



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

REGULACIÓN DE SISTEMAS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA PROGRAMA DE PRUEBA, EVALUACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SISTEMAS DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA

Capítulo I — DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto probar, evaluar y regular los sistemas de conducción automatizada de vehículos automotores que circulen por el territorio nacional, estableciendo requisitos de seguridad, responsabilidad civil, protección de datos personales, transparencia frente al usuario y/o consumidor y supervisión del Estado, con el fin de garantizar la seguridad vial y los derechos de las personas, ello en coordinación con las agencias provinciales y municipales de tránsito dentro del territorio nacional y en el ámbito MERCOSUR.

ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley es de aplicación obligatoria para fabricantes, importadores, distribuidores, concesionarios, empresas de movilidad como servicio, operadores de flota, centros de investigación y desarrollo de tecnología de movilidad automatizada y/o entidades autorizadas ya sean públicas, privadas o mixtas que participen en pruebas piloto. A tal efecto, se deberá identificar a los vehículos de los niveles 3, 4 y 5 del artículo siguiente de manera visible sobre el lado del conductor de acuerdo a criterios técnicos establecidos en el decreto reglamentario.

ARTÍCULO 3º. DEFINICIONES Y NIVELES DE AUTOMATIZACIÓN. A los efectos de esta ley, se adopta la clasificación SAE Internacional J3016 de niveles de automatización vehicular:

- Nivel 0: Sin automatización. El conductor humano realiza todas las tareas dinámicas de conducción.
- Nivel 1: Asistencia al conductor. Un único sistema automatizado (control de cruce adaptativo o asistencia de carril).
- Nivel 2: Automatización parcial. Múltiples funciones automatizadas simultáneas, pero el conductor humano debe supervisar permanentemente y estar en condiciones de intervenir en todo momento.
- Nivel 3: Automatización condicional. El sistema asume la conducción en condiciones específicas; el conductor puede desatender temporalmente, pero debe retomar el control ante solicitud del sistema.
- Nivel 4: Alta automatización. El sistema completa trayectos completos en entornos definidos sin intervención humana.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- Nivel 5: Automatización total. Conducción completamente autónoma en cualquier condición, sin necesidad de conductor humano.

Se entiende por “sistema de conducción automatizada” (SCA) a toda tecnología ya sea de hardware y/o software que en conjunto o de forma aislada asuma parcial o totalmente las tareas dinámicas de conducción, independientemente de la denominación comercial que le asigne el fabricante.

ARTÍCULO 4°. AUTORIDAD DE APLICACIÓN. La autoridad de aplicación de la presente ley será la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en coordinación con la Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales (ANPD) en las materias de su competencia. las agencias de seguridad vial provincial y/o municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que adhieran a la presente ley marco. El Poder Ejecutivo Nacional creará en el ámbito de la ANSV el Registro Nacional de Sistemas de Conducción Automatizada (ReNSCA) dentro de los noventa (90) días de promulgada la presente ley.

A los efectos del presente artículo, la ANSV podrá realizar convenios con provincias, municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a los fines de aplicar los controles en el ámbito territorial respectivo.

Capítulo II — REQUISITOS TÉCNICOS Y DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 5°. Todo sistema de conducción automatizada deberá acreditar, con carácter previo a su comercialización o puesta en circulación en el territorio nacional, el cumplimiento sucesivo de las fases de prueba técnica establecidas en el presente artículo.

La acreditación estará a cargo del fabricante o desarrollador del sistema de conducción automatizada. Cuando el solicitante sea un importador, distribuidor o cualquier otro sujeto comprendido en el Artículo 2° que, no revista la calidad de fabricante o desarrollador, deberá acompañar la documentación técnica que acredite la homologación del sistema por el fabricante original o por la autoridad extranjera competente, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria que a todos ellos corresponda conforme el Artículo 11° de la presente ley.

Las fases se tramitarán ante la ANSV, en su carácter de autoridad de aplicación nacional o por quienes por convenio se designe. Cuando la Fase 2 involucre ensayos en vías de jurisdicción provincial, municipal o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el solicitante deberá contar además con la autorización de la autoridad local competente, en aquellas jurisdicciones que hubieran adherido conforme el Artículo 24° de la presente ley.

