

PROYECTO DE LEY

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos
en Congreso, sancionan con fuerza de ley...*

MARCO LEGAL PARA LOS VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Título I

Objeto, Ámbito y Definiciones

Capítulo 1

Objeto y ámbito de aplicación

ARTÍCULO 1º. Objeto - Definición. La presente ley tiene por objeto establecer el marco regulatorio nacional para hacer posible la circulación de vehículos de conducción autónoma, entendiéndose por tales a los vehículos dotados de sistemas complejos como sensores láser, radar, sistema de posicionamiento global y visión computarizada, actuadores y sistemas de comunicación y procesamiento de datos que permiten a la unidad complementar, mejorar y asistir la capacidad humana de manejo, control y navegación en entornos y condiciones predeterminadas, que permiten la vinculación de un punto A con otro B definido por el operador con una seguridad estadística superior al mejor promedio humano, y que teniendo en cuenta los distintos niveles de automatización, que se corresponden con el grado de autonomía que posee el vehículo, se categorizan en niveles de acuerdo a las siguientes características:

Nivel 0 - Sin automatización en la conducción: En este nivel, el conductor es responsable de todas las tareas de conducción. El vehículo no cuenta con ningún tipo de asistencia automatizada.

Nivel 1 - Asistencia al conductor: En este nivel el vehículo puede asistir al conductor en ciertas funciones específicas como la dirección o el frenado, pero no de manera simultánea. El conductor sigue siendo responsable de supervisar el entorno y realizar las demás tareas de conducción.

Nivel 2 - Automatización parcial: En este nivel el vehículo puede realizar simultáneamente DOS (2) o más funciones de conducción, como la aceleración, la dirección y el frenado, bajo ciertas condiciones específicas. Sin embargo, el conductor debe estar preparado para intervenir en cualquier momento y asumir el control total del vehículo si es necesario.

Nivel 3 - Automatización condicional: En este nivel el vehículo puede llevar a cabo la mayoría de las tareas de conducción en ciertas condiciones predefinidas, pero el conductor debe estar listo para intervenir si el sistema requiere asistencia. El conductor puede realizar otras actividades mientras el vehículo está en modo automatizado, pero debe estar preparado para tomar el control cuando sea necesario.

Nivel 4 - Alta automatización: En este nivel el vehículo puede operar de manera completamente autónoma en la mayoría de las situaciones y entornos, sin necesidad de intervención humana. Sin embargo, el alcance de la autonomía puede estar limitado a ciertas áreas geográficas o condiciones climáticas específicas.

Nivel 5 - Automatización completa: En este nivel el vehículo es completamente autónomo y puede operar de manera segura en cualquier situación y entorno, sin necesidad de intervención humana en absoluto. No hay restricciones geográficas o climáticas para la operación del vehículo en este nivel.

La aprobación inicial de vehículos de este Nivel se hará a modo experimental, previa a la autorización definitiva por parte de la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley son de orden público y de aplicación en todo el territorio nacional, en tanto se refieran a las materias delegadas al Estado federal y no afecten la autonomía de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Capítulo 2

Autoridad de aplicación - Autorizaciones

ARTÍCULO 3º.- Autoridad de Aplicación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad de aplicación de la presente ley. En tal carácter, deberá dictar la reglamentación dentro del plazo de 180 días de su promulgación.

ARTÍCULO 4º.- Autorización del software. Los vehículos autodirigidos deberán contar con un sistema (hardware, sensores, actuadores, sistema de posicionamiento satelital y software) con homologación técnica de la Autoridad de Aplicación.

La Autoridad de Aplicación otorgará la autorización de dicho sistema, sea un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS) o similar o el que resulte con idénticos propósitos del avance tecnológico, si se demuestra fehacientemente una siniestralidad menor al promedio de la siniestralidad correspondiente a la conducción humana.

Dicha autorización no podrá ser retirada excepto cuando dicha condición deje de cumplirse. Para la compilación de estos datos, la autoridad de aplicación podrá autorizar la circulación provisoria del software o utilizar los datos aportados por sus desarrolladores en otros países.

ARTÍCULO 5°.- Modos de conducción autorizados. La Autoridad de Aplicación determinará los modos de conducción autorizados para cada vía del territorio nacional, pudiendo emitir autorizaciones con restricciones geográficas y de velocidad, entre otras, considerando el estadio de desarrollo y pruebas de cada sistema autónomo.

Se establecerán los requisitos y se diseñarán los planes y cursos de capacitación necesarios para otorgar licencias de conducir habilitantes para los diversos roles que necesiten los vehículos de conducción autónoma, se trate de conductores de respaldo o remotos, según los niveles de automatización y las características o uso que se dará a la unidad, es decir, el peso o volumen que desplazará y si será destinada a carga o transporte de pasajeros.

Título II

Adecuación al sistema de tránsito

Capítulo 1

Licencias para conducir – Modificaciones a la Ley 24.449

ARTÍCULO 6°.- Licencias para conducir. Modifícase el Artículo 13 de la Ley 24.449, agregando un inciso i) con la siguiente redacción:

“**i)** La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos de conducción autónoma con habilitación para el servicio de transporte de pasajeros y carga de carácter interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Toda otra licencia para conducir vehículos de conducción autónoma emitida por la Nación, salvo autorización expresa o convenio con la jurisdicción local, tendrá validez sólo en jurisdicción federal.”

ARTÍCULO 7º.- Requisitos para otorgar las licencias para conducir. Modifícase el Artículo 14 de la Ley 24.449, agregando un inciso 9) con la siguiente redacción:

“**9)** La Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará los requisitos y conocimientos necesarios para otorgar las licencias para conducir vehículos de conducción autónoma según los niveles de automatización del artículo 1º. Asimismo, diseñará los cursos de capacitación que deberán cumplimentar quienes aspiren a obtener las licencias para conducir, pudiendo interactuar con instituciones o empresas del sector privado o con las áreas del Poder Ejecutivo que puedan facilitar o colaborar con la implementación de los mismos.”

ARTÍCULO 8º.- Clases de licencias para conducir. Modifícase el Artículo 16 de la Ley 24.449, agregando una **Clase H)** con la siguiente redacción:

“**Clase H)** Para vehículos de conducción autónoma, diferenciando los niveles de automatización del 1) al 5), conforme a la clasificación del artículo 1º de la presente, y la acumulación con el uso o destino, en caso de coincidir con los de alguna otra clase de las comprendidos en este artículo.”

