# Corea ordena las reglas del robotaxi sin chofer y del AMR

23 de octubre de 2026, 로봇신문 (The Robot News). Selección: Miguel Acevedo

regulacion, robotaxi, amr, corea




El gobierno de Corea quiere adelantar la comercialización del auto autónomo y del robot móvil. El plan es armar la base para que el robot trabaje en edificios de vivienda, obras, estacionamientos, aeropuertos y estaciones.

El Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte lo dijo el 23 de octubre de 2026. Ese día, en la segunda reunión plenaria del Comité de Racionalización Regulatoria, presidida por el presidente, se discutieron tres planes: racionalización de la regulación de conducción autónoma, apoyo a la comercialización del robot móvil, y rediseño de papeles administrativos para startups.

El eje no es solo apoyar el desarrollo. Quieren que una técnica que hoy se queda en la prueba pase a un servicio y a un negocio.

## El auto sin chofer no entra en la ley vieja

El auto autónomo percibe el entorno, juzga la situación y se mueve solo. El gobierno lo trata como un campo central de la IA física. Sirve para movilidad en una sociedad envejecida, para seguridad vial y para achicar la brecha de transporte entre regiones.

El problema es legal. Un auto sin chofer no puede cargar con las obligaciones que la Ley de Tránsito y la Ley de Transporte de Pasajeros le ponen al conductor. Hasta ahora, en muchos casos, había que pedir una excepción en un sandbox regulatorio.

El gobierno, en coordinación con la Agencia Nacional de Policía y otros organismos, quiere pasar algunas de esas excepciones a un régimen permanente. La idea es que la empresa no tenga que pedir lo mismo cada vez que arranca una prueba. También van a cambiar la ley para que un auto sin asiento de conductor pueda salir de la zona piloto si el motivo es excepcional: ir al depósito o cargar.

Esperan recortar más de 3 meses de trámite y bajar el costo.

## Permiso rápido, y 3.000 autos de prueba

Para probar en la calle hace falta un permiso de circulación temporal. Aunque el auto y la técnica sean los mismos, la verificación del vehículo real demora y frena la ampliación de la prueba.

Van a abrir un carril rápido de permiso temporal para empresas que cumplan ciertos requisitos. En autos autónomos iguales, ya verificados, se simplifican algunos pasos. Se permite primero hasta una cantidad anual objetivo, y el control viene después. El trámite de permiso se acortaría más de 1 mes.

El apoyo apunta a meter más de 3.000 vehículos de prueba, con rapidez, en las ciudades de demostración de conducción autónoma que se amplían desde 2027. Más autos significan más datos de calles y de tráfico, y más chances de verificar percepción, juicio y control de la IA.

## Datos, y un operador del servicio

Para mejorar la IA hacen falta datos reales: autos, peatones, infraestructura vial, semáforos. El problema es que el video puede tener datos personales, y usar el original tiene límite legal y técnico.

En coordinación con la Comisión de Protección de Datos Personales, van a empujar una excepción de prueba bajo la ley de protección de datos, para que también se pueda usar el dato original recolectado en un vehículo de trabajo que maneja un tercero. Según el resultado, se revisaría cambiar la ley. El alcance y las condiciones se definen en ese proceso. La protección del dato y el manejo seguro son condición.

Un auto sin chofer no puede resolver un problema desde adentro. Hace falta alguien que mire la operación y responda a una emergencia. El gobierno va a crear la figura de “operador de servicio de conducción autónoma”.

Ese operador tiene que monitorear la marcha por un sistema de control remoto y manejar la ciberseguridad. Si hay un accidente o una emergencia, tiene que poder salir al lugar: necesita personal de campo y un responsable de seguridad.

También van a proponer un modelo de negocio para el auto comercial sin chofer, y un esquema de convivencia con el taxi y el resto del transporte existente. Primero se probaría en la ciudad de demostración de Gwangju.

