

PARTICULAR

PROYECTO DE LEY**Artículo 1.º — Sustitución del artículo 13 de la Ley N.º 19.061**

Sustitúyese el artículo 13 de la Ley N.º 19.061, de 6 de enero de 2013, por el siguiente:

“Artículo 13. — Prohibición del uso y manipulación de dispositivos electrónicos durante la conducción.

Prohíbese a los conductores de cualquier tipo o categoría de vehículos, mientras circulen por la vía pública o por vías privadas libradas al uso público, utilizar, manipular, consultar o interactuar, directa o indirectamente, con teléfonos celulares, dispositivos de telefonía móvil, tablets u otros dispositivos electrónicos portátiles que no se encuentren incorporados de fábrica al vehículo.

La prohibición comprende, entre otras conductas:

- A)** Sostener o manipular el dispositivo con cualquiera de las manos.
- B)** Leer, redactar, enviar, responder o consultar mensajes de texto, mensajes instantáneos o cualquier otra forma de comunicación.
- C)** Utilizar redes sociales, aplicaciones, navegadores, plataformas digitales o servicios de mensajería.
- D)** Realizar o atender llamadas mediante la manipulación del dispositivo.
- E)** Tomar fotografías, realizar grabaciones de video o audio o efectuar transmisiones en vivo.
- F)** Consultar, seleccionar o reproducir contenidos audiovisuales.
- G)** Manipular o consultar la pantalla del dispositivo, aun cuando este se encuentre colocado en un soporte o dispositivo de sujeción.
- H)** Realizar cualquier otra operación que implique desviar la atención visual, manual o cognitiva de la conducción.

La utilización de los dispositivos comprendidos en el presente artículo solamente estará permitida cuando el vehículo se encuentre **efectivamente estacionado**, de acuerdo con las normas de tránsito vigentes.

PARTICULAR

A los efectos del presente artículo, no se considerará que el vehículo se encuentra estacionado por el solo hecho de encontrarse momentáneamente detenido ante un semáforo en rojo, una señal de "PARE", una señal de "CEDA EL PASO", una congestión, un embotellamiento, una retención del tránsito, una detención momentánea o cualquier otra circunstancia propia de la circulación.

En consecuencia, la prohibición establecida en el presente artículo será aplicable aun cuando el vehículo se encuentre completamente detenido, siempre que dicha detención sea consecuencia de las condiciones o circunstancias del tránsito.

Quedan exceptuados de la prohibición los sistemas electrónicos de comunicación, navegación, asistencia o entretenimiento que se encuentren incorporados de fábrica al vehículo, siempre que su utilización no requiera la manipulación de dispositivos electrónicos portátiles durante la conducción.

La utilización de dispositivos electrónicos en situaciones de emergencia podrá efectuarse en las condiciones que establezca la reglamentación, procurando que dicha utilización no genere un riesgo adicional para la circulación.

La infracción a las disposiciones del presente artículo será sancionada con una multa de **ocho Unidades Reajustables (8 UR)**.

En caso de primera infracción firme, corresponderá además la **suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir por el término de treinta días**.

En caso de reincidencia, corresponderá una multa de doce Unidades Reajustables (12 UR) y la **suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir por el término de ciento ochenta días**.

Las sanciones previstas en el presente artículo serán aplicables sin perjuicio de la quita de puntos que corresponda de acuerdo con el Sistema del Permiso Nacional de Conducir por Puntos.

PARTICULAR

La reincidencia será determinada conforme a lo establecido en la presente ley y su reglamentación, debiendo existir resolución firme respecto de la infracción anterior.

La infracción podrá ser constatada por los funcionarios competentes y mediante sistemas tecnológicos de fiscalización debidamente habilitados.

A tales efectos podrán utilizarse, entre otros, cámaras de fiscalización de tránsito, cámaras de control de velocidad, cámaras de videovigilancia, dispositivos de detección automatizada y otros sistemas tecnológicos que permitan registrar objetivamente la conducta infractora.