ARTÍCULO 9º.- Conductor Profesional. Modifícase el Artículo 20 de la Ley 24.449, el que quedará con la siguiente redacción:

“**ARTICULO 20. — CONDUCTOR PROFESIONAL** Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D, E y H, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación

correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Para obtener la Licencia de Conductor Profesional de Clase H, en cualquiera de sus niveles, roles o usos, se deberá aprobar los cursos especiales diseñados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial para esa modalidad de vehículos.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar las licencias clase D y H, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria y los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación lo determine.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán, además, los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.”

Capítulo 2

Señalamiento vial y del vehículo – Modificaciones a la Ley 24.449

ARTÍCULO 10°.- Sistema uniforme de señalamiento. Modifícase el Artículo 22 de la Ley 24.449, el que quedará con la siguiente redacción:

“ARTICULO 22. — SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO. La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

Las áreas destinadas tanto para la prueba como para la circulación de vehículos de conducción autónoma deberán estar debidamente señalizadas, así como los vehículos de conducción autónoma, ya sea que se encuentren en etapa de prueba o habilitados para la circulación en la vía pública, deberán exhibir en forma visible la señalización que advierta de su condición.”

Capítulo 3

Requisitos – Modificaciones a la Ley 24.449

ARTÍCULO 11°.- Requisitos para vehículos de conducción autónoma. Incorpórase como Artículo 33 Bis a la Ley 24.449, el siguiente:

“ARTICULO 33 Bis. — REQUISITOS PARA VEHÍCULOS DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA. Los requisitos establecidos en los artículos precedentes serán de obligatorio cumplimiento para los vehículos de conducción autónoma, en todos los niveles de automatización, a excepción del nivel 5º, en el que podrán adaptarse a las condiciones de la aprobación inicial experimental o de la autorización definitiva por parte

de la autoridad de aplicación, en la medida en que la falta total de presencia humana en su interior convierta en superfluo o innecesario alguno de los previstos.”

ARTÍCULO 12°.- Requisitos para circular. Modifícase el Artículo 40 de la Ley 24.449, agregando un inciso l), a continuación del inciso k), con la siguiente redacción:

“l) Que, tratándose de un vehículo de conducción autónoma, deberá estar visiblemente señalizado en la unidad, con la oblea correspondiente entregada por la ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial, y cumplir con los requisitos correspondientes a su nivel de automatización.

ARTÍCULO 13°.- Seguro por Responsabilidad Civil obligatorio. Modifícase el Artículo 68 de la Ley 24.449, agregando un párrafo a continuación del primero, quedando el artículo con la siguiente redacción:

“**ARTICULO 68.** — SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Los vehículos de conducción autónoma, del grado de automatización previstos en los niveles 4 o superior, además de tener que estar cubiertos por el seguro obligatorio indicado en el párrafo anterior, cuando en ellos se preste un servicio de asistencia remota al conductor que va en el interior del vehículo, el prestador de ese servicio remoto deberá estar cubierto por seguro de responsabilidad civil por los eventuales daños y perjuicios que le pueda ocasionar a terceros y al conductor que va en el interior del vehículo por caso de asistencia imperita, negligente o imprudente. En caso de no existir en plaza aprobada y disponible una póliza de seguro para ese riesgo, con la autorización y modalidades que determinen la ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Seguros de la Nación, se lo podrá sustituir por un fideicomiso o un seguro de caución.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro."

Título III

Sanciones y Faltas

Capítulo 1

Sanciones – Modificaciones a la Ley 24.449

ARTÍCULO 14.- Clases. Modifícase el **Artículo 83** de la Ley 24.449, agregando un **inciso f')**, a continuación del inciso e), con la siguiente redacción:

“f”) Cancelación de la aprobación inicial experimental o de la autorización definitiva, en el caso de vehículos de conducción autónoma.”

Capítulo 2

Faltas – Modificaciones a la Ley 24.449

ARTÍCULO 15.- Faltas graves. Modifícase el **Artículo 77** de la Ley 24.449, agregando un **inciso z’)**, a continuación del inciso z), con la siguiente redacción:

“z’) Las verificadas sobre los vehículos de conducción autónoma que no cumplan con las exigencias correspondientes a su nivel de automatización o por las condiciones establecidas legalmente para su circulación.

Título IV

Infraestructura Vial y Zonas de Prueba

Capítulo 1

Infraestructura Vial

ARTÍCULO 16- Infraestructura vial compatible. La ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial – junto con Vialidad Nacional tendrán a su cargo la evaluación y diseño

de la infraestructura vial compatible para hacer posible la circulación de los vehículos de conducción autónoma. Establecerán los estándares de señalización, demarcación de carriles, límites de velocidad y conectividad, aptos para los sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) y otros que se vayan incorporando, conforme a las necesidades y avance de la tecnología.

Capítulo 2

Zonas de Prueba

ARTÍCULO 17- Habilitación de zonas de Prueba. La ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial –tendrá a su cargo la habilitación de las zonas de prueba para los vehículos de conducción autónoma y, para ello, podrá consultar previamente a Vialidad Nacional, la que deberá responder dentro de los 10 a 15 días. La demora injustificada en responder la consulta o en habilitar las zonas de prueba, será considerada falta grave de los funcionarios responsables, conforme al régimen disciplinario de la administración pública.

Título V

Protección de Datos, Ciberseguridad y Seguros

Capítulo 1

Caja negra, protección de datos y ciberseguridad

ARTÍCULO 18- Caja negra, protección de datos y ciberseguridad. Los datos contenidos en la llamada “caja negra” y emitidos desde los vehículos de conducción autónoma y/o hacia ellos, como intercambio en sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) u otros que se vayan incorporando, conforme al avance de la

tecnología, con las centrales de asistencia o conducción remota, son personales y gozan de la protección establecida por la legislación vigente para la protección de los datos personales y el amparo ante casos de violación a la ciberseguridad y delitos informáticos.

Capítulo 2

Seguros y Reaseguros. Modificaciones a la Ley 17.418

ARTÍCULO 19°.- Seguro de responsabilidad civil. Alcances. Modifícase el Artículo 109 de la Ley 17.418, quedando el artículo con la siguiente redacción:

“ARTICULO 109. — El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido.

Cuando el vehículo asegurado se encuentre autorizado para circular en modo de conducción autónoma, la póliza deberá individualizar, como riesgos diferenciados dentro de la cobertura de responsabilidad civil: el riesgo correspondiente al modo de conducción manual; y el riesgo correspondiente al modo de conducción autónoma, especificando el nivel de automatización y características del diseño autorizado.

