

AZIMUT



AZIMUT

Technological Solutions

REGULAMIENTO (UE) 2019/2144 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

«Relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública»



¿Desde cuándo se aplica esta norma?

INTEGRACIÓN POR FASES

Se aplica principalmente a partir del 6 de julio de 2022.
Fecha de prohibición del registro de los vehículos, así como de comercialización y puesta en servicio de los componentes y de las unidades técnicas independientes:

- ▶ **6 de Julio de 2022**
- ▶ **7 de Julio de 2024**
- ▶ **7 de Julio de 2026**
- ▶ **7 de Julio de 2029**

¿Qué alcance tiene?

Esta ley tiene la categoría de Reglamento.

Los reglamentos son actos jurídicos que se aplican de forma automática y uniforme a todos los países de la UE tan pronto como entran en vigor, sin necesidad de ser transpuestos a la legislación nacional. Son vinculantes en su conjunto en todos los países de la UE.



¿Este reglamento es retroactivo?

No, este reglamento solo afecta a partir de la fecha de aplicación a la homologación de nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñadas y construidas para vehículos, en lo que respecta a sus características generales y seguridad, y a la protección y seguridad de los ocupantes del vehículo y los usuarios vulnerables de la vía pública.



ASPECTOS CLAVE

- ▶ Sistema de información sobre ángulos muertos (BSD).
- ▶ Sistema de advertencia de abandono del carril (ADAS).
- ▶ Asistencia inteligente a la velocidad; (ADAS).
- ▶ Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor.
- ▶ Sistemas avanzados de advertencia de distracción del conductor.
- ▶ Registradores de datos de incidencias; (MDVR).

ÁMBITO DE APLICACIÓN

	M1	M2	M3	N1	N2	N3	
		 5 ton<	 <5 toneladas	 3,5 ton<	 3,5 toneladas<12 toneladas	 <12 toneladas	Reglamentos normativos
Sistema de información sobre ángulos muertos		TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024		TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	Reglamento de las Naciones Unidas n.º 151
Sistema de advertencia de abandono del carril		R 2022	R 2022		R 2022	R 2022	Reglamento de las Naciones Unidas n.º 130
Asistente de velocidad inteligente	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	aún no
Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	aún no
Advertencia avanzada de distracción del conductor	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	TP 2022 R 2024	aún no
Registrador de datos de incidencias	TP 2022 R 2024	TP 2026 R 2029	TP 2026 R 2029	TP 2022 R 2024	TP 2026 R 2029	TP 2026 R 2029	aún no

*TP: Fecha de denegación de la concesión de la homologación de tipo UE

*Fecha R de prohibición del registro de vehículos y de la colocación en los componentes del mercado y unidades técnicas separadas

Fechas de aplicación de las medidas de seguridad conforme al Reglamento General de Seguridad de Vehículos (UE) 2019/2144

1.ª fase de la implementación (A/B)		2.ª fase de la implementación (C)		3.ª fase de la implementación (D)	
✓ <i>Asistente de velocidad inteligente (ISA)*</i> ✓ <i>Mantenimiento del carril de emergencia (coches y furgonetas)</i> ✓ <i>Frenado de emergencia avanzado para vehículos fijos/en movimiento (coches y furgonetas)</i> ✓ <i>Registrador de datos de incidencias (coches y furgonetas)*</i> ✓ <i>Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor*</i> ✓ <i>Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque*</i> ✓ <i>Señal de frenado de emergencia*</i> ✓ <i>Detector de marcha atrás*</i> ✓ <i>Sistema de información sobre ángulos muertos (camiones y autobuses)</i> ✓ <i>Advertencia de colisión con peatones y ciclistas (camiones y autobuses)</i> ✓ <i>Sistema de control de la presión de los neumáticos (furgonetas, camiones y autobuses)</i> ✓ <i>Ciberseguridad y actualización de software</i>		✓ <i>Sistema avanzado de frenado de emergencia para peatones y ciclistas (coches y furgonetas)</i> ✓ <i>Sistema de advertencia de distracción avanzada del conductor</i> ✓ <i>Ampliación de la zona de impacto en la cabeza (coches y furgonetas)</i> ✓ <i>Neumáticos desgastados</i> ✓ <i>Registrador de datos de incidencias (para vehículos automatizados)</i> ✓ <i>Sistema de monitorización de la disponibilidad del conductor (para vehículos automatizados)</i> ✓ <i>Platoonado (para camiones automatizados)</i>		✓ <i>Requisitos de visión directa (camiones y autobuses)</i> ✓ <i>Registrador de datos de incidencias (camiones y autobuses)*</i> <i>Protección de peatones para series pequeñas:</i> ➤ <i>mediados de 2028 (nuevos tipos)</i> ➤ <i>mediados de 2034 (vehículos nuevos)</i>	
nuevos tipos	nuevos vehículos/piezas	nuevos tipos	nuevos vehículos/neumáticos	nuevos tipos	vehículos nuevos
6 de julio de 2022	7 de julio de 2024	7 de julio de 2024	7 de julio de 2026	7 de enero de 2026	7 de enero de 2029
Legislación complementaria que se debe adoptar antes de:		6 de abril de 2021		7 de abril de 2023	
* Requisitos técnicos detallados que deben establecerse en las Leyes Delegadas.				7 de septiembre de 2024	

SISTEMA DE INFORMACIÓN DE ÁNGULOS MUERTOS

Sistemas de conducción que son capaces de detectar peatones y ciclistas ubicados muy cerca de la parte delantera del vehículo o muy próximos a este, y de avisar o evitar colisiones con los usuarios vulnerables de la vía pública:

REQUISITOS

- ▶ Solo será posible apagar dichos sistemas en un momento determinado mediante una secuencia de acciones que deberá llevar a cabo el conductor.
- ▶ Los sistemas deben estar en modo de funcionamiento normal cada vez que se active el interruptor de control maestro del vehículo.
- ▶ Deberá ser posible suprimir fácilmente las advertencias audibles, pero dicha acción no deberá al mismo tiempo suprimir las funciones del sistema que no sean advertencias audibles.

ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE

REQUISITOS

- ▶ El conductor podrá ser informado a través del control del acelerador, o a través de una retroalimentación dedicada, apropiada y eficaz, de que se ha excedido el límite de velocidad aplicable.
- ▶ Deberá ser posible apagar el sistema; pero todavía se podrá proporcionar información sobre el límite de velocidad, y el asistente de velocidad inteligente deberá estar en modo de funcionamiento normal cada vez que se active el interruptor de control maestro del vehículo.
- ▶ La retroalimentación dedicada y apropiada se basará en la información de límite de velocidad obtenida a través de la observación de señales de carretera, a partir de señales de infraestructura o datos de mapa electrónico o ambos.
- ▶ No afectará a la posibilidad, para los conductores, de superar la velocidad del vehículo indicada por el sistema.
- ▶ Sus objetivos de rendimiento se establecerán para evitar o minimizar la tasa de error en condiciones de conducción reales.

(Aún no hay actos reglamentarios: disponibles en los próximos 5 meses)

SISTEMA DE ADVERTENCIA Y PÉRDIDA ATENCIÓN AL CONDUCTOR

Un sistema que evalúa la alerta del conductor a través del análisis de los sistemas del vehículo y avisa al conductor si es necesario;

SISTEMAS AVANZADOS DE ADVERTENCIA DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR

Un sistema que ayuda al conductor a seguir prestando atención a la situación del tráfico y lo avisa cuando se distrae

REQUISITOS

- ▶ Se diseñará de tal forma que dichos sistemas no registren ni retengan continuamente ningún dato que no sea necesario en relación con los fines para los que fueron recopilados o procesados de otro modo dentro del sistema de circuito cerrado.
- ▶ Los datos no serán accesibles ni se pondrán a disposición de terceros en ningún momento y se eliminarán inmediatamente después del procesamiento.
- ▶ Estos sistemas se diseñarán para evitar el solapamiento y no deberán avisar al conductor por separado y concurrentemente o de manera confusa cuando una acción active ambos sistemas.
- ▶ Dichos sistemas de seguridad deben funcionar sin utilizar ningún tipo de información biométrica de conductores o pasajeros, incluido el reconocimiento facial.

SISTEMA DE ALERTA DE SALIDA DEL CARRIL

"Un sistema para avisar al conductor de que el vehículo se está desviando de su carril"

REQUISITOS

- ▶ Solo será posible apagar dichos sistemas en un momento determinado mediante una secuencia de acciones que deberá llevar a cabo el conductor.
- ▶ Los sistemas deben estar en modo de funcionamiento normal cada vez que se active el interruptor de control maestro del vehículo.
- ▶ Deberá ser posible suprimir fácilmente las advertencias audibles, pero dicha acción no deberá al mismo tiempo suprimir las funciones del sistema que no sean advertencias audibles.

REGISTRADOR DE DATOS DE INICIATIVAS

Es un sistema cuyo único propósito es registrar y almacenar parámetros e información críticos relacionados con accidentes ocurridos poco antes, durante e inmediatamente después de una colisión;

REQUISITOS

- ▶ Los datos que son capaces de registrar y almacenar con respecto al período inmediatamente anterior, durante e inmediatamente posterior a una colisión incluirán la velocidad del vehículo, el frenado, la posición e inclinación del vehículo en la carretera, el estado y la tasa de activación de todos sus sistemas de seguridad, el sistema integrado en el vehículo de llamada electrónica al 112, la activación del freno y los parámetros de entrada relevantes de los sistemas de seguridad activa a bordo y de prevención de accidentes, con un alto nivel de precisión y supervivencia de los datos garantizada.
- ▶ No se pueden desactivar.
- ▶ Funcionamiento en un sistema de lazo cerrado.
- ▶ Los datos que recopilan están anonimizados y protegidos frente a manipulaciones y usos indebidos.
- ▶ Los datos que recopilan permiten identificar con precisión el tipo, la variante y la versión del vehículo, especialmente los sistemas de seguridad activa y de prevención de accidentes instalados en el vehículo.
- ▶ Los datos que son capaces de registrar pueden ponerse a disposición de las autoridades nacionales, sobre la base de la legislación de la Unión o nacional, únicamente con fines de investigación y análisis de accidentes, incluidos los fines de homologación de sistemas y componentes y de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, a través de una interfaz estandarizada.

(Aún no hay actos reglamentarios: disponibles en los próximos 5 meses)

GRACIAS

Grupo Azimut

C/ dels Furs 50, Edificio Azimut
46701 Gandia
azimutbussolutions.com

