

PROYECTO DE LEY

Ley de Conducción Autónoma y Automatizada en Uruguay

Artículo 1.º (Objeto). — La presente ley, de orden público e interés general, tiene por objeto establecer el marco jurídico aplicable a la conducción autónoma y a la nueva realidad derivada de la inteligencia artificial, la robótica y las tecnologías conexas aplicadas a la movilidad, comprendiendo la circulación, homologación, utilización, supervisión y responsabilidades derivadas de vehículos equipados con Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción y Sistemas de Conducción Automatizada en el territorio nacional.

Artículo 2.º (Definiciones). — A los efectos de la presente ley se entenderá por:

A) Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción: conjunto de tecnologías destinadas a asistir al conductor humano durante la conducción, requiriendo su supervisión permanente.

B) Sistema de Conducción Automatizada: sistema capaz de ejecutar la tarea dinámica de conducción, sin necesidad de supervisión humana activa, dentro de las condiciones para las cuales hubiera sido homologado.

C) Usuario a Cargo: persona responsable de la utilización del vehículo y obligada a asumir las funciones que la ley y la reglamentación determinen durante la operación de un sistema de conducción automatizada.

D) Tarea de Conducción Dinámica: ejecución en tiempo real de todas las funciones operativas (dirección, frenado, aceleración) y tácticas (detección de objetos, respuesta a eventos y maniobras de evasión) requeridas para desplazar el vehículo.

E) Dominio de Diseño Operativo: conjunto de condiciones bajo las cuales un sistema de conducción automatizada ha sido diseñado y autorizado para funcionar.

F) Servicio de Transporte de Pasajeros sin Conductor: modalidad de transporte de personas prestada mediante un vehículo que opera con un Sistema de Conducción Automatizada, sin intervención de un conductor humano durante el trayecto.

PARTICULAR

Las restantes especificaciones técnicas serán determinadas por la reglamentación, tomando como referencia los estándares internacionales aplicables.

Artículo 3.º (Interés nacional). — Declárase de interés nacional la materia relativa a la conducción autónoma y automatizada de vehículos. Declárase asimismo de interés nacional y concurrente con los gobiernos departamentales la materia relativa a los vehículos destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros sin Conductor, en atención a la seguridad de las personas, a la necesidad de contar con estándares técnicos uniformes en todo el territorio y a la responsabilidad civil derivada de su circulación.

Artículo 4.º (Estándares mínimos de seguridad). — El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la participación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, establecerá los estándares técnicos mínimos de seguridad exigibles a los vehículos equipados con Sistemas de Conducción Automatizada, tomando como referencia los reglamentos técnicos aprobados por el Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP.29) de las Naciones Unidas.

Cuando el vehículo incorpore sistemas de conectividad, la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones intervendrá en la fijación de los estándares técnicos aplicables a dichos sistemas.

Los estándares mínimos de seguridad establecidos conforme al presente artículo regirán en todo el territorio nacional.

Artículo 5.º (Exigencias técnicas de los vehículos). — Los vehículos equipados con Sistemas de Conducción Automatizada que circulen en el territorio nacional deberán contar, entre otras, con las siguientes prestaciones mínimas, homologadas por el fabricante conforme a los estándares internacionalmente reconocidos:

A) Un Sistema de Almacenamiento de Datos Para la Conducción Automatizada, en las condiciones establecidas en el artículo 8.º de la presente ley.

B) Mecanismos de detección y respuesta ante fallas del sistema, incluyendo la ejecución de una maniobra de riesgo mínimo cuando el sistema no pueda continuar operando dentro de su Dominio de Diseño Operativo.

C) Sistemas de ciberseguridad y de gestión de actualizaciones de software, que garanticen que las actualizaciones no alteren las condiciones bajo las cuales el sistema fue homologado sin la debida comunicación a la autoridad competente.

PARTICULAR

D) Mecanismos que permitan al Usuario a Cargo, cuando corresponda, recuperar el control del vehículo en forma segura.

La reglamentación podrá establecer exigencias técnicas adicionales, tomando como referencia los estándares del Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP.29) y demás organismos internacionales de homologación.

Artículo 6.º (Registro). — Los fabricantes, importadores o representantes de vehículos equipados con Sistemas de Conducción Automatizada deberán registrar ante la UNASEV la homologación internacional del sistema y su Dominio de Diseño Operativo, sin perjuicio de las exigencias técnicas establecidas en el artículo anterior.

Las actualizaciones de software que alteren las condiciones bajo las cuales el sistema hubiera sido homologado deberán comunicarse en la forma y condiciones que establezca la reglamentación.

Artículo 7.º (Modificación del artículo 24 de la Ley N.º 18.191). — Sustitúyese el artículo 24 de la Ley N.º 18.191, de 14 de noviembre de 2007, por el siguiente:

“Artículo 24. Toda persona que conduzca un vehículo deberá hacerlo con prudencia y atención, procurando prevenir siniestros de tránsito y conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo.