La Superintendencia de Seguros de la Nación establecerá el marco contractual mínimo y los requisitos de suficiencia técnica y actuarial que deban reunir las pólizas que cubran el riesgo previsto sobre los vehículos de conducción autónoma, pudiendo autorizar su cobertura mediante endoso, cláusula adicional o póliza específica.

En caso de que el hecho generador del daño fuese causado por un vehículo de conducción autónoma, circulando en modo asistido, conforme a su nivel de automatización, la ausencia de una persona en la conducción dentro del vehículo no puede ser, por sí sola, causal de “exclusión de la cobertura.”

ARTÍCULO 20°.- Agravación del riesgo. Incorpórase como último párrafo del artículo 37 de la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“**ARTICULO 37.** — En caso de vehículos de conducción autónoma, constituye agravación del riesgo la utilización del modo de conducción fuera del nivel de automatización autorizado; la omisión del asegurado de instalar las actualizaciones de seguridad disponibles; y la desactivación, alteración o manipulación no autorizada del sistema de conducción automatizada o del registrador de eventos, en caso de estar disponible y resultar obligatorio, habiendo sido tenido en cuenta al momento de la contratación de la póliza.”

ARTÍCULO 21°.- Suministro de información técnica. Incorpórase como segundo párrafo del inciso a) del artículo 36 de la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“El fabricante, importador o desarrollador del sistema de conducción automatizada deberá poner a disposición de la Superintendencia de Seguros de la Nación y de las entidades aseguradoras que lo requieran, los parámetros técnicos de riesgo del sistema — dominio operacional de diseño, tasa de desconexión del modo autónomo, historial de incidentes y actualizaciones de seguridad— necesarios para la calificación actuarial del riesgo.”

ARTÍCULO 22°.- Acción de repetición contra el fabricante o desarrollador. Incorpórase como Artículo 118 Bis a la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“**ARTICULO 118 Bis.** — Cuando el asegurador hubiere indemnizado a la víctima o al asegurado por un siniestro producido mientras el vehículo circulaba en modo de conducción autónoma, tendrá acción de repetición contra el fabricante, importador o desarrollador del sistema de conducción autónoma, por las sumas efectivamente

abonadas, cuando el siniestro hubiere sido causado por una falla, defecto o funcionamiento inadecuado del sistema, sin perjuicio de las acciones que correspondan conforme al régimen de responsabilidad por defectos de los productos.

El ejercicio de la acción prevista en este artículo no podrá, bajo ninguna circunstancia, condicionar, demorar ni disminuir el pago de la indemnización debida a la víctima o al asegurado, quienes conservan el derecho a dirigirse directa y exclusivamente contra el asegurador conforme a lo establecido en el artículo 118.

La acción de repetición prescribe a los dos años, contados desde el pago de la indemnización.”

ARTÍCULO 23°.- Registrador de eventos. Carga de la prueba. Incorpórase como Artículo 119 Bis a la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“ARTICULO 119 Bis. — El fabricante, importador o desarrollador del sistema de conducción autónoma está obligado a conservar y a suministrar, en forma expedita, al asegurador, al asegurado, a la víctima y a la autoridad judicial o administrativa que los requiera, los datos del registrador de eventos correspondientes al siniestro denunciado.

Ante la falta de entrega de dichos datos dentro del plazo que fije la reglamentación, o su entrega en forma incompleta o de un modo que no resulte de utilidad, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el siniestro se produjo por falla del sistema de conducción automatizada, a los efectos de la acción de repetición prevista en el artículo 118 bis.

Los datos del registrador de eventos serán admitidos como prueba en sede judicial y administrativa y su tratamiento se sujeta a la normativa de protección de datos personales, sin que ello pueda oponerse como obstáculo al cumplimiento de la obligación de suministro prevista en este artículo.”

ARTÍCULO 24°.- Riesgo cibernético. Incorporase como Artículo 119 Ter a la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“ARTICULO 119 Ter. — El acceso, interferencia o manipulación no autorizados del sistema de conducción autónoma constituye un riesgo asegurable diferenciado, que podrá cubrirse mediante cláusula adicional, endoso o póliza específica, en las condiciones que determine la Superintendencia de Seguros de la Nación.”

ARTÍCULO 25°.- Reaseguro de riesgos tecnológicos emergentes. Incorporase como Artículo 162 Bis a la Ley N.º 17.418, el siguiente texto:

“ARTICULO 162 Bis. — Los riesgos derivados de la circulación de vehículos de conducción autónoma en los términos de esta Sección constituyen riesgos tecnológicos emergentes a los fines de su cesión en reaseguro.

La Superintendencia de Seguros de la Nación habilitará, mediante el régimen de reaseguro facultativo o de tratado que corresponda, la cesión de estos riesgos a reaseguradoras del exterior, en las condiciones y con los márgenes de retención que fije la reglamentación, teniendo presente la insuficiencia de experiencia estadística local propia de riesgos de reciente incorporación al mercado, pero sin que ello implique eximir las del cumplimiento del régimen reglamentario de la actividad reaseguradora sobre contratos y porcentajes de cesión de riesgo.”

Capítulo 3

Fondo de compensación transitorio

ARTÍCULO 26°.- Fondo de compensación transitorio. La Superintendencia de Seguros de la Nación constituirá, hasta tanto se disponga de experiencia estadística y actuarial local suficiente, un fondo de compensación transitorio para siniestros derivados de la circulación en modo de conducción autónoma, financiado mediante un cargo a los

fabricantes e importadores de vehículos de conducción autónoma. La reglamentación fijará su plazo de vigencia, que no podrá exceder de los seis (6) años desde la entrada en vigencia de la presente ley, pasible de ser prorrogado, por única vez, por igual término.

Título VI

Programación de reglas de decisión para estados de necesidad. Modificaciones al Código Penal de la Nación

Capítulo 1

Programación de reglas de decisión para estados de necesidad. Causa de Justificación. Modificación al Código Penal de la Nación

ARTÍCULO 27°.- Programación del estado de necesidad en vehículos de conducción autónoma. Modifícase el **Artículo 34** del Código Penal de la Nación, Ley 11.179 (T.O. 1984 actualizado), agregando un **inciso 8°**, con la siguiente redacción:

“**8°.** El que programare para un sistema de conducción autónoma, con anterioridad a su materialización, reglas de decisión susceptibles de resultar en la causación de un daño a bienes jurídicos con el fin de evitar un mal mayor, siempre que la regla de decisión no se efectúe en base a distinción alguna entre personas en razón de su edad, sexo, condición física, cantidad, u otra característica personal; que el daño que la regla de decisión pueda causar no recaiga, en ningún caso, de manera instrumental sobre una persona ajena a la situación de riesgo generada por la circulación del propio vehículo y no exista, dentro del sistema autorizado, una alternativa de acción menos lesiva disponible al momento de definirse la regla.”