I. PRUEBA TÉCNICA

Fase 1. Controlada. Cuando la tecnología se encuentra en etapa de investigación, desarrollo inicial o recientemente creada y sólo ha sido sometida a ensayos en entornos restringidos o



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

de simulación debe cumplimentarse, de manera previa a la solicitud de certificación, ensayos controlados en entornos limitados que deberán certificarse por la respectiva autoridad de aplicación con el aporte de la documentación técnica respectiva y la seguridad del vehículo respecto a posibles ocupantes y terceros que interactúen con el mismo en la vía pública.

Fase 2. Extensiva. Cumplida la fase precedente se deberá evaluar la tecnología en condiciones más reales de conducción siempre con el objetivo de evaluar su desempeño en entornos y circunstancias fácticas de la vía diaria.

Fase 3. Pre-despliegue. Habiéndose cumplimentado las dos etapas precedentes para la tecnología nueva o prototipos con su respectiva certificación y para tecnología ya homologada por terceros países con pruebas similares en calidad y extensión, de manera previa a la comercialización o puesta en marcha de servicios de tecnología de conducción automatizada dentro del territorio nacional, deberá realizarse un pre-despliegue con identificación propia en el vehículo para su evaluación y autorización definitiva a circular dentro del territorio nacional.

II. EVALUACIÓN

La certificación de las etapas de prueba de la tecnología evaluada permitirá obtener la autorización a circular dentro del territorio nacional a vehículos de conducción automatizada, la cual deberá ser exhibida en el vehículo autorizado indicando además las restricciones de circulación establecidas en el art. 8 de la presente norma y cualquier otra restricción establecida por la autoridad de aplicación. Además, deben contar con un sistema de bloqueo inmediato del vehículo a solicitud de la autoridad de aplicación nacional, provincial y municipal.

DOCUMENTACIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA

ARTÍCULO 6°. HABILITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE SOFTWARE. Todo vehículo que circule en el territorio nacional equipado con un sistema de conducción automatizada de nivel 2 o superior deberá contar con certificación vigente del sistema de software, emitida por la ANSV o por organismos internacionales de certificación que la autoridad de aplicación reconozca expresamente. La certificación deberá acreditar que el sistema fue sometido a pruebas documentadas en condiciones de baja visibilidad, lluvia, niebla, retroiluminación solar directa y pavimento irregular. Ninguna actualización de software (over the air) que modifique el comportamiento de conducción podrá ser desplegada sin previa validación ante la ANSV.

ARTÍCULO 7°. CAJA NEGRA OBLIGATORIA. Los vehículos con SCA de nivel 2 o superior deberán incorporar un dispositivo registrador de datos de conducción (DRDC) de acceso garantizado, con las siguientes características:



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

- Registro de los últimos treinta (30) segundos previos a cualquier evento de activación de airbag, colisión, frenada de emergencia, desactivación abrupta del SCA o impacto con otro vehículo o persona y cantidad de pasajeros.;
- Registro del estado del SCA (activo/inactivo/en transición), velocidad, posición GPS, y estado de atención del conductor;
- Imposibilidad de borrado o modificación por parte del fabricante, concesionario o propietario sin orden judicial;
- Entrega obligatoria de los datos del DRDC a la autoridad policial, fiscal o judicial que lo requiera en el marco de una investigación de accidente de tránsito, dentro de las 24 horas de notificada la solicitud.

ARTÍCULO 8º. CIBERSEGURIDAD. Los fabricantes e importadores de vehículos con SCA deberán implementar y mantener un Sistema de Gestión de Ciberseguridad (SGCS) durante todo el ciclo de vida del vehículo, de conformidad con los estándares UNECE R155 y R156 o sus equivalentes reconocidos por la autoridad de aplicación. El SGCS deberá incluir protocolos de detección, notificación y mitigación de vulnerabilidades, con obligación de comunicar a la ANSV toda vulnerabilidad crítica dentro de las 48 horas de su identificación.

ARTÍCULO 9º. RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN AUTÓNOMA. Queda prohibida la circulación con SCA activo en los siguientes supuestos:

- Vehículos de nivel 3, 4 o 5 en vías públicas de carácter general, hasta tanto los organismos de aplicación de la presente ley establezcan mediante reglamentación específica los corredores y condiciones habilitados para cada nivel;
- En zonas escolares, áreas peatonales y zonas hospitalarias, en todos los niveles de automatización salvo excepción expresamente prevista en la reglamentación específica efectuada por la autoridad de aplicación;
- Cuando el sistema de monitoreo de atención del conductor detecte ausencia de supervisor humano en el asiento del conductor en vehículos de nivel 2 y 3.

