

PROPUESTA DE POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE ACCESIBLE PARA LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DE LA COMISIÓN HONORARIA DE LA DISCAPACIDAD DE MALDONADO

En el marco de nuestro mandato establecido por el art. 18 de la ley 18.651 de estudiar, proyectar y aconsejar al Poder Ejecutivo y a los Gobiernos Departamentales todas las medidas necesarias para hacer efectiva la aplicación de dicha ley, la Comisión Honoraria de la Discapacidad de Maldonado estudió las brechas que existen hoy en día entre la ley y lo que efectivamente se cumple.

Desde la Comisión Honoraria de la Discapacidad de Maldonado creemos que Uruguay necesita una política nacional de transporte accesible para garantizar el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad en todo el territorio. La accesibilidad es una precondition para poder ejercer a otros derechos humanos. Sin transporte accesible, muchas personas con discapacidad no pueden acceder a la salud, a la educación, al trabajo, a participar de las actividades culturales, deportivas y de ocio, como las demás personas. Uruguay ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y se obligó a:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;
- b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible;
- c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad;
- d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.

La ley nr. 18.651 en sus arts. 82 y 83 establece algunas obligaciones para los proveedores de transporte público terrestre, aéreo y acuático de corta, media y larga distancia que deberán permitir el ascenso y descenso de personas con discapacidad, con movilidad reducida y usuarios de silla de ruedas; tendrán asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta por cada coche para personas con discapacidad. Los coches contarán con piso antideslizante, elevadores para silla de ruedas en el acceso al vehículo y espacio para ubicación de bastones, muletas, silla de ruedas y otros elementos de utilización por tales personas. En los transportes aéreos y marítimos deberá privilegiarse la asignación de ubicaciones próximas a los accesos para pasajeros con discapacidad. Asimismo prevé que las estaciones de transportes cuenten con un itinerario peatonal accesible; bordes de andenes de textura reconocible y antideslizantes; piso alternativo o molinetes; sistema de anuncios por parlantes y servicios sanitarios adaptados. En los aeropuertos se preverán sistemas mecánicos de ascenso y descenso de pasaje de las personas con discapacidad en el caso que no hubiera métodos alternativos y que las personas con discapacidad tendrán derecho a libre tránsito y estacionamiento de acuerdo con lo que establezcan las respectivas disposiciones municipales. Finalmente prevé que todas las empresas de transporte colectivo nacional terrestre de pasajeros están obligadas a transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en las condiciones que regulará la

reglamentación. Sin embargo, 16 años después esta ley no se reglamentó en muchos de sus aspectos y no se fiscaliza.

Al día de hoy son pocos aún los gobiernos departamentales que tienen disposiciones y fiscalizan a la flota departamental de ómnibus; solo algunos gobiernos departamentales otorgan boletos gratis o pase libre a personas con discapacidad y familiares u ofrecen servicios de transporte para personas con discapacidad. El INADIS ofrece un servicio de transporte accesible solo para el departamento de Montevideo. Pocas unidades de ómnibus interdepartamentales son accesibles. No hay datos sistematizados a nivel nacional.

La Comisión propone que Uruguay avance hacia una política nacional de transporte accesible para garantizar que las personas con discapacidad puedan:

- Desplazarse en la forma y en el momento que deseen;
- Acceder a asistencia humana o animal o a tecnologías/productos de apoyo para la movilidad de calidad a un costo asequible;
- Recibir información en formatos accesibles sobre los servicios de transporte accesible disponibles en el país.
- Recibir un trato digno y adecuado de todo el personal de transporte.

La política debe tener los siguientes componentes:

1. **Accesibilidad en todos los medios y en toda la cadena de transporte/movilidad:** implica rampas, espacios reservados para silla de ruedas con sus medidas de seguridad y asientos reservados debidamente señalizados para personas con discapacidad; guardas y personal de transporte que sepan manejar las rampas y tratar adecuadamente a las personas con discapacidad y sus productos de apoyo; paradas y áreas de espera con refugios y asientos que no obstaculicen el paso de sillas de ruedas; estaciones/terminales con itinerarios peatonales accesibles, bordes de andenes con texturas táctiles y antideslizantes y servicios sanitarios adaptados en terminales; estacionamientos reservados. Los escalones y las puertas de los ómnibus deben estar iluminados. Las puertas y los escalones deben tener superficies antideslizantes.; las máquinas expendedoras de boletos no pueden obstruir el flujo de pasajeros al abordar el autobús; debe haber suficiente espacio para girar y maniobrar para las sillas de ruedas. Los pasamanos y los postes (barandillas verticales) deben ser accesibles. Debe haber cuerdas o botones para solicitar la parada al alcance de los puntos de sujeción de las sillas de ruedas. Los equipos e instalaciones, como elevadores, rampas, dispositivos de sujeción (correas para asegurar sillas de ruedas a bordo), señalización y dispositivos de comunicación, deben estar en buen estado de funcionamiento. Si alguna característica no funciona, debe repararse de inmediato. Mientras tanto, debe haber disponible un vehículo o una opción accesible alternativa. Implica pensar también la accesibilidad en la conectividad, es decir, en la integración física entre diferentes modos de transporte.
2. **Servicios públicos de transporte accesible puerta a puerta:** todos los gobiernos departamentales deben contar con este servicio que debe ser complementario a los servicios de transporte público colectivo para cubrir los casos cuando no hay servicio de transporte colectivo accesible o cuando no hay itinerario accesible para salir de la casa o la persona tiene grandes necesidades de apoyo y no puede desplazarse con autonomía.
3. **Las entidades privadas que prestan servicios de transporte público** deben estar obligadas a ser accesibles para personas con discapacidad, incluyendo entre otras, los

- servicios de transporte al aeropuerto, los servicios de transporte de hoteles, los autobuses privados y las compañías de ómnibus departamentales, interdepartamentales o internacionales. Los taxis no pueden discriminar a personas con discapacidad o cobrarles tarifas más altas y deben dejar abordar con animales de apoyo.
4. **Tiempo suficiente para abordar:** Los operadores de transporte público deben permitir tiempo suficiente para que las personas con discapacidad aborden y desciendan de los medios de transporte.
 5. **Animales de servicio/apoyo permitidos:** Los animales de servicio pueden acompañar a las personas con discapacidades en los vehículos e instalaciones. Las regulaciones de la ADA del DOT definen un animal de servicio como cualquier perro guía, perro de señalización u otro animal entrenado individualmente para brindar asistencia a una persona con discapacidad, independientemente de si el animal está autorizado o certificado por un gobierno estatal o local.
 6. **Información accesible para los pasajeros:** El sistema de transporte público debe proporcionar información adecuada sobre los servicios en formatos accesibles para personas con diferentes tipos de discapacidades (por ejemplo, información en letra grande, braille o formatos alternativos y electrónicos), uso de parlantes para anuncios de próximas paradas y cartelería visual clara para personas con discapacidad auditiva o cognitiva, así como aplicaciones y sitios web que cumplan con criterios de accesibilidad (perceptibles, operables y comprensibles) para planificar viajes.
 7. **Accesibilidad económica:** Garantizar que todas las empresas de transporte colectivo nacional terrestre de pasajeros transporten gratuitamente a las personas con discapacidad como establece el art. 83 de la ley nr. 18.651 y cuando se requiera al acompañante/asistente personal. La gratuidad del boleto de transporte colectivo está siendo implementada en algunos departamentos y en países con mayor población que la de Uruguay (ej.: Brasil), por lo que consideramos que debería ser un objetivo alcanzable en nuestro país.
 8. **Sostenibilidad Ambiental:** Incentivos para la incorporación de vehículos accesibles de bajas emisiones o eléctricos para reducir el impacto ambiental.
 9. **Capacitación obligatoria para el personal de los servicios de transporte accesible:** Cada operador de transporte público y privado debe garantizar que su personal esté capacitado para operar los vehículos y equipos de manera segura; brindar asistencia adecuada a las personas con discapacidad de forma respetuosa y cortés; y reconocer que las personas con discapacidad tienen diferentes capacidades y necesidades que requieren distintos tipos de asistencia.
 10. **Datos para la Planificación, Monitoreo y Fiscalización:** Análisis de mapas de desplazamientos y uso de sistemas de información en tiempo real para mejorar la eficiencia operativa. Un sistema de información con interoperabilidad que permita monitorear en tiempo real las unidades accesibles, los itinerarios y horarios de los ómnibus accesibles, los pasajeros con discapacidad que hacen uso de los distintos servicios, etc. La política debe contar con un mecanismo y autoridades encargadas de controlar el cumplimiento de las normas y sancionar a las empresas/organismos frente a los incumplimientos.
 11. **Participación de los Usuarios con Discapacidad:** Incorporación de la voz de las personas con discapacidad en el diseño, monitoreo y en la toma de decisiones.
 12. **Mecanismo de denuncias:** para que los usuarios puedan realizar denuncias cuando hay incumplimientos o frente a situaciones de discriminación.