Se considerará que existe dominio efectivo cuando:

A) El vehículo sea conducido directamente por una persona.

B) El vehículo opere mediante un Sistema Avanzado de Asistencia a la Conducción, permaneciendo el conductor en condiciones de supervisar permanentemente su funcionamiento y asumir el control inmediato cuando resulte necesario.

C) El vehículo opere mediante un Sistema de Conducción Automatizada debidamente homologado por una norma internacional reconocida, dentro de las condiciones para las cuales hubiera sido autorizado, manteniendo el Usuario a Cargo las obligaciones previstas por la presente ley y su reglamentación.

La utilización de sistemas de conducción automatizada no exime del cumplimiento de las normas de tránsito ni disminuye las exigencias de seguridad vial establecidas por el ordenamiento jurídico.”

PARTICULAR

Artículo 8.º (Registro de eventos de conducción automatizada). — Los vehículos equipados con Sistemas de Conducción Automatizada deberán contar con un sistema de registro de eventos (Sistema de Almacenamiento de Datos Para la Conducción Automatizada) que permita determinar, en caso de siniestro, si la conducción era ejercida por el conductor o por el sistema automatizado.

Las características técnicas, condiciones de conservación, acceso y tratamiento de dicha información serán establecidas por la reglamentación, de conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos personales.

Artículo 9.º (Acción de Repetición Especial en el SOA — Reforma del artículo 16 de la Ley N.º 18.412). — Agréguese al artículo 16 de la Ley N.º 18.412, de 17 de noviembre de 2008, el siguiente literal:

“E) Cuando se verifique, mediante peritaje técnico emergente de los registros inalterables del Sistema de Almacenamiento de Datos Para la Conducción Automatizada (incluido y homologado en el vehículo), que al momento del siniestro el vehículo circulaba bajo el control dinámico exclusivo de un Sistema de Conducción Automatizada, y que el siniestro fue causado por una falla operativa del software, un error algorítmico o un sensorial.

En este caso, la aseguradora que abonare las indemnizaciones obligatorias a terceros o sus causahabientes se subrogará de pleno derecho para repetir el monto total desembolsado contra el fabricante del vehículo, el importador oficial o el desarrollador del software, quienes asumirán responsabilidad objetiva por producto defectuoso informático.”

Artículo 10.º (Entorno controlado de pruebas experimentales). — Promuévase la creación de un entorno controlado de pruebas experimentales (sandbox) destinado a la evaluación de vehículos equipados con tecnologías de conducción automatizada. Dicho entorno operará bajo la órbita del Decreto N.º 276/025, en coordinación con las autoridades e instituciones competentes y conforme a los requisitos, garantías y condiciones que fije la reglamentación.

Artículo 11.º (Soberanía y anonimización de datos viales). — Los datos telemáticos sobre estado de calzadas, flujo vehicular y señalización captados por vehículos automatizados en circulación podrán ser requeridos por la UNASEV y el MTOP con fines de gestión pública y planificación de infraestructura.

A) Los datos transmitidos a las autoridades deberán someterse a procesos estrictos de disociación y anonimización de conformidad con la Ley N.º 18.331, de Protección de Datos Personales.

PARTICULAR

B) El Estado promoverá acuerdos de colaboración con fabricantes e instituciones académicas para la creación de paquetes de datos viales anonimizados destinados al entrenamiento de modelos de inteligencia artificial e investigación en seguridad vial en el país.

Artículo 12.º (Competencia departamental y prohibición de cupos). — Corresponde a los gobiernos departamentales, en el ámbito de su competencia territorial, la disciplina del uso de la vía pública y los demás aspectos estrictamente locales vinculados a la circulación de vehículos equipados con Sistemas de Conducción Automatizada, sin perjuicio de los estándares mínimos de seguridad establecidos por la presente ley y su reglamentación.

Los gobiernos departamentales no podrán establecer cupos numéricos, contingentes ni restricciones cuantitativas de ninguna naturaleza a los vehículos destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros sin Conductor.

Artículo 13.º (Inaplicabilidad del régimen de la Ley N.º 9.515). — El régimen previsto en la Ley N.º 9.515, de 28 de octubre de 1935, y sus normas concordantes y complementarias, no resulta aplicable a los servicios de transporte de pasajeros prestados mediante vehículos que operen con Sistemas de Conducción Automatizada, sin intervención de un conductor.

Artículo 14.º (Reglamentación). — El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro del plazo de ciento ochenta (180) días contados a partir de su promulgación.

La reglamentación se elaborará con la participación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, el Congreso de Intendentes, la Dirección Nacional de Industrias, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, en lo pertinente, la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones.

Montevideo, 28 de julio de 2026.