## Venta, datos y culpa

Para vender el auto hace falta un estándar de seguridad. Hasta ahora no había un estándar de autocertificación del fabricante suficiente para el auto sin chofer, y venderlo en el país era difícil. Van a incorporar al sistema local el estándar internacional de sistema de conducción autónoma (ADS) de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE).

Antes de que exista el estándar local, desde fines de 2026 va a operar un esquema de certificación de desempeño para ventas entre empresas (B2B). La idea es que la empresa que desarrolla el auto pueda suministrarlo a otra.

Al operador del servicio le van a imponer guardar los datos en el país y medidas de seguridad y protección. Sacar datos al exterior pediría un permiso aparte. También van a reforzar el sistema de gestión de ciberseguridad del fabricante, con investigación previa y gestión frente a hackeo y puertas traseras.

La culpa en un accidente tampoco está clara: puede ser difícil saber la causa, y el reparto entre fabricante, empresa de la técnica y operador queda difuso. Un grupo de trabajo con la industria, las aseguradoras y especialistas va a armar una guía de reparto de responsabilidad civil según el tipo de accidente.

*En robots móviles se esperan criterios de operación por sector: obra, estacionamiento, logística cotidiana. Fuente: Ministerio de Tierra.*

## El robot móvil, sector por sector

El robot móvil se desplaza solo para entregar, inspeccionar o asistir. Entran el robot de entrega indoor y outdoor, el de traslado logístico, el de inspección de obra y el de estacionamiento.

No alcanza con que camine bien. Hay que mirar la estructura del edificio, las reglas de uso de la instalación, la comunicación y los criterios de seguridad de cada sitio. El gobierno va a aflojar la regulación que frena la entrada, sector por sector, y armar criterios de operación concretos.

En vivienda colectiva, el modelo es un robot de entrega que entra y sale del edificio. Van a revisar la regulación de construcción para salas de espera, carga y mantenimiento, y apoyar la comunicación entre el robot y las instalaciones del edificio. Se planteó excluir esa superficie del cálculo del índice de edificabilidad. El alcance se define después.

En obra, el robot asistiría el trabajo y haría la inspección, sobre todo donde una persona entra mal o donde la revisión es repetitiva. En estacionamientos y centros de logística cotidiana se amplía el uso de robots de estacionamiento automático y de traslado. En aeropuertos y ferrocarriles se revisa usarlos para inspección y seguridad, con una verificación aparte de seguridad y requisitos de homologación según la instalación.

También van a armar un “mapa de movilidad peatonal”, para que el robot reconozca obstáculos, cruces peatonales y entradas de edificios, y se mueva con seguridad. La idea es una plataforma que usen juntos el sector privado y el público. Qué información entra, cómo se construye y quién la opera se define en el proceso.

El gobierno y la Asamblea empujan una ley especial para el uso seguro y la comercialización del robot móvil. El proyecto lo presentó el diputado Han Byung-do el 3 de septiembre de 2026. El gobierno quiere apoyar la sanción dentro del año.

## Menos papeles para la startup

La startup tiene que poner gente y plata en el producto, pero para un permiso o un subsidio le piden certificados, estados financieros y planes de negocio. El gobierno, siguiendo la tarea de “reducir papeles administrativos” que la Oficina de Coordinación de Políticas de Gobierno empujó en enero de 2026, ordenó primero los documentos de servicios de apoyo directo a startups y de sectores nuevos como drones, logística y movilidad.

El recorte cubrió 43 servicios. Los documentos pasaron de 331 (2.426 hojas) a 175 (1.426 hojas). La tasa de orden, contando cantidad, volumen y campos a llenar, fue de cerca del 53%.

El artículo cierra con una salvedad. Que esto sirva depende de los criterios finos y de cómo se apliquen en la calle. La seguridad del auto sin chofer, el reparto de culpa, la seguridad de los datos, la seguridad del peatón frente al robot móvil y las condiciones de cada instalación siguen siendo temas que la industria y los organismos tienen que seguir negociando.

---

Fuente: 로봇신문 (The Robot News)

roboticaasialatam.com/2026-10-23-www-irobotnews-com-3c4c2e/