Capítulo III — RESPONSABILIDAD CIVIL

ARTÍCULO 10. RESPONSABILIDAD OBJETIVA DEL FABRICANTE. El desarrollador, fabricante e importador del vehículo y del sistema de conducción automatizada y el titular registral del vehículo responderán de manera objetiva y solidaria por los daños a terceros ocurridos cuando el SCA se encuentre activo al momento del siniestro y exista una relación causal directa o indirecta entre el sistema activo y el siniestro producido. La responsabilidad del desarrollador y fabricante subsiste aun cuando el usuario haya activado el sistema, salvo que el fabricante acredite fehacientemente que el accidente fue causado exclusivamente por una



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

acción deliberada del conductor destinada a provocar el daño. La carga probatoria de la causa eximente recae íntegramente sobre el desarrollador, fabricante y/o importador.

ARTÍCULO 11. SEGURO OBLIGATORIO AMPLIADO. Los vehículos con SCA de nivel 3 o superior deberán contar con un seguro de responsabilidad civil con cobertura mínima diferenciada respecto del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil establecido por la Ley N° 24.449. La Superintendencia de Seguros de la Nación determinará, previo dictamen técnico de la ANSV, la cobertura mínima aplicable a cada nivel de automatización, la que en ningún caso podrá ser inferior al doble de la cobertura estándar exigida para vehículos convencionales.

ARTÍCULO 12. REGISTRO DE INCIDENTES Y REPORTE OBLIGATORIO. El fabricante o importador deberá notificar a los organismos de control y aplicación de la presente ley de todo accidente, activación no prevista del SCA, falla crítica documentada o queja del usuario vinculada al funcionamiento del sistema de conducción automatizada, dentro de los diez (10) días hábiles de tomar conocimiento del hecho. La omisión deliberada o el ocultamiento de esta información constituirá infracción grave en los términos del Capítulo VI de la presente ley y habilitará la suspensión cautelar de la comercialización del modelo afectado.

Capítulo IV — PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

ARTÍCULO 13. DATOS GENERADOS POR LA CONDUCCIÓN. Los datos de geolocalización, telemetría de conducción, grabaciones de cámaras externas e internas y cualquier otra información generada por el vehículo y sus sistemas en el territorio nacional constituyen datos personales en los términos de la Ley N° 25.326 y sus modificatorias. El fabricante o importador que los recopile deberá obtener consentimiento expreso, específico e informado del titular, con posibilidad de revocación sin consecuencia para el funcionamiento de las funciones básicas del vehículo.

ARTÍCULO 14. SOBERANÍA DE DATOS. TRANSFERENCIA INTERNACIONAL. La transferencia de datos generados en el territorio nacional hacia servidores ubicados fuera del país solo podrá realizarse hacia jurisdicciones que cuenten con niveles adecuados de protección de datos personales reconocidos por la Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales. Queda prohibido el uso de datos de conducción recabados en la Argentina para el entrenamiento de sistemas de inteligencia artificial sin autorización expresa de la ANPD. El fabricante deberá informar en el contrato de venta y en el manual del vehículo el destino, plazo de retención y finalidad de todos los datos recopilados.

ARTÍCULO 15. ACCESO DE LA AUTORIDAD PÚBLICA. El fabricante deberá garantizar acceso técnico pleno y en tiempo real a los datos de conducción de su flota a la ANSV y a la ANPD para fines de fiscalización, investigación de accidentes y supervisión de seguridad vial. Este



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

acceso no requiere consentimiento del usuario titular cuando sea dispuesto por la autoridad competente en el marco de una investigación de siniestro vial o de supervisión regulatoria.