Capítulo 2

Programación de reglas de decisión para estados de necesidad, direccionadas para favorecer a determinadas personas o grupos de personas. Pena prevista para el Homicidio simple. Modificación al Código Penal de la Nación

ARTÍCULO 28°.- Programación del estado de necesidad en vehículos de conducción autónoma para favorecer selectivamente a determinadas personas o categorías de personas. Modifícase el **Artículo 84 bis** del Código Penal de la Nación, Ley 11.179 (T.O. 1984 actualizado, artículo incorporado por art. 2° de la Ley 27.347 B.O. 6/1/2017), agregando un **segundo párrafo**, con la siguiente redacción:

“La pena será de prisión de ocho (8) a veinticinco (25) años para el que programare, desarrollare o hiciere programar para un sistema de vehículos de conducción autónoma, con anterioridad a su materialización, reglas de decisión susceptibles de resultar en la causación de un daño a bienes jurídicos con el pretexto de evitar un mal mayor, pero estas hubieren sido diseñadas u operadas con el propósito de favorecer selectivamente a determinadas personas o categorías de personas.”

Título VII

Cláusulas finales. Reglamentación. Invitación a adherir.

ARTÍCULO 29°.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los ciento ochenta días desde su promulgación.

ARTÍCULO 30°.- Invitación a adherir. Se invita a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley en las partes que puedan afectar sus competencias locales.

ARTÍCULO 31°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



"2026 - Año de la Grandeza Argentina"

Cristian Adrián Ritondo

Javier Sánchez Wrbá

Martin Yeza

Fernando De Andreis

Martin Ardohain

Emmanuel Bianchetti

María Florencia De Sensi

Antonela Giampieri

Alejandro Finocchiaro

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Las empresas automotrices más importantes del mundo se hayan desde hace tiempo en una competencia tecnológica que nos resulta lejana y ajena. Se están desarrollando vehículos con niveles de automatización que van desde una mínima asistencia al conductor hasta el total reemplazo de éste por un sistema de conducción autónoma que puede ser programado o asistido en forma remota.

Por citar dos de los casos más emblemáticos: La empresa china BYD presentó su Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS) de nivel 2 SAE, denominado "Ojo de Dios", en febrero de 2025, haciéndolo disponible incluso para sus modelos más pequeños. Los sistemas ADAS como el Ojo de Dios permiten funciones como la conducción automatizada en autopista bajo la supervisión del conductor, así como el estacionamiento y la salida totalmente automatizados. La versión más avanzada cuenta con tres sensores LiDAR, mientras que la más económica se basa en cámaras y sensores ultrasónicos. Este despliegue tecnológico permite funciones como navegación autónoma en autopistas, estacionamiento automático mediante smartphone y adelantamiento sin intervención del conductor.

El AUTOPILOT de Tesla se centra en asistir en autopista, mientras que el FSD (Full Self-Driving o Conducción Autónoma Total) amplía la conducción a entornos

urbanos, gestionando cruces, semáforos y maniobras complejas. Ambos requieren supervisión humana. Según la clasificación oficial de la SAE (Society of Automotive Engineers), el sistema sigue siendo nivel 2, lo que implica que el conductor debe supervisar en todo momento y estar preparado para intervenir. Este sistema ADAS fue presentado a fines de 2014 y más allá de la guerra que le hizo el grupo de activistas llamado The Dawn Project, Tesla pudo demostrar que la conducción autónoma supervisada es aproximadamente cuatro veces más segura, o incluso más, que la conducción humana por sí sola.

Por supuesto que hay más empresas y fabricantes tradicionales de esta clase de vehículos, como Mercedes-Benz y Honda, a los que se les han ido sumando Waymo (de Alphabet/Google), Baidu (con Apollo Go), Zoox (de Amazon), Cruise (de GM) y varios más. Es decir, no estamos hablando de ciencia ficción, sino de lo que ha venido pasando en los mercados de los que fuimos alejados por años de decadencia y aislamiento generados por el populismo.

El presente proyecto no intenta forzar la llegada de un avance tecnológico para el que, quizás, nuestra infraestructura vial no se encuentre todavía en condiciones de recibirlo, pero sí dejar sentadas las bases para que estemos en condiciones lo antes posible y nuestra inacción no sea un obstáculo para el progreso.

Los doctrinarios del mundo y también de nuestro país, atraídos por presentarse regulando un fenómeno futurista, pierden de vista que estamos frente a un avance tecnológico que viene para disminuir la incidencia del error humano en la conducción de

automotores e, incluso, para reducir el riesgo de los seres humanos, conductores o transportados, con capacidades diferentes, en el caso de vehículos que podrán circular totalmente automatizados y ponen la lupa sobre lo que podría llegar a pasar en hipótesis imaginarias, algunas de ellas improbables o simplemente descabelladas.

Sobre esas opiniones se asientan el miedo a lo nuevo, los prejuicios y los intereses creados, poniendo trabas a cada paso que se da en el camino del progreso.

Así es como se eternizan los períodos de prueba, se ponen toda clase de obstáculos y se imaginan problemas y soluciones para situaciones que todavía no se han llegado a producir y que quizás nunca se produzcan.

Hasta dónde se conoce, sólo han sido dos accidentes fatales –uno del conductor de respaldo y otro de una transeúnte– los que se han generado por el uso de vehículos autónomos (de nivel 5) que han generado gran alarma por todos los artículos de los doctrinarios analizando las derivaciones y peligros del empleo de esta nueva tecnología y en esos dos casos quedó probado que fue determinante para su producción la conducta humana.

Mientras tanto, los accidentes de tránsito generados por automóviles conducidos manualmente por seres humanos generan un promedio de 3.200 muertes al día en el mundo (en Argentina más de 4.000), 1.200.000 al año, son la principal causa de defunción en niños y jóvenes de 5 a 29 años, y los 50 millones de heridos graves anuales que provocan, colapsan los sistemas de emergencia y salud pública de los países en desarrollo.