En suma:

Proponemos crear una nueva ley que contenga todos los elementos arriba mencionados y su reglamentación. Proponemos actualizar la ley 13.102 de importación de vehículos de personas con discapacidad y su decreto reglamentario N° 51/017. Ambas normas utilizan términos peyorativos y además debe prever las situaciones de adultos con discapacidad que no puedan manejar pero que puedan acceder a este beneficio y dejar abierto a su consideración quiénes pueden manejar su auto.

Decreto N° 51/017

REGLAMENTACION DE LA LEY 13.102 SOBRE IMPORTACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

El Registro Nacional de Leyes y Decretos del presente semestre se encuentra disponible en la [Librería Digital](#) de IMPO.

Reglamentario/a de: Ley [N° 13.102](#) de 18/10/1962.

VISTO: la necesidad de proceder a unificar y adecuar las normas reglamentarias del régimen previsto a partir de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962, tendiente a su recopilación en un único texto, a fin de facilitar su aplicación por las entidades estatales y su conocimiento por los beneficiarios.

RESULTANDO: I) que desde la promulgación de la norma original, se han sucedido distintas normas legales y reglamentarias que han ido modificando y ampliando el régimen de exoneración tributaria a los efectos de la importación de vehículos automotores por personas con discapacidad, así como de cualquier elemento auxiliar que facilite el desplazamiento de las mismas.

II) que del amparo original exclusivamente a personas con discapacidad motriz severa, definitiva o transitoria pero no menor a cinco años, se avanzó incorporando a las personas con discapacidad visual, ampliándose posteriormente a las personas con discapacidad intelectual.

III) que por su parte, se evolucionó de un régimen con topes de valor y cilindrada del vehículo a importar, a un régimen de monto mínimo no imponible, tributándose a partir de los montos que fijare el Poder Ejecutivo por el excedente.

IV) que asimismo se modificó el régimen original de estar al criterio del valor según factura pro-forma, pasando a regularse por el denominado precio probable de venta al público según documento presentado a la Dirección General Impositiva por los concesionarios de las marcas respectivas.

CONSIDERANDO: conveniente propender a la redacción de un texto único que -en vía reglamentaria- recoja las soluciones legislativas, así como aquellas disposiciones reglamentarias que se considera imperioso preservar.

ATENTO: a lo expuesto y a lo previsto en las Leyes Nros. 13.102 de 18 de octubre de 1962, artículo 486 de la Ley N° 16.226 de 29 de octubre de 1991, 16.986 de 22 de julio de 1998, artículos 763 y 764 de la Ley N° 16.736 de 5 de enero de 1996, artículo 91 de la Ley N° 18.651 de 19 de febrero de 2010, artículos 330 y 331 de la Ley N° 18.996 de 7 de noviembre de 2012; así como en los Decretos Nros. 241/999 de 4 de agosto de 1999, 325/007 de 3 de setiembre de

2007; 91/013 de 13 de marzo de 2013; 361/014 de 12 de diciembre de 2014, 182/015 de 6 de julio de 2015 y Decreto N° 51/017.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1

La importación directa para uso personal de vehículos automotores especiales, nuevos o usados y de sistemas de adaptación para su manejo o uso por parte de las personas que se indicarán en el artículo siguiente, se autorizará por el Ministerio de Economía y Finanzas una vez cumplidas las exigencias y los requisitos que se establecen en la presente reglamentación.

Artículo 2

Tendrán derecho a acogerse a los beneficios de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962, modificativas y concordantes:

- a) Las personas con alguna discapacidad motriz severa, definitiva o transitoria que pueda prolongarse por un lapso de cinco años, en la funcionalidad de sus extremidades.
- b) Las personas con discapacidad visual.
- c) Las personas con discapacidad intelectual.