Capítulo V — DERECHOS DEL CONSUMIDOR Y PUBLICIDAD

ARTÍCULO 16. INFORMACIÓN AL USUARIO. El fabricante, importador y concesionario del vehículo deberán informar al usuario en forma clara, completa y en idioma nacional, antes de la entrega del vehículo:

- El nivel de automatización SAE del sistema incorporado;
- Las condiciones en que el sistema NO es apto para operar (condiciones meteorológicas, tipos de vía, velocidad máxima, obstáculos no detectados);
- Las obligaciones del conductor respecto de la supervisión del sistema;
- Los derechos del usuario en materia de datos personales recopilados;
- El historial de accidentes documentados del modelo y del sistema de software correspondiente, conforme los datos disponibles en el ReNSCA, debiendo indicarse expresamente:

i) que dicha información no se encuentra disponible por no haber transcurrido el plazo de noventa (90) días previsto en el Artículo 4° de la presente ley para la puesta en funcionamiento del ReNSCA, cuando corresponda;

ii) la cantidad de accidentes registrados en el ReNSCA y la antigüedad de circulación autorizada del sistema, una vez operativo el registro y existiendo antecedentes;

iii) que el sistema no registra accidentes documentados en el ReNSCA, indicando el tiempo de circulación autorizada del modelo o versión de software, una vez operativo el registro y no existiendo antecedentes.

ARTÍCULO 17. PROHIBICIÓN DE PUBLICIDAD ENGAÑOSA. Queda prohibida la publicidad que atribuya a sistemas de conducción automatizada de nivel 2 o inferior capacidades de autonomía, prescindencia del conductor o supervisión autónoma que no hayan sido certificadas y homologadas por los organismos de aplicación de la presente ley. La denominación comercial del sistema deberá indicar claramente el nivel SAE al que corresponde. Denominaciones como “conducción autónoma total”, “piloto automático completo”, “autopilot”, “full self-driving” o equivalentes solo podrán utilizarse para sistemas certificados como nivel 4 o 5. La violación de esta disposición habilita la aplicación de las sanciones previstas en la Ley N° 24.240 de Defensa del Consumidor.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Capítulo VI — INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTÍCULO 18. INFRACCIONES GRAVES. Constituyen infracciones graves a la presente ley:

- El ocultamiento o entrega incompleta de información sobre accidentes al ReNSCA;
- La comercialización de vehículos con SCA sin la certificación y homologación de software vigente;
- El despliegue de actualizaciones de software sin validación previa de los organismos de aplicación;
- La transferencia internacional de datos de conducción sin autorización;
- La publicidad engañosa sobre las capacidades autónomas del sistema;
- La negativa de entrega de datos del DRDC ante solicitud de autoridad judicial o administrativa competente.

ARTÍCULO 19. SANCIONES. Las infracciones graves serán pasibles de:

- a) Multa de entre 500 y 5.000 veces el valor del Salario Mínimo Vital y Móvil vigente al momento del hecho;
 - b) Suspensión de la autorización para comercializar el modelo o sistema infractor por hasta 24 meses;
 - c) Prohibición de importar el modelo o sistema infractor;
 - d) Publicación obligatoria de la sanción en el Boletín Oficial y en los puntos de venta del infractor.
 - e) Imposibilidad de registración en Registros de la Propiedad Automotor de los vehículos que posean tecnología no certificada y homologada previamente.
- Las sanciones son independientes de las acciones civiles y penales que correspondan.

Capítulo VII — DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 20. DEROGACIÓN. Deróganse los artículos 20 bis y 20 ter incorporados a la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial por el Decreto N° 196/2025, así como toda otra disposición de dicho decreto que regule la clasificación de niveles de automatización, la autorización de circulación de vehículos con sistemas de conducción automatizada, o cualquier materia comprendida en el objeto de la presente ley.

ARTÍCULO 21. ADECUACIÓN REGLAMENTARIA. El Poder Ejecutivo Nacional deberá, dentro de los ciento ochenta (180) días de promulgada la presente ley, adecuar la reglamentación de la Ley N° 24.449 a fin de eliminar toda referencia remanente a las normas derogadas por el Artículo 19° y armonizarla con el régimen aquí establecido.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

ARTÍCULO 22. RÉGIMEN TRANSITORIO DE AUTORIZACIONES PREEXISTENTES. Toda autorización, certificación, permiso o acto administrativo emitido con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley al amparo de los artículos 20 bis y 20 ter del Decreto N° 196/2025 mantendrá su validez por el plazo de ciento ochenta (180) días contados desde la entrada en vigencia de esta ley, plazo dentro del cual sus titulares deberán tramitar la certificación correspondiente conforme el régimen del Capítulo II de la presente ley, bajo apercibimiento de caducidad.

ARTÍCULO 23. INVITACIÓN A LAS JURISDICCIONES. Se invita a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a las disposiciones de la presente ley en lo referente a circulación en vías no nacionales, y a los municipios a incorporar las restricciones a la circulación autónoma en zonas escolares, hospitalarias y peatonales en sus respectivos ámbitos de competencia.

