Vehículos autónomos: un proyecto de ley busca crear un nuevo marco para los seguros, la responsabilidad y el reaseguro

Boletín N°: 7

Ago 26, 2026 ARGENTINA

La iniciativa fue presentada por diputados del PRO y propone adecuar la legislación argentina al avance de la conducción automatizada. El proyecto plantea modificar la Ley de Seguros 17.418 para diferenciar los riesgos según el modo de conducción, preservar el pago a las víctimas aun cuando no exista un conductor humano y habilitar mecanismos de repetición contra fabricantes y desarrolladores. También incorpora la "caja negra", el riesgo cibernético y un régimen específico de reaseguro para estos nuevos riesgos.

Un proyecto de ley presentado en el Congreso Nacional busca establecer un marco legal integral para los vehículos de conducción autónoma en la Argentina, con un capítulo específico dedicado a los seguros y reaseguros. La iniciativa, impulsada por legisladores del bloque PRO, procura adaptar distintas normas a una tecnología que ya fue incorporada al régimen de tránsito argentino, pero que todavía plantea interrogantes en materia de responsabilidad civil, cobertura aseguradora, prueba de los siniestros y gestión de riesgos.

El proyecto lleva las firmas de Cristian Ritondo, Javier Sánchez Wrba, Martín Yeza, Fernando De Andreis, Martín Ardohain, Emmanuel Bianchetti, María Florencia De Sensi, Antonela Giampieri y Alejandro Finocchiaro. Entre sus objetivos centrales figura adecuar la legislación y la infraestructura vial para permitir la circulación de vehículos autónomos, establecer reglas para su experimentación y funcionamiento y determinar cómo se distribuirán las responsabilidades cuando el control del vehículo deje de estar exclusivamente en manos de una persona.

La propuesta parte de la regulación incorporada en 2025 mediante el decreto 196/2025, que modificó la reglamentación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial e introdujo el concepto de conducción autónoma y los distintos niveles de automatización, desde el Nivel 0, sin automatización, hasta el Nivel 5, de automatización total. Para los autores, ese primer paso normativo debe complementarse ahora con modificaciones en materia de tránsito, infraestructura, seguros, reaseguros, responsabilidad civil y protección de datos.

Los diputados del PRO que presentaron el proyecto de ley.

Un nuevo escenario para los seguros

El capítulo que probablemente genere mayor impacto sobre la industria aseguradora es el dedicado a Seguros y Reaseguros, que propone modificar la ley 17.418 para reconocer que la incorporación de sistemas autónomos modifica la naturaleza y distribución de determinados riesgos.

El proyecto plantea que, cuando un vehículo esté autorizado para circular en modo autónomo, la póliza de responsabilidad civil deberá diferenciar dos riesgos: el correspondiente al modo de conducción manual y el correspondiente al modo de conducción autónoma. En este último caso, deberán identificarse además el nivel de automatización y las características del sistema autorizado.

La iniciativa otorga además un papel central a la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN). El organismo debería establecer el marco contractual mínimo y los requisitos de suficiencia técnica y actuarial que deberán reunir las coberturas para estos vehículos. La propuesta contempla que el riesgo pueda asegurarse mediante una póliza específica, un endoso o una cláusula adicional.

Esto supone, en los hechos, la posibilidad de que el mercado desarrolle productos aseguradores específicamente diseñados para vehículos con distintos grados de automatización, en lugar de trasladar directamente a estos vehículos las estructuras de cobertura concebidas para automóviles conducidos exclusivamente por personas.

La ausencia de un conductor no sería motivo suficiente para rechazar una cobertura

Uno de los puntos centrales para el mercado asegurador aparece en la propuesta de modificación del artículo 109 de la Ley de Seguros.

El proyecto establece que, si el daño es provocado por un vehículo que circula en un modo autónomo o asistido autorizado de acuerdo con su nivel de automatización, la ausencia de una persona dentro del vehículo ejerciendo la conducción no podrá ser, por sí sola, una causal de exclusión de cobertura.

La disposición busca evitar que la evolución tecnológica genere una zona gris en la que una víctima pueda encontrarse con dificultades para obtener el resarcimiento por el solo hecho de que, al momento del accidente, el vehículo no estuviera siendo conducido físicamente por una persona.

En otras palabras, el proyecto intenta separar dos cuestiones: por un lado, el derecho de la víctima a ser indemnizada y, por otro, la discusión posterior acerca de quién fue responsable de que se produjera el siniestro.

La aseguradora pagaría y podría luego reclamar al fabricante

Precisamente, para resolver esa segunda cuestión, la iniciativa incorpora un nuevo artículo 118 bis a la ley 17.418, referido a la acción de repetición contra el fabricante, importador o desarrollador del sistema de conducción autónoma.