Por supuesto que ello no quita que, antes de habilitar un sistema como éste, resulte necesario analizar los presupuestos básicos para que no nos sorprendan consecuencias negativas que resulten de tardía o imposible reparación y eso es lo que guía este proyecto.

Se trata de facilitar la llegada del adelanto tecnológico, pero adecuando la legislación en diversas materias, adaptando el sistema de tránsito y los reglamentos, la infraestructura vial, el régimen de faltas y sanciones, los seguros y reaseguros y las normas de fondo que consideramos necesario modificar.

Para ello nos hemos planteado cuáles son los impedimentos reales para la llegada de este avance tecnológico, cuál es el estado de la normativa vigente en nuestro país y qué resultaría necesario modificar para que esos obstáculos sean removidos o para adecuar el sistema a la irrupción de este adelanto tecnológico.

Argentina dio un primer paso importante en 2025, con el Decreto 196/2025, publicado en el Boletín Oficial el 18/03/2025, que modificó la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, introduciéndose como novedad la regulación de la conducción autónoma.

La norma definió al "vehículo autónomo" como aquel dotado de sistemas complejos como sensores láser, radares, sistemas de posicionamiento global y visión computarizada, actuadores y sistemas de comunicación que permiten complementar, mejorar y asistir la capacidad humana de manejo.

El decreto reconoció los distintos niveles de automatización, desde el Nivel 0 (sin automatización) hasta los niveles superiores hasta el Nivel 5 (automatización total).

La legislación vigente reconoce la figura de la conducción autónoma, pero a nivel de Decreto y le estaría faltando una regulación más detallada para facilitar su uso efectivo. Por esa razón, lo primero que proponemos es otorgarle jerarquía de ley a ese reconocimiento, especialmente en lo que hace a los aspectos básicos, es decir las definiciones y los niveles de automatización, para darle mayor estabilidad a un sistema que debe ser tenido en cuenta por empresas que deberían realizar grandes inversiones sobre normas que, de otra manera, podrían ser modificadas de un día para el otro, con graves consecuencias patrimoniales, no sólo para los inversores, sino también para un país que necesita de inversiones y mayor producción que genere más trabajo.

Actualmente no existe un organismo ni un protocolo local que certifique el funcionamiento de sistemas de nivel 2+ para las condiciones del tráfico argentino. Se necesitaría una reglamentación específica de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) que establezca estándares técnicos de validación, probablemente basados en el Reglamento UN 171 de la UNECE (ya usado en Europa). Países Bajos autorizó el FSD de Tesla amparándose en el reglamento UN Regulation 171, normativa que regula los sistemas de asistencia a la conducción de nivel 2 en la UE, y representa el primer caso de aplicación masiva de este marco legal.

Por eso proponemos que los vehículos de conducción autónoma cuenten con la homologación técnica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que será la Autoridad de Aplicación y que la autorización de dicho sistema, sea un Sistema Avanzado de Asistencia al Conductor (ADAS) o similar o el que resulte con idénticos propósitos del avance tecnológico, se otorgue sólo si se demuestra fehacientemente una siniestralidad menor al promedio de la siniestralidad correspondiente a la conducción humana y que dicha autorización no podrá ser retirada excepto cuando dicha condición deje de cumplirse.

En lo que respecta a la responsabilidad civil, se ha planteado que sería necesario reformar el Código Civil y Comercial y la Ley de Tránsito para distribuir responsabilidades entre el fabricante, el operador del software y el conductor.

La Ley de Tránsito, en realidad, no es la que determina la responsabilidad civil, pero sus disposiciones pueden llegar a configurar el cuadro de circunstancias, en este caso normativas, que la justicia tendrá en cuenta para deslindar a quién le corresponde.

Ya mencionamos que, a través del Decreto 196/2025, se modificó la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, incorporando la regulación de la conducción autónoma, pero si bien se avanzó bastante por la vía del decreto, eludiendo la reforma de la ley, hay aspectos que son inevitables, como, por ejemplo, incorporar al artículo 16 de la Ley 24.449, la licencia para conducir vehículos autónomos, porque hasta los de clase 5, es decir, aquellos de automatización completa, todos requieren, en diversas circunstancias, la intervención del conductor humano o de

conductores de respaldo y en algunos casos de operadores a distancia, que debieran contar con la debida capacitación para la conducción de ese tipo de automóviles, la que se acreditaría con la respectiva licencia.

Por eso en el Título II se propone toda una serie de modificaciones a la Ley 24.449 para incorporar este fenómeno de la conducción autónoma y adecuarla a un sistema de tránsito que no estaba preparado para ese fenómeno.

Se incorporan nuevos tipos de licencias para esa especie de vehículos, con la posibilidad de considerar los diferentes niveles de automatización y diversos roles en la conducción.

También se incorporan sanciones y faltas nuevas, y se les asignan requisitos para circular.

Incorporamos un artículo específico para que la ANSV - Agencia Nacional de Seguridad Vial —no demore la habilitación de las zonas de prueba para los vehículos de conducción autónoma.

En cambio, consideramos que no resulta necesario, por el momento, introducir modificaciones al régimen de responsabilidad civil, en relación con el advenimiento de este avance tecnológico.

Se habló mucho de la decisión que tomó la empresa BYD, en China, de asumir la responsabilidad de la maniobra de estacionamiento autónomo en el nivel 4. Esta medida de asumir la responsabilidad civil por sólo una de las prestaciones del automóvil que lanzan al mercado, ha sido interpretada como una especie de sacrificio individual, que pretende ser un ejemplo de la necesidad de adaptar el derecho para que pueda prosperar la nueva industria.

Sin embargo, no queda del todo claro si se trata de una calculada maniobra publicitaria, para exhibir confianza sobre el producto ante sus potenciales clientes, o de una necesidad frente al régimen normativo sobre responsabilidad civil imperante en China.

En términos generales, el sistema chino, en cuanto a la responsabilidad objetiva, aparenta similitud con el del derecho argentino (art. 1722 y ss. del CCCN), pero es algo diferente.

Para empezar, ellos establecen diferentes estándares de imputación, según el caso, mientras que el sistema argentino, aunque también distingue, lo hace de otra manera, siendo uniforme dentro del art. 1769 CCCN.

En segundo lugar, el peso de la jurisprudencia del Tribunal Supremo Popular -y quizás ésta sea la diferencia más profunda desde el punto de vista sistémico – resulta intimidante, toda vez que emite interpretaciones judiciales que tienen fuerza normativa vinculante general, casi equiparable a la ley. No son simples precedentes como en nuestro

sistema, sino verdaderas fuentes formales del derecho que completan y precisan los supuestos de responsabilidad objetiva. Esto no tiene equivalente directo en el derecho argentino.