ARTÍCULO 24. REGLAMENTACIÓN. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los noventa (90) días de su promulgación.

ARTÍCULO 25. VIGENCIA. La presente ley entrará en vigencia a los noventa (90) días de su promulgación, a excepción de las disposiciones relativas a la prohibición de publicidad engañosa (Artículo 16) y a la responsabilidad objetiva del fabricante (Artículo 9°), que entrarán en vigencia en forma inmediata a partir de la promulgación.

ARTÍCULO 26. De forma.

DIPUTADO NACIONAL ESTEBAN PAULÓN



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

I. Contexto normativo argentino

El Decreto 196/2025 del Poder Ejecutivo Nacional modificó la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, incorporando por primera vez en el ordenamiento jurídico argentino el concepto de “vehículo autónomo” y habilitando su circulación en vía pública una vez que la tecnología sea masiva. Esta incorporación, realizada vía decreto de necesidad y urgencia sin debate parlamentario, deja sin establecer mecanismos concretos de seguridad, responsabilidad civil, protección de datos personales ni certificación de software para la tecnología de conducción automatizada.

El vacío regulatorio es particularmente urgente frente al arribo al mercado nacional de vehículos Tesla equipados con sistemas de conducción asistida denominados ‘Autopilot’ y ‘Full Self-Driving’ (FSD). Estos sistemas, aunque comercializados con nombres que sugieren autonomía total, corresponden técnicamente al Nivel 2 de la escala SAE Internacional, requiriendo supervisión humana permanente. La brecha entre el marketing y la realidad técnica constituye por sí sola un problema de defensa al consumidor que merece respuesta legislativa.

Por otro lado, los países que han avanzado profundamente con regulaciones sobre los aspectos técnicos referidos a la conducción autónoma, han intentado encauzar el desarrollo de las tecnologías, que de manera aislada o en conjunto, actúan tanto en la asistencia al conductor como en su reemplazo creando así etapas previas de prueba y evaluación a los fines de contar con información para la mejora y precisión de estos tipos de tecnología. Este parece ser el principal objetivo de toda normativa regulatoria puesto que este tipo de tecnologías tienen por objeto reducir al máximo posible los accidentes y el factor humano que forma parte de los mismos y que implica en los hechos, nada más y nada menos, la reducción de la mortalidad, lesiones y siniestralidad causada por la conducción de vehículos automotores.

En este último sentido, toda tecnología que de manera comprobada pueda proteger la vida, integridad física y propiedad de las personas debe ser bienvenida y propulsada desde el Estado con normativa clara, precisa y periódicamente actualizada en base a una ley marco como la propuesta, dejando el detalle reglamentario para las autoridades de aplicación con cercanía, control y homologación de las etapas de prueba cuyo destino no es otro que garantizar la seguridad de los sistemas de conducción autónomos.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

Asimismo, es necesario tener en cuenta que tanto los vehículos automotores como la conducción asistida y/o autónoma está ampliamente difundida en todo el territorio global y que las certificaciones y homologaciones realizadas por organismos análogos al aquí propuesto pueden contar con validez en nuestro país, teniendo en claro que el transporte de personas y bienes, de cualquier naturaleza, hace a unos de los ejes del MERCOSUR tendiente a homogeneizar la normativa entre los países miembros.

En el sentido inverso, toda tecnología desarrollada y fabricada en nuestro país debe contar con las mismas prerrogativas que las tecnologías de terceros países, pero en particular con los países miembros del Mercado Común del Sur.

II. El problema de seguridad: evidencia documentada

La evidencia acumulada sobre los riesgos del sistema Tesla Autopilot/FSD es contundente. La Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras de los Estados Unidos (NHTSA) documentó que una 'brecha de seguridad crítica' en el diseño del Autopilot contribuyó a al menos 467 accidentes, con 54 lesiones graves y 14 muertes. La agencia calificó estos accidentes como 'previsibles' y 'evitables'. En agosto de 2025, un jurado de Florida condenó a Tesla al pago de 240 millones de dólares por la muerte de un conductor ocurrida con el Autopilot activado.

