

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PARTICULAR

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DIVISION ADMINISTRACION DOCUMENTAL	
RECIBIDO	FECHA <u>18/2/26</u> HORA <u>15:04</u>
FUNCIONARIO: <u>NOZGIRA</u>	
CONTRAFIRMA: <u>967</u>	

Montevideo 18 de Febrero de 2026

PROYECTO DE LEY

Artículo único.-

Sustitúyese el artículo 26 bis de la Ley N° 19.824, de 18 de septiembre de 2019, en la redacción dada por el artículo 313 de la ley N° 20.446 de 16 de diciembre de 2025, por el siguiente:

“ARTÍCULO 26 BIS.-

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, se establecen topes máximos de multa para las siguientes infracciones:

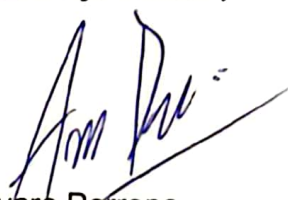
A) Por exceso de velocidad en rutas nacionales, la suma de **12 UR (doce Unidades Reajustables)**.

En base a dicho tope, las multas por exceso de velocidad se graduarán de la siguiente forma:

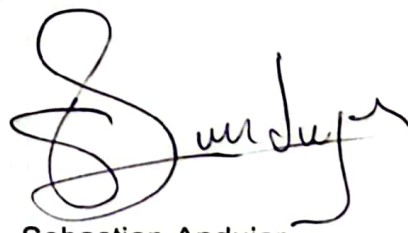
- Hasta 20 km/h por encima de la velocidad máxima permitida: **2,5 UR (dos y 1/2 unidades reajustables)**.
- Entre 21 y 30 km/h por encima de la velocidad máxima permitida: **4 UR (cuatro unidades reajustables)**.
- Entre 31 km/h y hasta el doble menos uno de la velocidad máxima permitida: **6 UR (seis unidades reajustables)**.
- Del doble o más de la velocidad máxima permitida: **12 UR (doce unidades reajustables)**.

B) Por cruce de semáforos en forma no autorizada y por realizar adelantamientos en zonas prohibidas en rutas nacionales, la suma de **10 UR (diez unidades reajustables)**.”

C) Por conducir vehículos bajo los efectos del alcohol o bajo los efectos de drogas, o rehusarse en ambos casos a someterse a las espirometrías, exámenes o pruebas destinados a detectar dichos consumos, la suma de **15 UR (quince unidades reajustables)**.


Alyaró Perrone


Conrado Rodríguez


Sebastián Andujar

CÁMARA DE REPRESENTANTES
DIVISION ADMINISTRACION DOCUMENTAL
FECHA HORA
RECIBIDO 18/2/26 15:04
FUNCIONARIO: DOREIRA
CONTRAFIRMA: 967

Montevideo 18 de Febrero de 2026

PARTICULAR

Exposición de Motivos

I. Introducción

La presente iniciativa tiene por objeto modificar el artículo 26 bis de la Ley N° 19.824, de 18 de septiembre de 2019, en lo relativo al régimen de multas por exceso de velocidad, incorporando a texto expreso en la ley criterios de razonabilidad y proporcionalidad en la determinación de las sanciones.

En efecto, la citada ley había delegado en la reglamentación del Poder Ejecutivo la potestad de fijar topes máximos por infracciones de tránsito relacionadas con el exceso de velocidad.

El Decreto N° 303/023, promulgado por el Poder Ejecutivo el 3 de octubre de 2023, estableció valores unificados para las sanciones administrativas en materia de tránsito y seguridad vial, con el fin de armonizar las normativas nacionales y departamentales.

El sistema sancionatorio en materia de tránsito debe cumplir una función preventiva esencial para la protección de la vida, la integridad física de las personas y la seguridad vial en general. Sin embargo, toda potestad sancionadora del Estado debe ejercerse conforme a principios básicos del derecho, entre ellos la razonabilidad, la proporcionalidad y la justicia, evitando que las sanciones resulten excesivas o desalineadas con la gravedad concreta de la conducta.