Las imágenes, registros y demás elementos obtenidos mediante dichos sistemas podrán constituir medios de prueba de la infracción, siempre que hayan sido obtenidos, conservados y tratados de conformidad con la normativa vigente y se garantice el derecho de defensa y el debido procedimiento administrativo.***

Artículo 2.º — Modificación del régimen de sanciones

Agrégase a la Ley N.º 19.824, de 18 de setiembre de 2019, el siguiente artículo:

“Artículo 25 BIS. — Uso de dispositivos electrónicos durante la conducción.

La infracción prevista en el artículo 13 de la Ley N.º 19.061, en la redacción dada por la presente ley, será considerada infracción gravísima.

La comisión de dicha infracción dará lugar a la aplicación acumulativa de las siguientes consecuencias:

- A) Multa de ocho Unidades Reajustables (8 UR).
- B) Quita de puntos conforme al Sistema del Permiso Nacional de Conducir por Puntos.
- C) Suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir por treinta días cuando se trate de la primera infracción firme.
- D) Suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir por ciento ochenta días en caso de reincidencia.

PARTICULAR

Las sanciones previstas en los literales precedentes serán independientes de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder cuando de la conducta resultaren otras consecuencias jurídicamente relevantes.”**

Artículo 3.º — Fiscalización tecnológica

La constatación de las infracciones previstas en la presente ley podrá realizarse mediante sistemas tecnológicos de fiscalización, incluyendo cámaras de control de tránsito, cámaras de control de velocidad, sistemas de videovigilancia, dispositivos de reconocimiento y registro de imágenes y cualquier otro medio tecnológico que permita acreditar objetivamente la comisión de la infracción.

La autoridad competente podrá establecer sistemas automatizados de detección y generación de actas de infracción, de acuerdo con las condiciones técnicas y procedimientos que determine la reglamentación.

Cuando la infracción sea detectada mediante medios tecnológicos y no pueda identificarse inmediatamente al conductor, se notificará al titular o poseedor registral del vehículo a efectos de que identifique al conductor responsable, de conformidad con las disposiciones vigentes sobre el Permiso Nacional de Conducir por Puntos y el procedimiento administrativo correspondiente.

Artículo 4.º — Protección de datos personales

Los registros audiovisuales, imágenes y demás datos obtenidos mediante los sistemas de fiscalización previstos en la presente ley deberán ser tratados exclusivamente para fines de seguridad vial, fiscalización del tránsito, determinación de infracciones y aplicación de las sanciones correspondientes.

El tratamiento, conservación, acceso, comunicación y eliminación de dichos datos deberá ajustarse a la normativa vigente en materia de protección de datos personales.

Los registros deberán conservarse durante el tiempo estrictamente necesario para el cumplimiento de las finalidades previstas en la presente ley y para la

PARTICULAR

sustanciación de los procedimientos administrativos o judiciales que correspondan.

Artículo 5.º — Coordinación institucional

La Unidad Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los Gobiernos Departamentales, en el ámbito de sus respectivas competencias, coordinarán la implementación de mecanismos de fiscalización y control destinados al cumplimiento de la presente ley.

Se promoverá especialmente la instalación y utilización de sistemas tecnológicos de fiscalización en aquellos puntos de la red vial que presenten mayores niveles de siniestralidad, circulación vehicular o riesgo asociado a las distracciones durante la conducción.

Artículo 6.º — Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro del plazo de ciento ochenta días desde su promulgación.

La reglamentación establecerá, entre otros aspectos:

- A) Las características técnicas y condiciones de funcionamiento de los sistemas tecnológicos de fiscalización.
- B) Los procedimientos de constatación de las infracciones.
- C) Los mecanismos de identificación del vehículo y del conductor.
- D) Los requisitos técnicos de las imágenes y registros utilizados como prueba.
- E) Las condiciones de conservación y seguridad de los registros.
- F) Los procedimientos de notificación y descargo.
- G) Los criterios para determinar la reincidencia.
- H) Los procedimientos de coordinación entre los organismos nacionales y departamentales competentes.

Artículo 7.º — Campaña de concientización

El Poder Ejecutivo, a través de la Unidad Nacional de Seguridad Vial y en coordinación con los Gobiernos Departamentales, desarrollará campañas

PARTICULAR

permanentes de educación y concientización sobre los riesgos derivados del uso de teléfonos celulares y dispositivos electrónicos durante la conducción.