En cualquiera de los casos mencionados, podrán ampararse al beneficio:

- a) Quienes no hubieran importado vehículos automotores amparados en el régimen establecido por la misma, o
- b) Quienes -habiendo usufructuado sus beneficios-, hubiesen adquirido una unidad, siempre que mediase un lapso de cinco años contados a partir de la fecha de empadronamiento del vehículo ante la Intendencia Departamental correspondiente.
- c) Quienes acrediten actividad laboral en régimen de dependencia o independiente, estudios, tareas sociales continuas y relevantes o actividades que propendan a la integral rehabilitación de la limitación funcional, según recomendación médica acreditada.

Artículo 3

Para ser amparado por el régimen establecido en la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962, modificativas y concordantes, se requiere:

- a) Que la condición de discapacidad del beneficiario sea calificada como "severa"
- b) Que la necesidad en la provisión de un vehículo sea considerada por la Comisión Asesora prevista por el artículo 6 como "urgente"
- c) Que la situación económica del interesado sea evaluada por el Banco de la República Oriental del Uruguay como "aceptable"

Artículo 4

El interesado o su representante legal presentará su solicitud de importación o adquisición en plaza ante el Ministerio de Economía y Finanzas, adjuntando la siguiente documentación en original o copia autenticada notarialmente:

- a) Certificado que acredite la discapacidad emitido con el baremo único de la discapacidad e informe que determine el grado de la discapacidad y el tipo de adaptación a proveer al vehículo, y si el gestionante se encuentra en condiciones de conducir el mismo.
- b) Para quienes ejercen un trabajo en forma habitual en relación de dependencia, constancia de ingresos y planilla de trabajo o certificado expedido por la autoridad estatal empleadora si se tratare de un funcionario público, de los que surja una antigüedad en el mismo no menor de un año a la fecha de su presentación.
- c) Para quienes ejercen un trabajo habitual en forma independiente, certificado de ingresos expedido por Contador o Escribano Público, inscripción en la Dirección General Impositiva y en el Banco de Previsión Social con una antigüedad no menor a un año a la fecha de su presentación y certificado de estar al día en el pago de los tributos ante dichos organismos.
- d) Para quienes ejercen un trabajo independiente de profesional universitario, certificado de encontrarse al día con el organismo previsional correspondiente (Caja Notarial o Caja de Jubilaciones y Pensiones de Profesionales Universitarios).
- e) Para los estudiantes, certificado de estudios expedido por las autoridades de instituciones públicas o privadas debidamente habilitadas o reconocidas por la autoridad competente.
- f) Para los que realizan actividades que propendan a su integral rehabilitación: certificado de médico especialista expedido y avalado por la autoridad competente de la institución pública o privada en la cual se cumplen las actividades y del cual surja el tratamiento indicado, frecuencia y duración del mismo. En caso de tratarse de otro tipo de actividades, la Comisión Asesora que funciona en el ámbito del Ministerio de Economía y Finanzas evaluará las mismas, para lo cual el beneficiario deberá acreditar fehacientemente que las mismas son regulares, con una antigüedad no inferior a seis meses y que efectivamente están orientadas a la integral rehabilitación según recomendación del médico especialista tratante.
- g) Certificado extendido por el Banco de la República Oriental del Uruguay del lugar del domicilio del solicitante, que acredite en forma debidamente fundada, su situación económica o la del fiador presentado al efecto.
- h) Certificado expedido por la Dirección General Impositiva en el que conste que no es contribuyente del Impuesto al Patrimonio.
- i) Declaración jurada de no haber hecho uso de los beneficios de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962 modificativas y concordantes con anterioridad. En su defecto, deberá presentar un certificado expedido por la Intendencia Departamental respectiva, donde conste la fecha de

empadronamiento del vehículo importado y la fecha de su transferencia en caso de haber sido enajenado.

j) Copia autenticada de la última declaración jurada presentada a la Dirección General Impositiva por parte del representante local de la marca a importar seleccionada por el interesado, donde conste el valor (precio probable de venta al público sin impuestos) así como las características del vehículo (marca, cilindrada, modelo, etc.).