La experiencia práctica en la aplicación del régimen vigente ha evidenciado situaciones en las cuales la cuantía de las multas por exceso de velocidad no siempre guarda una adecuada relación con la entidad de la infracción, las circunstancias del hecho ni el grado de riesgo generado. Tal desproporción no solo puede generar efectos injustos en casos concretos, sino también debilitar la legitimidad del sistema sancionatorio y su aceptación social, elementos esenciales para su eficacia preventiva.

En los hechos, la experiencia acumulada en los últimos años demuestra que la severidad de estas multas no ha logrado el objetivo esperado de reducir las infracciones de tránsito ni, por ende, la siniestralidad vial. Al contrario, los datos oficiales revelan un aumento sostenido en el número de siniestros, lesionados y fallecidos, tanto en jurisdicciones nacionales como departamentales.

PARTICULAR

La modificación propuesta busca establecer un esquema más equilibrado, que mantenga el objetivo prioritario de desalentar conductas peligrosas, pero que al mismo tiempo contemple escalas sancionatorias más ajustadas a la gravedad del exceso de velocidad y a criterios objetivos de graduación. De esta manera, se promueve un régimen más justo, transparente y coherente con los principios generales del derecho administrativo sancionador.

La necesidad de esta reforma se fundamenta en la evidencia empírica proporcionada por los informes anuales de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) -organismo responsable de recopilar y analizar los datos del Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRAN)-, los que destacan una tendencia al alza en la siniestralidad, y los excesos en las sanciones que viene reclamando la opinión pública, lo que cuestiona la eficacia del modelo punitivo actual y urge a replantear las estrategias de seguridad vial en Uruguay.

II. Fundamentos y Análisis de la Situación Actual

De acuerdo con los informes de la UNASEV, la siniestralidad vial no solo no ha disminuido tras la implementación del decreto 303/023, sino que ha experimentado un incremento significativo. Para el año 2024, se registraron 21.597 siniestros de tránsito en todo el territorio nacional, lo que representa un aumento del 4,9% en comparación con 2023. Este incremento se tradujo en 27.300 personas lesionadas (un 5,7% más que el año anterior), desglosadas en 23.026 heridos leves (aumento del 5,4%), 3.840 heridos graves (aumento del 7,8%) y 434 fallecidos (aumento del 2,8%, pasando de 422 en 2023).

Estos datos abarcan tanto la jurisdicción nacional (rutas y carreteras interdepartamentales) como la departamental (vías urbanas y locales), evidenciando un problema sistémico que trasciende los ámbitos administrativos.

La tendencia al alza continuó en 2025, según datos preliminares de la UNASEV. En ese año, se reportaron 22.475 siniestros, con 28.326 lesionados y 470 fallecidos, lo que implica un incremento de 36 muertes respecto a 2024 (un 8,3% más). Hasta diciembre de 2025, las proyecciones indicaban que el total podría alcanzar entre 460 y 465 fallecidos, consolidando un patrón de crecimiento sostenido desde 2020.

Este aumento se observa particularmente en grupos vulnerables: el 49% de las víctimas fatales en 2024 circulaban en motocicletas, y más de la mitad de los lesionados tenían entre 15 y 34 años, con el rango de 20-24 años como el más afectado.

PARTICULAR

Estos indicadores demuestran que la severidad de las multas por exceso de velocidad, implementada desde octubre de 2023, no ha generado la disuasión esperada. Al contrario, la persistencia e incremento de los siniestros sugieren que factores como la falta de educación vial, deficiencias en la infraestructura, insuficiente fiscalización y problemas culturales en el cumplimiento normativo juegan un rol más determinante. Estudios internacionales, como los de la Organización Mundial de la Salud (OMS), indican que un enfoque exclusivamente punitivo puede generar resistencia social y evasión, sin impactar en la raíz del problema. En Uruguay, la UNASEV ha advertido sobre una "tendencia" al alza que se mantiene en los primeros meses de 2026, lo que exige intervenciones multifactoriales.

En jurisdicciones departamentales, como Montevideo y otros departamentos, el incremento en siniestros urbanos (colisiones en intersecciones, atropellos) ha sido notorio, con un promedio de 75 personas lesionadas por día en 2024.