Las campañas promoverán especialmente el concepto:

“CERO CHAT: AL CONDUCIR, EL CELULAR SE GUARDA.”

Artículo 8.º — Período de adecuación

La presente ley entrará en vigencia a los noventa días de su promulgación.

Durante dicho período, los organismos competentes deberán realizar campañas públicas de información y concientización sobre las nuevas disposiciones y las sanciones previstas.

Artículo 9.º — Comuníquese

Comuníquese, etc.

Montevideo, 18 de agosto de 2026.


FERNANDO PÉREZ BRAGGIO
Representante Nacional.

CÁMARA DE REPRESENTANTES			
DEPARTAMENTO DE ENTRADA Y TRÁMITE			
RECIBIDO	18	8	26
HORA: 14:00	FUNCIONARIO: 967		

PROYECTO DE LEY “CERO CHAT”

Exposición de Motivos

La seguridad vial constituye una responsabilidad colectiva y una prioridad de las políticas públicas, en tanto se encuentra directamente vinculada con la protección de la vida y la integridad física de todas las personas que utilizan la vía pública.

La siniestralidad vial continúa representando uno de los principales desafíos en materia de seguridad y prevención. La circulación de un número creciente de vehículos, sumada a factores humanos como la imprudencia, la falta de atención, el exceso de velocidad y las distracciones, exige profundizar permanentemente las políticas destinadas a prevenir los siniestros de tránsito.

Entre las conductas que generan especial preocupación se encuentra el uso de teléfonos celulares y otros dispositivos electrónicos durante la conducción.

La utilización de estos dispositivos puede producir simultáneamente distracción visual, manual y cognitiva. El conductor que dirige su atención hacia una pantalla deja de observar durante ese lapso las condiciones del tránsito, disminuye su capacidad de reacción y aumenta el riesgo para sí mismo y para terceros.

La legislación uruguaya ya reconoce la peligrosidad de esta conducta. El artículo 13 de la Ley N.º 19.061, de 6 de enero de 2013, prohíbe actualmente a los conductores el uso de dispositivos de telefonía móvil u otros medios o sistemas de comunicación mientras circulan, aunque admite las comunicaciones realizadas sin utilizar las manos.

La experiencia cotidiana demuestra, sin embargo, que la distracción generada por los dispositivos electrónicos no se limita a la utilización manual del teléfono. Leer un mensaje, consultar una aplicación, revisar una red social,

PARTICULAR

observar una fotografía, seleccionar música, responder un mensaje o realizar una fotografía o video puede desviar durante varios segundos la atención del conductor.

A una velocidad de 50 kilómetros por hora, un vehículo recorre aproximadamente 13,9 metros por segundo. Por lo tanto, cinco segundos de distracción representan aproximadamente 70 metros de recorrido.

Esto significa que una acción aparentemente breve, como mirar un mensaje, puede representar una distancia considerable recorrida sin que la atención del conductor se encuentre plenamente dirigida a la circulación.

La presente iniciativa, denominada "Cero Chat", pretende establecer un principio claro y sencillo:

Mientras el vehículo se encuentre integrado al tránsito, el conductor no debe utilizar ni manipular su teléfono celular ni otros dispositivos electrónicos portátiles.

La propuesta procura superar una interpretación restrictiva según la cual el problema consistiría exclusivamente en sostener el teléfono con una de las manos. El riesgo también existe cuando el conductor utiliza un teléfono colocado en un soporte, mira su pantalla, interactúa con ella o utiliza aplicaciones que desvían su atención de la conducción.

Asimismo, se pretende eliminar una situación que genera confusión en la aplicación de la normativa: la utilización del teléfono mientras el vehículo se encuentra momentáneamente detenido ante un semáforo en rojo, una señal de "PARE", una señal de "CEDA EL PASO", una congestión, un embotellamiento o cualquier otra circunstancia propia de la circulación.

El hecho de que un vehículo se encuentre momentáneamente detenido no significa que haya dejado de estar integrado al tránsito.