Una filtración masiva de datos internos de la empresa reveló que Tesla ocultó sistemáticamente información sobre más de 1.000 accidentes documentados y 2.400 quejas por aceleración espontánea, muchos de ellos marcados como 'no resueltos' en los registros internos. La empresa no entregó esta información de forma completa a los reguladores, argumentando confidencialidad comercial. La NHTSA ha expandido una investigación en 2026 que podría alcanzar a 2,4 millones de vehículos por fallas del FSD en condiciones de baja visibilidad, habiendo detectado que Tesla conocía el defecto cuatro meses antes de que el regulador abriera la investigación formal.

Argentina no puede esperar a tener sus propias víctimas fatales para actuar. La experiencia comparada demuestra que la regulación ex post es insuficiente: los daños ya ocurridos no se revierten con sanciones posteriores.

III. El problema de los datos: soberanía y privacidad

Los vehículos Tesla recopilan de manera continua datos de geolocalización, grabaciones de cámaras externas e internas, telemetría de comportamiento del conductor y del entorno vial. Tesla reconoce recibir 2.500 millones de paquetes de telemetría por trimestre desde su flota global. Estos datos son enviados a servidores de la empresa en los Estados Unidos, fuera del alcance de la Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales argentina.



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

La Ley N° 25.326 de Protección de Datos Personales no contempla el tratamiento masivo de datos en movilidad ni la recopilación por sistemas embebidos en bienes de consumo. El Reglamento de Inteligencia Artificial de la Unión Europea (UE 2024/1689) ya establece obligaciones específicas para estos sistemas. La Argentina carece de un marco equivalente y, en ausencia de regulación específica, los fabricantes de vehículos autónomos operarán en un vacío legal que habilita prácticas incompatibles con la protección de los derechos fundamentales.

IV. El derecho comparado: qué hicieron los países con regulación avanzada

Los marcos regulatorios más avanzados comparten cuatro ejes centrales:

- Alemania (Ley de Vehículos Autónomos – AFGBV, 2022): exige caja negra obligatoria en vehículos autónomos nivel 4, sistemas de supervisión remota certificados, reporting detallado de incidentes a la autoridad y responsabilidad objetiva del fabricante cuando el sistema está activo.
- Unión Europea (Reglamentos UNECE R155 y R156, vigentes desde julio de 2024): obligatoriedad de sistemas de gestión de ciberseguridad durante todo el ciclo de vida del vehículo; regulación de actualizaciones de software OTA (over the air), que no pueden modificar el comportamiento de los sistemas de conducción sin proceso de validación certificado.
- Unión Europea (Directiva de Responsabilidad de Productos EU 2024/2853): el fabricante asume la responsabilidad por defecto cuando el producto tecnológico causa daños; la carga de la prueba se invierte: es el fabricante quien debe demostrar que su sistema funcionó correctamente, no la víctima.
- Reglamento de IA de la UE (2024/1689): clasifica los sistemas de conducción automatizada como sistemas de alto riesgo, impone evaluaciones de conformidad obligatorias y requiere transparencia sobre las capacidades reales del sistema frente al usuario.
- Programa Marco de Evaluación y Seguridad de la Tecnología de Vehículos Automatizados de la Dirección General de Tráfico de España, siendo en cuanto a profundidad y desarrollo la normativa más avanzada en materia de vehículos con esta tecnología siendo una de las principales referencias para la Unión Europea.

El presente proyecto recoge estas referencias comparadas y las adapta a la realidad normativa e institucional argentina, con un enfoque que prioriza los derechos de los ciudadanos sobre los intereses comerciales de los fabricantes.

V. Por qué no alcanza con el Decreto 196/2025

El Decreto 196/2025 apenas habilita la circulación futura de vehículos autónomos ‘preparando el terreno’ para cuando la tecnología sea masiva. No establece: niveles de automatización reconocidos legalmente, etapa previa evaluatoria, obligaciones de



Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.

ciberseguridad, régimen de responsabilidad civil por accidentes con sistemas activos, obligaciones de transparencia y entrega de datos de siniestros a la autoridad, protección de datos de conducción, ni prohibición de publicidad engañosa sobre capacidades autónomas no certificadas. En consecuencia, los vehículos que hoy ingresan al país con sistemas de nivel 2 activos operan en un vacío legal absoluto respecto de estas materias, que el Poder Legislativo tiene la obligación de cubrir.

Por los fundamentos expuestos, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.

DIPUTADO NACIONAL ESTEBAN PAULÓN