Los documentos señalados precedentemente deberán tener una antigüedad no superior a los ciento ochenta días al momento de la presentación de los mismos ante el Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 5

El Banco de la República Oriental del Uruguay, a pedido de parte, certificará la situación económica del interesado con respecto a sus posibilidades de adquisición y mantenimiento del vehículo, calificándolas de "aceptables" o "no aceptables". En los casos que la referida institución bancaria entienda que la solvencia del beneficiario le permite notoriamente adquirir el vehículo a los precios normales de plaza, denegará la solicitud. En el caso que las condiciones económicas del interesado sean consideradas "no aceptables", éste podrá proponer un fiador solidario respecto del cual se verificarán las condiciones económicas y en caso de considerarse éstas "aceptables", se constituirá en garante de todas las obligaciones contraídas tanto para la adquisición como para el mantenimiento del vehículo y de las sanciones de que fuera objeto el beneficiario por violaciones a las normas legales o reglamentarias.

Los pronunciamientos que emita el Banco de la República Oriental del Uruguay deberán estar acompañados de la correspondiente fundamentación.

Artículo 6

El Ministerio de Economía y Finanzas apreciará las razones de urgencia en la provisión de la unidad automotora, a cuyos efectos designará una Comisión Asesora de tres miembros, la que contará con amplias facultades en materia probatoria, de conformidad con lo establecido en el artículo 70 del Decreto N° 500/991, modificativos y concordantes. La Comisión Asesora estará integrada por dos representantes del Ministerio de Economía y Finanzas, uno de los cuales la presidirá y un miembro designado de entre las organizaciones de personas con discapacidad más reconocidas. Cada titular contará con su respectivo suplente.

La Comisión Asesora aprobará su reglamento de funcionamiento y -para adoptar resoluciones así como para sesionar- alcanzará con el voto conforme de dos de sus miembros.

Oída la Comisión Asesora y en forma previa a adoptarse resolución se oír a los servicios jurídicos del Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 7

En los casos de importación de vehículos usados, su modelo no podrá tener una antigüedad mayor a tres años al momento de la presentación de la solicitud. Para estos vehículos, en la resolución que se dicte autorizando la importación, se concederá permiso para su ingreso en admisión temporaria por el término de tres meses, contados a partir de la fecha de autorización.

Dentro de dicho plazo la situación deberá ser regularizada y solamente en casos debidamente justificados podrá concederse una prórroga por igual término a partir del vencimiento anterior. La solicitud de prórroga deberá presentarse con anterioridad al vencimiento del plazo original.

Artículo 8

Solo se justificará el cambio de modelo o marca del vehículo luego de obtenida la autorización, siempre que se acredite debidamente el motivo del mismo, el cual deberá ser fundado a solo juicio del Ministerio de Economía y Finanzas.

Artículo 9

El interesado contará con un plazo de tres meses contados a partir de la autorización otorgada por el Ministerio de Economía y Finanzas, para realizar los trámites de importación correspondientes ante la Dirección Nacional de Aduanas.

Dicho plazo podrá prorrogarse por un exclusivo periodo de hasta tres meses en casos estrictamente necesarios y debidamente justificados, debiendo efectuarse la respectiva solicitud antes del vencimiento del plazo original.

La autorización perderá su validez si no se hace uso de la misma dentro de los plazos indicados en el inciso anterior.

Artículo 10

Salvo declaración en contrario, se tomará como lugar donde se guarda y estaciona el vehículo, el domicilio constituido por el gestionante en la solicitud. Toda variación de estas circunstancias deberá comunicarse por escrito al Ministerio de Economía y Finanzas dentro de los 30 días de producida.

Artículo 11

Las solicitudes para la importación de elementos auxiliares que faciliten el desplazamiento de las personas a las que refiere la Ley N° 13.102, serán resueltas por el Ministerio de Economía y Finanzas y deberán presentarse acompañadas del certificado que acredite la situación de discapacidad.

(*)Notas:

Ver en esta norma, artículo: [12](#).

Artículo 12

Los vehículos importados o adquiridos en plaza fabricados en el país, al amparo de la Ley N° 13.102 modificativas y concordantes y su reglamentación, así como los elementos auxiliares indicados en el artículo anterior, estarán exonerados de todos los tributos nacionales, derechos, aranceles y demás gravámenes a la importación, venta o circulación vehicular, o aplicables en ocasión de las mismas.

El Ministerio de Economía y Finanzas determinará en los casos de vehículos de fabricación nacional, la forma y el procedimiento en que operarán las exoneraciones antes enumeradas.

Artículo 13

Declárase la gratuidad de todo trámite relacionado con las leyes que se reglamentan ante cualquier dependencia estatal.

