

El frenado automático de emergencia es perjudicial en ciertos vehículos

El Reglamento 131 de Naciones Unidas dicta normas de homologación en los camiones y autobuses en ciudad

JOSÉ ANTONIO POLO



CÁCERES. El pasado 11 de julio el DOUE (Diario Oficial de la Unión Europea) publicaba las prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos con el sistema automático de frenado de emergencia (AEBS en sus siglas en inglés), para los autobuses de más de cinco toneladas y los camiones con más de 3.500 kilos.

El propósito original de dicho Reglamento era establecer prescripciones uniformes aplicables al frenado de emergencia en autopista. La presente versión amplía el ámbito de aplicación que abarque nuevas situaciones, como la conducción urbana.

Aunque, en general, esas categorías de vehículos se beneficiarían de la instalación de un AEBS, existen subgrupos para los que ese beneficio es más bien dudoso debido a su uso específico (por ejemplo, en el caso de los autobuses con pasajeros de pie, es decir; los vehículos de la categoría G, pues el frenazo provocaría lesiones en los viajeros; la maquinaria de construcción,



Un turismo en un ensayo de frenada automática por AEBS ante la irrupción inopinada del ciclista. POLO

etc.). Independientemente del beneficio, existen otros subgrupos para los que la instalación de AEBS sería técnicamente difícil o inviable (por ejemplo, el posicionamiento del sensor en los vehículos de la categoría G, la maquinaria de construcción utilizada principalmente fuera de las vías públicas y en caminos de grava, los vehículos especiales y los vehículos con equipos montados en la parte delantera). En algunos casos, puede que se produzcan frenazos de emergencia erróneos debido a limitaciones de diseño del vehículo.

Los AEBS están diseñados para proporcionar asistencia operativa al conductor en caso de tener que afrontar situaciones críticas de tráfico específicas. El presente Reglamento reconoce que las prestaciones que exige no pueden conseguirse en todas las condiciones (pueden verse afectadas por las condi-

Un autobús urbano con viajeros de pie no debe llevar el AEBS porque el frenazo dañaría a pasajeros

ciones del vehículo, la adherencia de la calzada, las condiciones meteorológicas, el ruido de radares externos, el deterioro de la infraestructura viaria, las situaciones del tráfico...). Si bien el sistema debe cumplir el rendimiento esperado en las condiciones especificadas, las condiciones y características del mundo real también pueden influir en el rendimiento, y no deben dar lugar a avisos o frenazos erróneos hasta el punto de que inciten al conductor a desactivar el sistema.

El sistema deberá detectar automáticamente una posible co-

lisión delantera con otro vehículo, ciclista o con un peatón que se cruce en la trayectoria del vehículo, alertar al conductor y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerarlo a fin de evitar la colisión o mitigar la gravedad de esta.

Solamente actuará en circunstancias en las que el frenado evite un accidente o mitigue su gravedad, y evitará intervenir en situaciones de conducción que no sean críticas.

Tipos de avisos

El sistema deberá ofrecer como mínimo un aviso acústico o táctil, que también podrá consistir en una desaceleración brusca, para hacer percibir una situación crítica al conductor si este no se había percatado de ella, siempre que haya tiempo suficiente. Sin embargo, existen situaciones en las que no puede advertirse a tiempo al conductor para que reaccione adecuadamente, como colisiones con peatones o con vehículos que circulan por delante y efectúan una fuerte desaceleración. En estos casos, el aviso puede darse en el momento en que se inicia una intervención del freno de emergencia.

Durante el funcionamiento del sistema (fases de aviso y de frenado de emergencia), el conductor puede, mediante una acción deliberada, por ejemplo, acelerando o efectuando un viraje brusco que dé lugar a un cambio de dirección suficiente como para evitar la colisión, tomar el control y anular el sistema.

Si bien desde el punto de vista de la seguridad vial sería beneficioso exigir la prevención automática de colisiones para todos los vehículos pesados hasta su velocidad máxima de conducción, la necesidad de evitar activaciones por falsa alarma limita el rendimiento máximo actual.

A partir del 2 de enero de 2026 los patinetes han de tener seguro obligatorio

La nueva Ley 5/2025 modifica la anterior de 2004, pero deja sin obligar a las bicicletas sin motor

J. A. POLO

CÁCERES. El Parlamento español ha perdido una oportunidad de hacer lo que la mayoría de los ciudadanos demandan, sobre todo los que han sufrido algún percance por culpa de un ciclista, y es que el propietario de una bicicleta tenga un seguro de responsabilidad civil, cuyo precio oscila entre 25 y

100 euros anuales, en este caso incluyendo robo del vehículo, daños propios y defensa jurídica.

Sin embargo, si es obligatorio tener un seguro para patinetes eléctricos según la Ley 5/2025, de 24 de julio, publicada en el BOE el pasado 25 de julio, que reforma la ley de seguros e incluye a los vehículos de movilidad personal (VMP) como los patinetes eléctricos. Este seguro debe ser de responsabilidad civil, cubriendo daños a terceros, y es exigido a los VMP que circulen entre 6 y 25 km/h si pesan menos de 25 kilos, y a los que superen los 25 kilos si circulan entre 6 y 14 km/h. Lo que cubre el seguro



Adulto con la mochila escolar lleva a una niña (ilegal) al colegio. POLO

de responsabilidad civil son los daños personales a terceros, hasta una cantidad determinada, que abarca un máximo de 70 millones de euros por daños a personas y 15 millones de euros por daños materiales por siniestro.

En España se registraron al menos 396 siniestros con patinetes eléctricos en 2024, con 240 personas lesionadas (102 graves y 138

leves), más 14 fallecidos. Las causas principales fueron colisiones con otros vehículos (65%), caídas (22%) y atropellos a peatones (10%). El perfil de los afectados suelen ser varones, con casi 7 de cada 10 heridos (66%) y el 93% de los fallecidos, por lo que mujeres involucradas fueron el 33% de los heridos y el 7% de los fallecidos. Los siniestros con patinetes eléc-

tricos aumentaron un 23% en 2024 respecto a 2023, y la mortalidad se incrementó un 18%.

Las infracciones más habituales son circular dos personas, ya que estos vehículos son de uso exclusivo, sin pasajeros ni mercancías; no respetar la señalización (dirección prohibida, semáforo en rojo, stop) y circular por la acera con peligro para los viandantes. Su velocidad máxima es de 25 km/h, pero una gran mayoría supera esa cifra, incluso se venden algunos que alcanzan 120 km/h, siendo su precio de 3.290 euros.

Se ha comprobado que es un medio ideal para salir huyendo tras provocar un accidente, cometer un delito, robos y asesinatos, como los dos sicarios detenidos por la Policía Nacional cuando pretendían cometer un asesinato en Málaga. La detención se produjo cuando iban en un patinete eléctrico ocultando sus caras con un pasamontaña bajo el casco.