CÁMARA DE REPRESENTANTES	
DEPARTAMENTO DE ENTRADA Y TRÁMITE	
RECIBIDO	28 7 26
HORA: 11:52	FUNCIONARIO: 987308


MAURICIO VIERA DUTRUEL
Representante Nacional.

PARTICULAR

Ley de Conducción Autónoma y Automatizada en Uruguay

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad atraviesa una profunda transformación impulsada por el desarrollo de la inteligencia artificial, la electrificación del transporte y la incorporación de sistemas de conducción automatizada.

Uruguay ya forma parte de este proceso, con un creciente parque de vehículos equipados con tecnologías avanzadas de asistencia a la conducción y la incorporación al mercado nacional de fabricantes que comercializan vehículos preparados para operar con distintos niveles de automatización.

Sin embargo, nuestro marco jurídico fue concebido para una realidad en la que la conducción era ejercida exclusivamente por una persona.

La legislación vigente no contempla la circulación de vehículos con sistemas de conducción automatizada, ni establece criterios para su homologación, el régimen de responsabilidades ante un siniestro, el tratamiento de los datos que generan o las condiciones bajo las cuales estas tecnologías pueden ser evaluadas en el territorio nacional.

En ese contexto, la modificación del concepto de "dominio efectivo del vehículo", previsto en el artículo 24 de la Ley N.º 18.191, constituye el eje central de esta iniciativa.

La redacción vigente parte del supuesto de que el control del vehículo debe ejercerse exclusivamente de forma física por el conductor. Sin embargo, la evolución tecnológica permite que determinados sistemas de conducción automatizada asuman, bajo condiciones previamente homologadas y dentro de límites operativos definidos, la tarea dinámica de conducción sin que ello implique una disminución de la seguridad vial.

Resulta, por tanto, necesario adecuar el concepto jurídico de dominio efectivo a esta nueva realidad tecnológica, preservando siempre la responsabilidad del usuario cuando corresponda y garantizando la protección de terceros.

PARTICULAR

Este vacío normativo genera incertidumbre para usuarios, fabricantes, aseguradoras y organismos públicos, al tiempo que limita las posibilidades de innovación y desarrollo tecnológico del país.

El presente proyecto de ley tiene por finalidad establecer un marco jurídico moderno que permita la incorporación gradual y segura de los sistemas de conducción automatizada, preservando como principio rector la seguridad vial.

Con ese objetivo, se actualiza la normativa nacional incorporando definiciones técnicas internacionalmente aceptadas, adecuando el concepto de dominio efectivo del vehículo, estableciendo exigencias técnicas y procedimientos de homologación, determinando criterios de responsabilidad cuando intervengan sistemas automatizados y promoviendo mecanismos de experimentación controlada bajo supervisión estatal.

Por otra parte, el proyecto declara de interés nacional la materia relativa a la conducción autónoma y automatizada, y de interés nacional y concurrente con los gobiernos departamentales la referida a los vehículos destinados al transporte de pasajeros sin conductor, en atención a la seguridad de las personas, a la responsabilidad civil derivada de su circulación y a la necesidad de contar con estándares uniformes en todo el territorio de la República.

Se establecen así estándares técnicos mínimos de seguridad, cuya fijación corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Unidad Nacional de Seguridad Vial, con la intervención de la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones cuando el vehículo incorpore sistemas de conectividad.

A los gobiernos departamentales se reserva la potestad de disciplinar el uso de la vía pública y los demás aspectos estrictamente locales de la circulación, sin que puedan imponerse cupos numéricos a los vehículos destinados al transporte de pasajeros sin conductor, en tanto dicha restricción resulta ajena a la naturaleza tecnológica del servicio y podría operar como una barrera artificial a la innovación.

PARTICULAR

Por idéntica razón, se establece expresamente que el régimen de la Ley N.º 9.515, de 28 de octubre de 1935, no resulta aplicable a los servicios de transporte de pasajeros prestados sin conductor, en tanto dicha norma fue concebida para disciplinar la actividad de choferes y los permisos bajo una lógica ajena a la conducción automatizada.

Asimismo, el proyecto toma como referencia los más recientes estándares técnicos aprobados en el ámbito del Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP.29) de las Naciones Unidas, procurando armonizar la normativa nacional con las mejores prácticas internacionales, sin renunciar a la autonomía normativa del país.

La presente iniciativa procura anticiparse a la nueva realidad derivada de la inteligencia artificial, la robótica y las tecnologías conexas aplicadas a la movilidad, brindando certeza jurídica, fortaleciendo la protección de los usuarios, promoviendo la innovación tecnológica y asegurando que el desarrollo de la movilidad inteligente se produzca dentro de un marco de responsabilidad, seguridad y confianza pública.

Montevideo, 28 de julio de 2026.


MAURICIO VIERA DUTRUEL
Representante Nacional.