Y, por último, el Código Civil chino contempla expresamente la indemnización punitiva en ciertos supuestos, algo que en el derecho argentino solo existe y en forma limitada en la Ley de Defensa del Consumidor (art. 52 bis) pero no en el régimen general de responsabilidad civil del CCCN.

En síntesis, la arquitectura es similar, pero el derecho chino tiende a ser más estricto, otorga al Tribunal Supremo un rol normativo muy particular, que le da cierta imprevisibilidad al sistema, y tiene una integración explícita del daño punitivo en el código de fondo.

Todo esto podría justificar anticiparse al accionar de esa justicia con medidas cautelosas, como la que ha tomado BYD, pero el efecto de hacerlo respecto de una sola maniobra del vehículo parece demasiado limitado en todos los aspectos, salvo en el publicitario.

Nuestro actual régimen de responsabilidad civil objetiva ha modificado el sistema del antiguo artículo 1113, que establecía una distinción crucial: si el daño se causaba con las cosas, el dueño o guardián podía eximirse probando su falta de culpa (responsabilidad subjetiva agravada), pero si el daño provenía del riesgo o vicio de la cosa, solo se liberaba acreditando culpa de la víctima o de un tercero por quien no debía responder. Ese segundo

supuesto fue la fuente de la responsabilidad objetiva por riesgo creado en el derecho argentino.

El nuevo art. 1722 establece que el factor es objetivo cuando la culpa del agente es irrelevante a fin de atribuir responsabilidad, y en tales casos el responsable se libera demostrando la causa ajena, salvo disposición legal en contrario, es decir, ahora la eximente no es la "no culpa" sino la ruptura del nexo causal.

El art. 1757 dispone la responsabilidad objetiva por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización.

Y el art. 1758 establece que el dueño y el guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas, considerándose guardián a quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene un provecho de ella.

Es decir, ahora han quedado expresamente comprendidas en nuestro Código de fondo las actividades peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización.

Con este robusto sustento normativo para la atribución de la responsabilidad civil, más la posibilidad de ejercer la autonomía de la voluntad por la vía contractual, en todo lo que no sea de orden público, no parece necesario, por el momento, tener que reformar el Código Civil y Comercial de la Nación para que se puedan importar, fabricar,

comerciar y/o habilitar la circulación de vehículos de conducción autónoma dentro de nuestro territorio.

Consideramos que los magistrados cuentan con herramientas sólidas para hacer frente a las situaciones que se vayan planteando y, en todo caso, la experiencia indicará en el futuro si será necesario hacer algún tipo de reforma, pero hoy la ansiedad por hacer cambios parece querer adelantar las soluciones a los problemas.

En lo que respecta a la responsabilidad penal, sucede algo parecido. La experiencia existente es muy poca, apenas un par de accidentes fatales y la mayoría de los siniestros reportados ocurrieron en contextos de prueba de las unidades, pero la doctrina es abundante en soluciones a problemas que, por ahora, se imaginan, pero todavía no se han producido, ni han formado suficiente jurisprudencia en los tribunales que permita identificar cuestiones conflictivas en la interpretación o aplicación de las normas.

Lo primero que descartamos del debate es la factibilidad de trazar una responsabilidad autónoma del sujeto robótico.

Hay quienes pretenden otorgarles cierta personería a estos automóviles, es decir, atribuirle personalidad a una máquina, y parece que, por el momento, todavía estamos lejos de llegar a esa hipótesis animista.

Es por ello que, sin entrar en debate sobre las diversas e infinitas definiciones sobre el Derecho Penal generadas por la doctrina, coincidamos en que tiene por misión restablecer el orden aplicando una pena al autor de un delito y, por esa razón, las normas penales están dirigidas hacia sujetos que pueden motivarse con los mandatos y prohibiciones que ellas contienen, de modo que tratamos de analizar si resultaba necesario modificar el ordenamiento sustantivo para que puedan circular vehículos autónomos por las calles y rutas de este país, tomando en cuenta las conductas humanas involucradas para la operación de este avance tecnológico.

Lo primero que habrá de decirse es que, para determinar si una persona cometió un delito y por ello merece una pena, lo relevante no serán las características del vehículo sino la conducta del agente.

Entendemos que para juzgar la conducta de las personas que estén involucradas en la conducción, programación y/o fabricación de un automotor total o parcialmente automatizado que haya participado de un hecho que, conforme al control de legalidad que en nuestro ordenamiento, en forma liminar, realiza el Ministerio Público Fiscal, sea considerado delito, los magistrados cuentan con las herramientas legales suficientes, porque lo que se analizará es si la acción típica, antijurídica y culpable, en la modalidad que sea, culposa o dolosa, les resultará o no reprochable a cada uno de los imputados.

Se ha elogiado a Francia porque ha tomado la delantera en legislar penalmente sobre los vehículos de conducción autónoma. El art. L 3151-5 de la ley de tránsito francesa establece que la persona habilitada para la conducción a distancia del vehículo

robótico responderá penalmente cuando haya intervenido de manera imprudente frente a la reversión de la delegación del dominio sobre el vehículo. También se prevé sanciones penales para la persona que haya actuado de manera imprudente sin reunir la calidad de habilitado para administrar el sistema.

En nuestro sistema no parece necesario introducir ninguna modificación al Código Penal para que esas conductas estén incluidas en el tipo objetivo. Ni el artículo 79, ni el 84, ni el 84 Bis, ni los artículos 89 a 94 Bis de nuestro Código Penal, que tipifican los homicidios y lesiones dolosas y culposas, que son los delitos que suelen derivarse de la conducción de automotores, requieren que se especifique dónde debe estar el conductor, ni que deba especificarse que la persona habilitada para la conducción a distancia, obligada a intervenir ante la reversión de la delegación, deberá responder penalmente si actúa en forma imprudente. Eso debería surgir como una derivación razonada del derecho vigente.

Hasta dónde se sabe, sólo han sido dos accidentes fatales –uno del conductor de respaldo y otro de una transeúnte– en el uso de vehículos robóticos de grado 5 los que han concitado la atención de la doctrina penal sobre el haz de imputaciones que pueden derivar del empleo de esta nueva tecnología.