Según la propuesta, cuando una aseguradora haya indemnizado a una víctima o a un asegurado por un siniestro producido mientras el vehículo circulaba en modo autónomo, podrá reclamar posteriormente las sumas abonadas al fabricante, importador o desarrollador si se determina que el accidente fue provocado por una falla, defecto o funcionamiento inadecuado del sistema.

El punto es especialmente relevante porque el proyecto establece expresamente que esta acción de repetición no podrá condicionar, demorar ni disminuir el pago de la

indemnización correspondiente a la víctima o al asegurado.

Así, la lógica propuesta es que el damnificado pueda dirigirse directamente contra la aseguradora y recibir el resarcimiento que corresponda, mientras que la eventual discusión sobre una falla tecnológica se resuelva posteriormente entre la compañía y el fabricante o desarrollador. La acción de repetición tendría, según el proyecto, un plazo de prescripción de dos años desde el pago de la indemnización.

La “caja negra” como pieza clave para determinar responsabilidades

Otro de los aspectos novedosos es la creación de un régimen específico para el registrador de eventos, conocido habitualmente como “caja negra”.

El proyecto establece que el fabricante, importador o desarrollador del sistema deberá conservar y suministrar de manera expedita los datos registrados en relación con un siniestro cuando sean requeridos por la aseguradora, el asegurado, la víctima o una autoridad judicial o administrativa.

La información tendría además valor probatorio en procesos judiciales y administrativos. La propuesta establece una consecuencia particularmente relevante: si los datos no son entregados dentro del plazo reglamentario, son incompletos o resultan inutilizables, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el siniestro se produjo por una falla del sistema de conducción automatizada, a los efectos de la acción de repetición.

Para la actividad aseguradora, esta disposición podría adquirir especial importancia. En un accidente tradicional, buena parte de la reconstrucción de los hechos se apoya en testimonios, peritajes, daños materiales y registros disponibles. En un vehículo autónomo, en cambio, información como las órdenes impartidas al sistema, su funcionamiento, los parámetros utilizados y las eventuales alertas o desconexiones podrían resultar determinantes para establecer la causa del siniestro.

El proyecto también establece que los datos contenidos en la “caja negra”, así como aquellos intercambiados entre los vehículos y centrales de asistencia o conducción remota, tendrán carácter de datos personales y estarán protegidos por la legislación vigente en materia de protección de datos y ciberseguridad.

Esto introduce otra dimensión relevante para el seguro: la necesidad de gestionar adecuadamente información que podría resultar fundamental para la liquidación de un siniestro, pero que al mismo tiempo se encuentra alcanzada por normas de privacidad y seguridad informática.

El riesgo cibernético tendría una cobertura propia

La propuesta va incluso un paso más allá y reconoce expresamente al riesgo cibernético asociado a los vehículos autónomos como un riesgo asegurable diferenciado.

El nuevo artículo 119 ter que se propone incorporar a la Ley de Seguros establece que el acceso, la interferencia o la manipulación no autorizada del sistema de conducción autónoma podrán ser cubiertos mediante una cláusula adicional, un endoso o una póliza específica, bajo las condiciones que determine la SSN.

De aprobarse, esto abriría un campo específico para productos vinculados con ataques, interferencias o manipulaciones de los sistemas tecnológicos que permiten la conducción automatizada, diferenciándolos de los riesgos tradicionales de

responsabilidad civil automotor.

Información técnica para poder tarifar el nuevo riesgo

Para que las aseguradoras puedan evaluar y tarifar estos nuevos riesgos, el proyecto también incorpora una obligación de información a cargo de fabricantes, importadores y desarrolladores.

Deberán poner a disposición de la SSN y de las aseguradoras que lo requieran los parámetros técnicos necesarios para la calificación actuarial del riesgo, entre ellos el dominio operacional de diseño, la tasa de desconexión del modo autónomo, el historial de incidentes y las actualizaciones de seguridad del sistema.

El dato no es menor: uno de los principales desafíos para asegurar tecnologías emergentes es la falta de experiencia estadística suficiente. Los propios fundamentos del proyecto señalan que el mercado local todavía no cuenta con una masa de información actuarial comparable con la existente para los riesgos tradicionales, lo que dificulta la tarificación autónoma de estas coberturas.

Reaseguro internacional para un riesgo todavía sin estadísticas locales

Precisamente por esa falta de experiencia, la iniciativa dedica un artículo específico al reaseguro de los riesgos tecnológicos emergentes.

El proyecto propone incorporar un nuevo artículo 162 bis a la ley 17.418, mediante el cual los riesgos derivados de la circulación de vehículos autónomos serían considerados riesgos tecnológicos emergentes a los efectos de su cesión en reaseguro.

