

¿España preparada para el arranque del coche autónomo?

Ainara Rentería Tazo

Abogada Senior de Gómez-Acebo & Pombo

La firma el pasado 14 de abril por los ministros de transporte de la Unión Europea de la Declaración de Amsterdam para la cooperación en materia de vehículos autónomos y conectados supone un nuevo impulso legal a nivel europeo al desarrollo de la tecnología de conducción autónoma y conectada.

Desde la Unión Europea se pide a los Estados Miembros que eliminen las barreras legales para la realización de test-s de diferentes niveles de automatización de vehículos por carretera y se da mandato a los Estados Miembros y otros operadores para que den los pasos necesarios en el ámbito técnico y legal para armonizar las legislaciones y posibilitar que los sistemas de comunicación *vehicle to vehicle* ("V2V") y *vehicle to infrastructure* ("V2I") se realicen de forma que sean inter-operativos en la Unión Europea. Esto es, se trata de (1) establecer un marco europeo de conducción automatizada y conectada tanto en los ámbitos legales como técnicos; y (2) dar un impulso temporal al proceso: se establece una fecha tentativa, hablamos ya de 2019.

Con el empuje necesario, España puede jugar en posición de ventaja como "*test country*" porque — a diferencia de otros países, entre ellos Alemania y Reino Unido — va a la cabeza en implementación de procesos de autorización y prueba de vehículos autónomos. En noviembre de 2015 España reguló, mediante Instrucción de la Dirección General de Tráfico, el marco legal para la realización de pruebas con vehículos de conducción autónoma en las vías españolas abiertas a circulación. Dicha Instrucción

regula los requisitos para la solicitud y concesión de la autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico general. Se trata de una autorización de ámbito nacional que establece los tramos de vía urbana e interurbana por los que el vehículo está autorizado para realizar las pruebas y ensayos. La autorización tiene una vigencia máxima de 2 años, pudiendo prorrogarse sucesivamente.

En cuanto a los requisitos, el vehículo autónomo deberá contar con contrato de seguro en vigor que cubra la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio para vehículos a motor en España, así como la responsabilidad civil derivada de posibles daños causados. Se requiere que el vehículo autónomo haya superado en algún servicio técnico acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación ("ENAC") los procedimientos que se recogen en la Instrucción: (1) revisión de documentación (ficha reducida del vehículo, ficha técnica, control de versiones de software e información relativa a desconexión de emergencia y *override*); (2) inspección (comprobación de elementos de seguridad), y (3) comprobación dinámica (comprobación de conducción manual, comprobación de los sistemas de *override* y comprobación de funcionalidades básicas que afecten a la seguridad). Alternativamente, se podrá acreditar que la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea ha expedido ya autorización para realizar pruebas en vías abiertas a la circulación. Entre la documentación a aportar, es necesario presentar un documento de Evaluación de Riesgos basado en

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

el HARA ("Hazard Risk Analysis") que forma la base de toda la actividad de seguridad funcional acorde a la ISO 26262 y el FMEA ("Failure Mode Effects Analysis").

La Instrucción prevé que la Administración debe responder a este tipo de solicitudes de autorización en el plazo máximo de un mes. La primera experiencia piloto de conducción sin conductor se realizó por esta vía en noviembre de 2015, con un tramo de 599 Km en el recorrido Vigo/ Madrid.

Con esta legislación pionera y ya testada, España podría ser el país de la Unión Europea donde se produzcan las experiencias piloto de los diversos fabricantes. Para posibilitar la plena circulación de vehículos autónomos en el futuro será necesaria una nueva modificación de la Convención de Viena sobre circulación por carretera, que ya fue reformada parcialmente en el año 2014 en relación con la conducción de coches autónomos. La Declaración Europea de Amsterdam prevé actuaciones encaminadas a dicha modificación.

Para más información consulte nuestra web www.gomezacebo-pombo.com, o dirjase al siguiente *e-mail* de contacto: info@gomezacebo-pombo.com.

Barcelona | Bilbao | Madrid | Valencia | Vigo | Bruselas | Lisboa | Londres | Nueva York