El 18 de marzo de 2018 se produjo la primera muerte de un peatón ocasionada por el uso de automóviles autónomos en Tempe (Arizona). La empresa Uber estaba probando un prototipo de vehículo robótico cuando una mujer se cruzó en su camino, de manera antirreglamentaria, y terminó atropellada con el luctuoso resultado mencionado. A partir

de ese momento la empresa internacional de servicios de transporte privado cesó las pruebas que se venían desarrollando hasta ese entonces.

En el interior del vehículo viajaba un operador responsable, también llamado “conductor de respaldo”, que no pudo evitar la colisión con resultado mortal. La imputación penal se basó primordialmente en la conducta imprudente de la acusada que no intervino de manera adecuada para detener la marcha del vehículo automatizado porque estaba distraída viendo una película en su dispositivo portátil. El sistema de conducción robótico no fue capaz de determinar la naturaleza del obstáculo que se interponía en el trayecto del vehículo y avisó en un tiempo muy breve, pero que hubiese sido suficiente para evitar la colisión o morigerar su gravedad de no ser por la conducta negligente adoptada por la conductora de respaldo. De los exámenes toxicológicos efectuados en el cuerpo de la víctima, pudo determinarse que ella se encontraba bajo los efectos de estupefacientes y que su conducta como peatón también fue imprudente al cruzar por un lugar no habilitado, sumado a la desatención que se reflejó en no advertir la proximidad del vehículo.

Es decir, el gran primer caso, que se toma de ejemplo y que ha servido para detener el avance de las pruebas para una empresa importante como Uber, tiene más que ver con la sumatoria de conductas humanas imprudentes del peatón y de la conductora de respaldo, que a fallas de la máquina o de los sistemas.

Según el nomenclador utilizado por la Society of Automotive Engineers (SAE) que va desde el nivel 0 (no automatizado) hasta el nivel 5 (completamente automatizado),

estudios recientes sobre el registro de accidentes protagonizados por vehículos autónomos en el Estado de California, la mayoría de las colisiones con vehículos autónomos se producen en la parte trasera del otro vehículo involucrado, pero no se registraron choques frontales y, por lo general, la tasa de incidencia en la producción de los accidentes resultó baja para los vehículos autónomos en comparación con la conducción humana.

En principio no pareciera generar dificultades asignar la responsabilidad penal si las fallas en la programación de un sistema que desemboca en lesiones o muerte de individuos se debieran a un obrar doloso del diseñador o programador informático, ni tampoco si se debieran a un obrar culposos, esto es con imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión. También parecería sencillo, en el caso de la culpa con representación, llegar a considerar la posibilidad del dolo eventual.

Una cuestión que debiera resolver la justicia, es determinar que el obrar doloso de uno de los agentes, no impediría el obrar culposos de quien hubiese tenido la obligación de controlarlo y no lo hizo.

Pero el aspecto más interesante de este nivel de responsabilidad penal, está en otro punto, el que se relaciona con los dilemas morales que se deben enfrentar a la hora de diseñar el sistema y su programación frente a la situación de peligro y un eventual estado de necesidad.

Los parlamentos y la administración pública tienen la costumbre de titular como “códigos de ética” cuerpos normativos destinados a reglar el comportamiento de los

agentes del sector público, que no tienen nada que ver con la ética en cuanto a sustantivo, sino quizás como adjetivo, y eso genera confusiones.

La ética no se legisla, es algo que está más allá de la ley, que forma parte de la moral del sujeto y que lo guía en la toma de decisiones que son personales y no están regladas por un orden coactivo externo. Si la persona desobedece a una ley está cometiendo un delito o una infracción y tendrá la pena establecida en la norma, pero cuando enfrenta un dilema moral y debe tomar una decisión de la cual puede depender la vida, la salud o el patrimonio de las personas, no están tan claros los caminos que debe seguir, ni las consecuencias que deberá asumir.

Algunos pretenderán imponerle una moral objetiva, dictada por un líder o por una entidad superior, otros pretenderán imponerle sus morales, subjetivas, pero que considerarán mejores que las de él. El juez, en definitiva, deberá resolver en un terreno muy difícil, al que la doctrina ha tratado de eludir, con todo éxito. El problema es que, en algún momento, la justicia deberá enfrentar a descriptivistas y no descriptivistas (lo que es y lo que debiera ser) y sus derivados, es decir, a toda una interminable serie de subcategorías, que de una u otra manera, con mayor o menor disimulo, tienden a regular o guiar el comportamiento del receptor, en una situación determinada, no reglada por las leyes.

Esto viene a cuento porque el programador informático debe diseñar algoritmos para evitar colisiones vehiculares y al hacerlo se encuentra con el conflicto de la elección.

Pero una cosa es lo que establece el inciso 3º del Artículo 34 del Código Penal, al declarar no punible al "...que causare un mal por evitar otro mayor inminente a que ha sido extraño" y otra, mucho más delicada y diferente, es hacerlo con la conducta de alguien que no es el "necesitado", no es quien enfrenta el mal en el momento, es un programador que resuelve en abstracto y por anticipado cómo se resolverá un dilema que todavía no existe.

Es decir, el estado de necesidad programado, ex ante, quizás meses o años antes de que suceda, por alguien que no es el que lo sufrirá, y sin la inminencia del daño, está claro que no cumple con los requisitos del estado de necesidad del instituto previsto en el inciso 3º del artículo 34 del Código Penal.

Ahora bien, ¿esto significa que no se pueda considerar como causa de justificación la programación de una regla de decisión que resuelva ante una eventual situación de inminencia de un daño, causar un mal para evitar otro mayor?

La Ley Alemana de Seguridad Aérea (LuftSiG) que regula la protección del tráfico aéreo civil contra el secuestro de aviones, sabotaje y ataques terroristas, autorizaba a derribar aviones secuestrados para evitar un atentado mayor. Un fallo del Tribunal Constitucional Federal alemán de 2006 la declaró inconstitucional por entender que calcular vidas contra vidas viola la dignidad humana, al convertir a las víctimas en mero objeto de cálculo estatal. La Comisión de Ética alemana sobre conducción automatizada (2017) trasladó esa lógica al automóvil autónomo: prohibió expresamente que el sistema

pondere entre personas según edad, sexo, cantidad o condición física, y dejó dicho que los "dilemas genuinos" (una vida contra otra) no deberían programarse como si tuvieran una solución éticamente incuestionable.