Un conductor detenido ante un semáforo en rojo debe permanecer atento a la señalización, a los peatones, a los vehículos que circulan a su alrededor y a



PARTICULAR

las condiciones que puedan determinar el reinicio de la marcha. La detención momentánea no constituye, por tanto, una autorización para utilizar el teléfono celular.

Por ello, el proyecto establece expresamente que el uso del dispositivo solamente será permitido cuando el vehículo se encuentre **efectivamente estacionado**, conforme a las normas de tránsito vigentes.

La finalidad de esta disposición no es impedir la utilización de la tecnología ni restringir las comunicaciones de los ciudadanos, sino establecer un límite durante una actividad que exige concentración y responsabilidad: la conducción de un vehículo.

La iniciativa también procura fortalecer los mecanismos de fiscalización.

La Ley N.º 19.824 ya contempla la posibilidad de que las infracciones de tránsito sean constatadas mediante medios tecnológicos, además de la actuación directa de los funcionarios competentes. Asimismo, la normativa vigente establece que las sanciones pueden graduarse considerando la gravedad del hecho, sus antecedentes y la reincidencia.

En consecuencia, resulta conveniente avanzar hacia la utilización progresiva de sistemas tecnológicos capaces de detectar y registrar conductas incompatibles con la conducción segura.

Las cámaras de control de tránsito, cámaras de fiscalización, cámaras de control de velocidad, sistemas de videovigilancia y otros dispositivos tecnológicos podrán constituir herramientas fundamentales para detectar infracciones que muchas veces resultan difíciles de fiscalizar mediante controles presenciales.

La utilización de estos sistemas deberá realizarse respetando las garantías constitucionales, el debido procedimiento administrativo y la legislación vigente en materia de protección de datos personales.

El proyecto establece asimismo un régimen sancionatorio más severo.

PARTICULAR

Se propone elevar la multa correspondiente a la infracción a **8 Unidades Reajustables (UR)** y establecer la suspensión del Permiso Único Nacional de Conducir por **30 días en la primera infracción** y por **180 días en caso de reincidencia**.

La finalidad de estas sanciones no es recaudatoria, sino eminentemente preventiva y disuasoria.

La sanción económica por sí sola puede resultar insuficiente para modificar una conducta que se ha transformado en un hábito cotidiano. Por esa razón, la suspensión temporal del permiso de conducir pretende generar una consecuencia directa sobre el derecho a conducir cuando se incurre reiteradamente en una conducta que incrementa el riesgo vial.

La propuesta se integra, asimismo, con el actual Sistema del Permiso Nacional de Conducir por Puntos. La normativa vigente ya considera gravísima la conducta de conducir manipulando un teléfono celular y establece una quita de seis puntos.

El presente proyecto no pretende sustituir dicho mecanismo, sino reforzarlo, dejando expresamente establecido que las consecuencias previstas para esta infracción serán aplicables sin perjuicio de la correspondiente quita de puntos que determine el régimen vigente.

De esta manera, el sistema contará con diferentes herramientas de prevención y sanción: multa, pérdida de puntos y, ante los supuestos previstos por la ley, suspensión del permiso de conducir.

La reincidencia adquiere particular relevancia. Una primera infracción puede ser consecuencia de una conducta imprudente o de un hábito arraigado. La reiteración, en cambio, demuestra el incumplimiento persistente de una norma destinada a proteger la vida y la integridad de los usuarios de la vía pública.

PARTICULAR

Por ello, el proyecto establece una consecuencia significativamente más severa para quien, habiendo sido sancionado, vuelva a incurrir en la misma conducta.

La iniciativa pretende, en definitiva, generar un cambio cultural.

No se trata solamente de prohibir el uso de un teléfono celular.

Se trata de establecer un principio de responsabilidad:

Al conducir, la prioridad es conducir.

Por las razones expuestas, se entiende necesario modificar el artículo 13 de la Ley N.º 19.061, fortalecer el régimen sancionatorio aplicable al uso de dispositivos electrónicos durante la conducción y promover la utilización de nuevas tecnologías como herramientas de prevención y fiscalización de las infracciones de tránsito.

Montevideo, 18 de agosto de 2026.



FERNANDO PÉREZ BRAGGIO
Representante Nacional.