OPINIÓN

El coche del futuro ya está aquí

RAFAEL MARTÍN BARROSO Larrauri & Martí Abogados Actualizado 9 JUL. 2026 - 11:40

Un taxi autónomo de Pony AI Inc. circula por una carretera de Shenzhen (China). **QILAI SHEN**

Comentar

Hace tan sólo unas semanas aparecía en prensa la noticia de que Madrid sería la primera ciudad de Europa que contaría con una flota de taxis autónomos, esto es, vehículos que circulan sin conductor. La implantación de esos vehículos está prevista para finales de este 2026.

Más allá del debate que dicho hecho puede generar en torno a la pérdida de puestos de trabajo, lo cierto es que, desde el punto de la responsabilidad en caso de accidente, también se avecina un cambio de paradigma.

Imaginemos la escena. Un coche sin nadie al volante circula por la Gran Vía de Madrid, detecta tarde a un peatón y, pese a frenar, lo atropella. ¿Quién será responsable de las lesiones que se le hubieran podido causar al peatón? Esa pregunta, que hasta ahora tenía una respuesta más o menos sencilla, encierra el mayor rompecabezas jurídico de la conducción autónoma. Y la respuesta, hoy, no está nada clara.

Durante más de un siglo el reparto de culpas ha sido fácil de entender: detrás de cada coche había un conductor, que asumiría su responsabilidad si existía nexo causal entre su actuación y el daño causado. Pero, ¿qué pasa cuando ya no hay conductor, sino que es un programa informático quien decide acelerar, girar o frenar? No podemos pedir responsabilidades a quien va sentado leyendo el periódico mientras el coche se conduce solo. De este modo, la figura del culpable tal y como lo entendíamos hasta ahora, sencillamente, desaparece.

Llegados a este punto cabría preguntarse quién o quiénes pudieran ser responsables de las lesiones que se hubieran podido causar al peatón atropellado.

En primer lugar, habría que valorar la responsabilidad del fabricante del vehículo. Si el accidente se debió a un fallo del coche —un sensor que no vio al peatón, un software

que reaccionó mal—, lo lógico es dirigirse a quien lo puso en el mercado. Dicha actuación estaría amparada por la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, sobre la base de la responsabilidad por productos defectuosos: quien fabrica algo que causa un daño por estar mal hecho, responde frente al perjudicado.

En principio el axioma es bastante claro, ahora, llevarlo a la práctica en este tipo de supuestos de vehículos autónomos puede situarnos frente a una prueba absolutamente endiablada. ¿Cómo se demuestra que el sistema estaba "defectuoso" y no que, ante una situación imposible, eligió el mal menor? Esa frontera con toda probabilidad será objeto de peleas interminables entre peritos.

En segundo lugar, podría explorarse la responsabilidad del programador o la empresa de software del vehículo. En este tipo de vehículos, el "cerebro" no siempre lo hace el mismo que monta la carrocería. Si el fallo está en el código, en una actualización defectuosa o en cómo el sistema aprendió a decidir, la responsabilidad podría recaer en quien diseñó esa inteligencia. El problema es que ese cerebro cambia solo, se actualiza por internet y toma decisiones en milésimas de segundo: averiguar en qué momento y por qué falló nuevamente no será tarea fácil.

Y, en tercer lugar, habría que analizar la responsabilidad del propietario del vehículo. Porque incluso un coche autónomo necesita mantenimiento, actualizaciones y un uso correcto. Si alguien ignora un aviso del fabricante, manipula el sistema o lo emplea fuera de las condiciones previstas, parte de la culpa podría volver a sus manos.

A esto se añade la fase de transición que viviremos durante años, con coches que combinan tramos de conducción humana y automática. La gran pregunta en cada accidente será: ¿quién tenía realmente el control en ese instante? La respuesta dependerá de los datos que registre el propio vehículo. La "caja negra" del coche autónomo se convertirá, previsiblemente, en la prueba reina de estos litigios, lo que abre además interrogantes sobre acceso a esa información y protección de datos.

Encajar la inteligencia artificial en modelos jurídicos pensados y diseñados para el conductor humano y para el producto industrial clásico, generará con toda probabilidad inseguridad jurídica mientras no se actualice el marco normativo. No obstante, parece que la Unión Europea avanza en esa dirección, revisando la responsabilidad por productos para incluir el software y la IA, aunque lo cierto es que queda mucho camino por recorrer.

Mientras tanto, parece claro que cualquier reforma debe respetar un principio irrenunciable: la víctima no puede convertirse en rehén de una disputa entre fabricantes, aseguradoras y desarrolladores. Probablemente la solución pase por reforzar el seguro obligatorio, de modo que quien sufre el daño cobre primero y con rapidez, y que el reparto final de la culpa se dirima en un procedimiento ulterior, sin que esa complejidad la padezca el perjudicado.

Lo que sí que está claro es que el coche del futuro ya está aquí y ha aprendido a conducir solo, ahora le toca al Derecho aprender a circular a su velocidad.

---

* ***Rafael Martín Barroso****, del departamento de procesal de Larrauri & Martí Abogados.*

ÚLTIMA HORA

10:19 La creación de empresas baja un 15,4% en mayo

10:17 Carlos Baño reelegido 'sin ruido' presidente de la Cámar...

10:03 El secreto de la impenetrable defensa de España

10:01 Rothschild, Barclays, UBS y Santander cobrarán 20...

09:59 JPMorgan impulsa las subidas de ArcelorMittal y Acerinox

MÁS EN EXPANSIÓN

Las hijas de Andic...
Expansión

Muere a los 76 años l...
Expansión