En su obra "La responsabilidad penal derivada del uso de automóviles autónomos, con especial referencia a la nueva regulación francesa", Gustavo Eduardo Aboso (elDial DC2F88) menciona que este dilema fue planteado originalmente por la filósofa Philippa Foot en 1967 en su obra 'The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect' y que existen algunas variantes, la más conocida sería la del "hombre obeso", que es arrojado desde un puente para interrumpir el trayecto del tren y así evitar la muerte segura de cinco operarios ferroviarios. En esta última versión, el tren pone en riesgo únicamente a los operarios que se encuentran trabajando en las vías, en cambio el hombre obeso no está alcanzado por el peligro, en consecuencia, el que arroja a este último a las vías para evitar la muerte segura de los trabajadores ferroviarios, su conducta no debería estar justificada ni exculpada, porque el principio categórico kantiano impide utilizar a la persona como medio para alcanzar un fin.

Respetando un estándar ético que no instrumentalice a las personas y considerando que los datos almacenados y los algoritmos utilizados tienden a disminuir el riesgo que amenaza al bien jurídico (en este caso la vida o la integridad del conductor y los pasajeros), en caso de equivalencia (estado de necesidad disculpante), la decisión dependerá de la programación algorítmica aplicada, pero la respuesta jurídica sería equivalente a la de si se tratase de un conductor humano.

De modo que hemos decidido agregar un inciso 8 al artículo 34 del Código Penal incorporando una causa de justificación para el que programare para un sistema de conducción autónoma, con anterioridad a su materialización, reglas de decisión susceptibles de resultar en la causación de un daño a bienes jurídicos con el fin de evitar un mal mayor, siempre que la regla de decisión no se efectúe en base a distinción alguna entre personas en razón de su edad, sexo, condición física, cantidad, u otra característica personal; y que el daño que la regla de decisión pueda causar no recaiga, en ningún caso, de manera instrumental sobre una persona ajena a la situación de riesgo generada por la circulación del propio vehículo y no exista, dentro del sistema autorizado, una alternativa de acción menos lesiva disponible al momento de definirse la regla.

También modificamos el Artículo 84 bis del Código Penal estableciendo la pena prevista para el homicidio simple al que programare, desarrollare o hiciere programar reglas de decisión para un sistema de vehículos de conducción autónoma, para estados de necesidad, direccionadas para favorecer a determinadas personas o grupos de personas.

Se consideran datos personales y se les otorga la protección establecida por la legislación vigente y el amparo ante casos de violación a la ciberseguridad y delitos informáticos, a los datos contenidos en la llamada "caja negra" y emitidos desde los vehículos de conducción autónoma y/o hacia ellos, como intercambio en sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) u otros que se vayan incorporando, conforme al avance de la tecnología y con las centrales de asistencia o conducción remota.

El Decreto 196/2025, que ya incorporó la definición de "vehículo autónomo" y los niveles de automatización a la Ley 24.449, dejó totalmente intacto el andamiaje asegurativo, que sigue pensado para un conductor humano.

Se efectúan toda una serie de modificaciones a la Ley 17.418, consistentes en definir el riesgo asegurable diferenciando el modo de conducción manual del modo de conducción autónoma; redistribuir la responsabilidad final entre asegurador y fabricante mediante una acción de repetición, preservando el resarcimiento inmediato de la víctima; establecer un régimen probatorio basado en el registrador de eventos ("caja negra") como condición de operatividad del seguro; incorporar el riesgo cibernético como ramo o cláusula diferenciada; habilitar y ordenar el acceso al reaseguro internacional para riesgos tecnológicos emergentes; y articular institucionalmente a la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Pero el problema más grave es el Reaseguro. El mercado asegurador local tiene capacidad de retención limitada y depende del reaseguro internacional (facultativo y de tratado) para riesgos nuevos o de siniestralidad incierta.

En el caso puntual de los vehículos autónomos falta experiencia estadística (siniestralidad de tabla): sin data actuarial local, ninguna aseguradora argentina puede tarifar el riesgo de forma autónoma; va a depender casi enteramente de tratados de reaseguro con capacidad internacional (Lloyd's, reaseguradoras europeas que ya vienen tarifando ADAS). Esto exige que la SSN habilite y regule expresamente cláusulas de

reaseguro facultativo para "riesgos tecnológicos emergentes", y posiblemente flexibilice el régimen de reaseguro admitido/no admitido (Resolución SSN sobre reaseguradoras del exterior) para que haya oferta suficiente sin desproteger la solvencia del sistema.

Por eso resultaría necesario al principio armar un Pool de riesgo o fondo de garantía transitorio, que hemos llamado Fondo de compensación transitorio, mientras no haya suficiente masa crítica de pólizas y datos, (al estilo del Fondo de Garantía que ya existe para vehículos no asegurados/no identificados) que cubra la etapa de introducción de estos vehículos, financiado por un cargo adicional a fabricantes/importadores, evitando que la falta de reaseguro impida directamente la circulación.

En síntesis, Argentina tiene el punto de partida (el reconocimiento legal del Decreto 196/2025), pero le falta construir encima de eso toda la arquitectura técnica, civil y de datos que países como Alemania, Japón o Países Bajos tardaron años en desarrollar.

El dominio sobre la conducción es compartido entre el conductor humano, el operador remoto y el sistema de conducción automatizado. Este último opera de acuerdo a las directivas previamente asignadas, en otras palabras, actúa conforme a los datos incorporados en el sistema programado de conducción.

Es necesario legislar en diversas áreas para posibilitar el acceso de la nueva tecnología porque las normas de tránsito, de seguros y todo lo relacionado con la conducción de vehículos, están pensadas en función de un conductor humano que los guía, pero en el afán por mostrarse modernos, muchos doctrinarios pretenden adelantarse

e imaginar todos los problemas que podrían presentarse, desarrollando soluciones para problemas que no existen y, de ese modo, frenan el progreso de un avance que no viene a complicar, sino a facilitar la vida de las personas.

Este proyecto tiene por propósito adecuar nuestras normas y nuestra infraestructura vial para que lo antes que se pueda sea compatible, no con el futuro, sino con el presente de las naciones que gozan de los mejores estándares de vida y adelantos tecnológicos, en lugar de quedar condenados al aislamiento y el atraso.

Por lo expuesto y fundamentado, solicito a mis pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

Cristian Adrián Ritondo

Javier Sánchez Wrb

Martín Yeza

Fernando De Andreis

Martin Ardohain

Emmanuel Bianchetti

María Florencia De Sensi

Antonela Giampieri

Alejandro Finocchiaro