveles de alcohol superiores a las tasas vigentes. La cifra incluye los casos de siniestros y los preventivos.

D. Adopción de tecnología y protocolos de actuación que brindan garantías al usuario. El equipamiento de etilómetros o espirómetros con los que cuentan los agentes de control de tránsito en Uruguay, es un equipamiento de última generación aceptado a nivel mundial.

Desde UNASEV y con amplia participación, se ha elaborado un Protocolo Único de Actuación para el control de Espirometrías, el que es sometido en forma continua a revisión y actualización, tomando en consideración los avances tecnológicos existentes y recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

Por otro lado, la “**aceptación pública**” del problema alcohol-conducción es un elemento importante para la definición del valor de tasas a legislar.

En el año 1994 cuando se estableció por primera vez una tasa legal de 0.8 g/l existieron diversas manifestaciones de oposición desde el ámbito parlamentario, social, gremial y empresarial. Pese a ello se adoptó ese valor sin que se ocasionaran conflictos significativos.

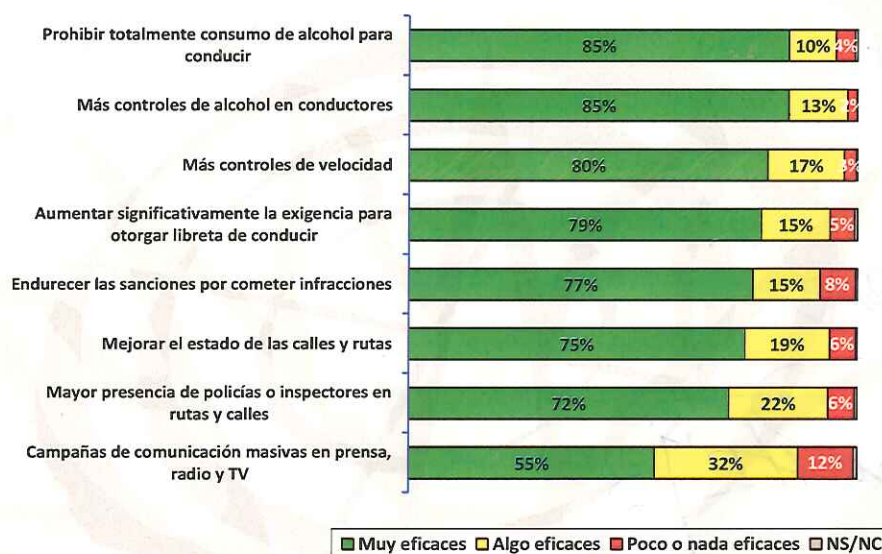
En el año 2007 la Ley 18.191 estableció un proceso para descender a 0.3 gr/l y extendió la tasa cero a la totalidad de conductores profesionales. No hubo resistencias ostensibles como había ocurrido en años anteriores.

Con la finalidad de cuantificar la percepción de la eficacia de posibles medidas a adoptar para disminuir la cantidad de siniestros, en las 3 ediciones del Barómetro de la Seguridad Vial (encuesta cara a cara a 1500 personas de localidades de más de 5000 habitantes de todo el país), se obtuvieron resultados similares en cuanto a que las dos medidas de mayor eficacia percibida tiene que ver con el descenso de la tasa y el aumento de los controles de alcohol.

Barómetro de la Seguridad vial – 3ra edición – Año 2014

Percepción de la eficacia de medidas para disminuir siniestros

Le voy a leer algunas medidas que podrían tomarse para reducir los accidentes de tránsito y le voy a pedir que me diga si las considera muy eficaces, algo eficaces, o poco o nada eficaces (base: 1500)



Estos datos revelan entonces que existe en nuestra población una fuerte asociación que identifica al binomio alcohol-conducción como un serio riesgo para la seguridad vial. Podemos afirmar que existe una muy buena aceptación al descenso de la tasa de alcohol a cero en nuestro país.

En el mes de marzo del corriente año, se convocó a todos los Partidos Políticos con representación parlamentaria y a organizaciones sociales que venían trabajando en el tema, especialmente en lo que refiere al consumo problemático de alcohol, integrándose una mesa de trabajo.

Se acordaron una serie de medidas concretas y a corto plazo a fin de emitir una señal clara a la sociedad respecto a la importancia del tema. Por otro lado, se sentaron las bases para un trabajo de fondo a mediano plazo.

El Poder Ejecutivo saluda a ese Cuerpo con su mayor consideración.

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

~~Handwritten scribble~~

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Handwritten scribble

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- A partir de la vigencia de la presente ley, la concentración de alcohol en sangre o su equivalente en términos de espirometría para los conductores de cualquier vehículo que se desplace por la vía pública es de 0,0 gramos por litro.

Artículo 2º. - Deróganse todas las normas que se opongan a la presente ley.





~~Grants from~~

~~Administrative~~

~~for~~
Fund

~~2000~~

~~2000~~