La SSN debería habilitar su cesión a reaseguradoras del exterior, mediante contratos facultativos o de tratado, estableciendo las condiciones y márgenes de retención correspondientes. El texto reconoce expresamente que existe una insuficiencia de experiencia estadística local propia de riesgos recientemente incorporados al mercado.

Los fundamentos del proyecto son incluso más explícitos respecto de este punto: advierten que la capacidad de retención del mercado asegurador argentino es limitada frente a riesgos nuevos o de siniestralidad incierta y que, en una primera etapa, podría resultar necesario recurrir a capacidad internacional de reaseguro.

Un fondo de compensación transitorio

En este contexto, la iniciativa plantea además la creación de un Fondo de Compensación Transitorio para cubrir siniestros derivados de la circulación en modo de conducción autónoma mientras no exista suficiente experiencia estadística y actuarial local.

El fondo sería constituido por la SSN y financiado mediante un cargo a los fabricantes e importadores de vehículos autónomos. Su vigencia no podría superar inicialmente los seis años desde la entrada en vigor de la ley, aunque podría prorrogarse por única vez por otro período equivalente.

Los autores explican que la finalidad sería acompañar la etapa inicial de incorporación de esta tecnología, evitando que la falta de masa crítica de pólizas, estadísticas y capacidad de reaseguro se convierta en un obstáculo para su desarrollo.

Qué conductas podrían agravar el riesgo asegurado

El proyecto también contempla qué ocurriría cuando el propio asegurado modifique las

condiciones bajo las cuales fue autorizado y asegurado el vehículo.

La utilización de un modo de conducción por fuera del nivel de automatización autorizado, la falta de instalación de actualizaciones de seguridad disponibles y la desactivación, alteración o manipulación no autorizada del sistema autónomo o del registrador de eventos serían consideradas agravaciones del riesgo.

La previsión busca establecer una conexión clara entre las condiciones técnicas sobre las que se contrató el seguro y la conducta posterior del propietario o usuario. En particular, la propuesta reconoce que mantener actualizado el software y preservar sin modificaciones los sistemas de seguridad puede ser tan relevante para la cobertura como el mantenimiento mecánico de un vehículo convencional.

Reglas para probar y habilitar los vehículos

Más allá del capítulo asegurador, el proyecto establece un esquema de autorización y prueba de los vehículos autónomos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) sería la autoridad de aplicación y tendría a su cargo la reglamentación. Los vehículos deberían contar con la homologación técnica de sus sistemas (hardware, sensores, actuadores, posicionamiento satelital y software) y demostrar una siniestralidad inferior al promedio correspondiente a la conducción humana para obtener la autorización prevista en el proyecto.

La autoridad podría además establecer restricciones geográficas y de velocidad de acuerdo con el grado de desarrollo del sistema y la etapa de prueba en la que se encuentre. Las áreas destinadas a pruebas y circulación deberían estar debidamente señalizadas y los propios vehículos tendrían que exhibir una identificación visible que advierta su condición de vehículo autónomo.

Una regulación que busca anticiparse a la llegada de la tecnología

En los fundamentos, los autores sostienen que la Argentina necesita adecuar su legislación antes de que la utilización de estos vehículos alcance una escala masiva. El proyecto plantea que las normas actuales fueron diseñadas bajo la premisa de que siempre existe una persona controlando el vehículo, mientras que los sistemas autónomos modifican esa relación entre conductor, vehículo y tecnología.

En materia aseguradora, ese cambio resulta particularmente significativo: ya no se trata únicamente de asegurar al conductor frente a los riesgos derivados de su propia conducta, sino de cubrir un sistema en el que pueden intervenir software, sensores, fabricantes, desarrolladores, operadores remotos, infraestructura y eventuales ataques informáticos.

Por eso, el proyecto propone construir una arquitectura aseguradora que contemple desde el momento de la contratación la diferencia entre conducción manual y autónoma, genere información suficiente para la evaluación actuarial, preserve el derecho de las víctimas a obtener una indemnización y permita posteriormente determinar si corresponde trasladar el costo del siniestro al fabricante o desarrollador.

La iniciativa deberá ahora atravesar el debate parlamentario, pero introduce sobre la mesa un tema que tendrá cada vez mayor relevancia para el mercado asegurador argentino: cómo asegurar vehículos en los que el “conductor” puede dejar de ser una persona y convertirse, total o parcialmente, en un sistema tecnológico.

Fuente

Fuente: 100 Seguro

Enlace:
https://100seguro.com.ar/vehiculos-autonomos-un-proyecto-de-ley-busca-crear-un-nuevo-marco-para-los-seguros-la-responsabilidad-y-el-reaseguro/