Artículo 14

Las unidades importadas al amparo de este régimen, solamente podrán circular conducidas por sus propietarios.

Cuando por el tipo de discapacidad o por circunstancias especiales, sea conveniente o necesario permitir el manejo de los automotores por otras personas, podrán conducir el vehículo terceras personas siempre que el titular del beneficio se encuentre dentro del mismo o que tengan un permiso explícito del propietario para conducir el vehículo y libreta de conducir automóviles vigente.

Artículo 15

Los vehículos adquiridos al amparo de la Ley N° 13.102 modificativas y concordantes, deberán llevar un distintivo especial en la chapa de su matrícula.

Exhórtase a las Intendencias Departamentales de todo el país y al Congreso Nacional de Intendentes a adoptar un distintivo único para los vehículos conducidos por personas con discapacidad y a efectuar el contralor de lo dispuesto en el artículo 14 de la presente reglamentación.

Las adaptaciones mecánicas efectuadas a los vehículos alcanzados por la presente reglamentación, deberán contar con la previa autorización de la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 16

Las unidades que se introduzcan al país -que no podrán ser más de una por interesado- no podrán ser enajenadas a título oneroso ni gratuito, transferidas, prendadas, embargadas ni modificadas en sus adaptaciones sin la autorización administrativa previa pertinente y por razones fundadas, por el término de cinco años a partir de su empadronamiento.

Queda exceptuado el caso de fallecimiento del titular, en que podrán transferirse a favor de personas con discapacidad y mediante autorización previa del Ministerio de Economía y Finanzas en cada situación.

Si los sucesores quisieran enajenarlas y transferirlas a personas sin discapacidad, podrán hacerlo previa autorización del Ministerio de Economía y Finanzas previo el pago de las cargas tributarias, fiscales y aduaneras de las que se hubiera exonerado la importación original, siempre que no hubiera transcurrido el lapso de cinco años referida en el inciso primero, en cuyo caso las unidades consideradas entrarán en la libre comercialización.

Si los herederos optasen por retener para su uso personal el vehículo, podrán hacerlo siempre que obtengan la autorización previa pertinente del Ministerio de Economía y Finanzas.

(*)Notas:

Ver en esta norma, artículo: [18](#).

Artículo 17

Si al vencimiento del término de cinco años establecido precedentemente los interesados quisieran importar una nueva unidad, deberán cumplir nuevamente la totalidad de las exigencias y requisitos establecidos para la importación anterior.

Artículo 18

La enajenación del vehículo efectuada en violación a lo dispuesto en el artículo 16 dará lugar a la sanción prevista en el artículo 11 de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962 y en dicho caso el infractor no podrá volver a utilizar los beneficios establecidos en la misma.

Las infracciones previstas en el artículo 12 de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962 darán lugar a las sanciones previstas en la referida disposición, pudiéndose proceder a la incautación del vehículo hasta tanto se abone la multa correspondiente.

(*)Notas:

Ver en esta norma, artículo: [19](#).

Artículo 19

Son competentes para entender en los procedimientos relacionados con la constatación de infracciones, los funcionarios dependientes de la policía fiscal y en general del Ministerio de Economía y Finanzas, así como los funcionarios policiales del Ministerio del Interior sin perjuicio de los inspectores de las Intendencias Departamentales. Cualquiera de dichos funcionarios elevará las actuaciones al Ministerio de Economía y Finanzas el que será competente para aplicar las sanciones de apercibimiento y multas establecidas en el artículo 18.

Artículo 20

El máximo de valor no imponible a los efectos de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley N° 13.102 de 18 de octubre de 1962, en la redacción dada por el artículo 330 de la Ley N° 18.996 de 7 de noviembre de 2012 para el vehículo incluyendo su eventual adaptación, quedará establecido en U\$S 16.000 (dieciséis mil dólares de los Estados Unidos de América) del valor en aduana.

En caso que dos o más personas con discapacidad - que posean entre sí un vínculo familiar estable acreditable jurídicamente - prueben la necesidad de utilizar un único vehículo en forma justificada a criterio del Ministerio de Economía y Finanzas, el máximo de valor no imponible referido en el inciso anterior, incluyendo la eventual adaptación, podrá elevarse excepcionalmente hasta un máximo de U\$S 32.000 (treinta y dos mil dólares de los Estados Unidos de América) del valor de Aduanas.