En rutas nacionales, el exceso de velocidad sigue siendo un factor clave, pero las multas elevadas no han reducido su incidencia, posiblemente debido a la percepción de iniquidad económica.

En este contexto, es relevante destacar que los gobiernos departamentales, a través del Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE), recaudaron un total de US\$ 144 millones en multas de tránsito durante 2023 y 2024, correspondiente a \$ 5.684 millones de pesos uruguayos (al tipo de cambio de \$ 39,4 por dólar establecido por el Congreso de Intendentes). Esta cifra se desglosa en \$ 2.973 millones en 2023 y \$ 2.711 millones en 2024, derivada de más de 900.000 infracciones cobradas en ese período.

Sin embargo, esta recaudación significativa no refleja una mejora en el cumplimiento normativo, sino que coexiste con altos niveles de morosidad. En 2023, solo el 32% de las multas aplicadas fueron pagadas (330.000 de 1.020.413), lo que implica una morosidad del 68%. En 2024, esta tasa de pago descendió al 29% (284.667 de 994.786), elevando la morosidad al 71%, con dos tercios de las infracciones impagas.

Además, al cierre de 2024, las multas pendientes de cobro ascendían a 3.672.213, representando \$ 23.860 millones (US\$ 605 millones), lo que evidencia que la severidad de las sanciones genera evasión en lugar de disuasión.

PARTICULAR

III. Propuesta de Modificación

Ante esta realidad, el proyecto de ley propone una adecuación a la baja de las multas por exceso de velocidad establecidas en el Decreto 303/023, reduciendo los valores en algunos casos hasta en un 50% para hacerlos más proporcionales y accesibles, sin menoscabar su función disuasoria. Específicamente:

- Exceso hasta 20 km/h: reducir de 5 UR a 2,5 UR.
- Exceso entre 21 y 30 km/h: de 8 UR a 4 UR.
- Exceso desde 31 km/h hasta doble menos uno: de 12 UR a 6 UR.
- Exceso por encima del doble: de 15 UR a 12 UR.

Esta reducción se aplicaría manteniendo las demás sanciones complementarias, como el retiro de puntos del Permiso Único Nacional de Conducir (PUNC), suspensiones o inmovilizaciones vehiculares, para preservar la integralidad del sistema.

La medida no implica una laxitud en la aplicación de la ley, sino un reequilibrio que incentive el cumplimiento voluntario.

Por su alta peligrosidad y por el riesgo asociado a la preservación de la integridad física y la vida de las personas, se mantiene la severidad de las sanciones por conducir bajos los efectos del alcohol o las drogas.

Esta reforma se alinea con experiencias exitosas en otros países, donde la combinación de sanciones moderadas con prevención ha logrado reducciones sostenidas en la siniestralidad.

IV. Conclusión

La persistencia del aumento en la siniestralidad vial, documentada por la UNASEV en sus informes de 2023, 2024 y 2025, evidencia que el enfoque punitivo del Decreto 303/023 no ha servido para mitigar las infracciones por exceso de velocidad. Con 423 fallecidos en 2023, 434 fallecidos en 2024 y 470 en 2025, Uruguay enfrenta un desafío urgente que requiere políticas más integrales.

PARTICULAR

Este proyecto de ley busca corregir uno de sus aspectos principales mediante una reducción razonable de las multas, aplicando una política en materia de seguridad vial guiada por los principios de gradualidad y transparencia, que priorice el cumplimiento de las normas, que debe de ser acompañada por la ineludible obligación de los distintos Organismos públicos con competencia en la materia, de fomentar más un modelo de seguridad vial basado más en campañas de educación, prevención y concientización, que en un enfoque meramente recaudatorio.

En definitiva, la modificación proyectada busca armonizar la protección de la seguridad pública con el pleno respeto de los derechos y garantías que deben regir toda actuación estatal, reafirmando que la eficacia del sistema sancionador no depende de su severidad indiscriminada, sino de su justicia, razonabilidad y legitimidad.



Alvaro Perrone



Conrado Rodriguez



Sebastian Andujar