

Ya es obligatorio: los coches eléctricos e híbridos nuevos en Europa deberán hacer ruido por ley

Alejandra Otero

5-7 minutos

Llegó el momento. Desde este julio de 2021, todos los **coches eléctricos nuevos** que se vendan en Europa, así como los **híbridos e híbridos enchufables**, deberán equipar de serie el conocido como **sistema de aviso acústico (SAAV), o AVAS** por sus siglas en inglés, a fin de alertar de su presencia a peatones y otros usuarios vulnerables.

Tras una moratoria de dos años para dar margen a los fabricantes a disponer este sistema en sus modelos de mecánica alternativa, esta tecnología ahora es obligatoria.

Ya en 2019 lo fue [para los coches de nueva homologación](#), pero desde ayer todos los coches comercializados en el Viejo Continente que hagan uso de un motor eléctrico, ya sea de forma continuada o puntual, también deberán estar **dotados del AVAS y sin excepción**.



Este cambio en la normativa se adopta para **reducir accidentes y siniestros** que tienen como consecuencia la **baja rumorosidad** de este tipo de vehículos. Y es que un propulsor eléctrico apenas emite ruido a baja velocidad, lo que los hace potencialmente peligrosos para peatones o ciclistas.

Imitar el sonido de un motor térmico



Estos **sistemas de aviso acústico AVAS** deben equiparlos tanto coches de cero emisiones (eléctricos, eléctricos de rango extendido y de pila de combustible de hidrógeno) como híbridos convencionales o enchufables.

Además deberán cumplir una serie de requisitos según fija la normativa europea:

- **Activarse automáticamente desde el arranque** hasta una velocidad de **20 km/h**, además de marcha atrás, siempre que solo opere el motor eléctrico.
- El sonido deberá ser **superior a los 56 decibelios** (equivalente a una conversación), pero no exceder de los 75 decibelios, pues es el nivel máximo fijado para los coches equipados con motores térmicos.
- Dicho sonido deberá ser **continuo y similar al de que emite un coche con motor térmico**, es decir imitar el de un automóvil gasolina o diésel y con variaciones en función de la velocidad.

De igual manera, este sistema no podrá desconectarse, ya que se prohíbe expresamente que los **conductores que apaguen temporalmente el aviso**. Así lo recoge el [Reglamento nº 138](#) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), que modifica el [Reglamento de la Unión Europea 540/2014](#). Por ello no tiene que estar dotado de un interruptor como sí se había contemplado en un principio.

En el caso de los **coches híbridos**, el AVAS no tiene que activarse entre 0 y 20 km/h cuando el motor de combustión esté en funcionamiento. Y de igual manera tampoco debe hacer lo propio al engranar la **marcha atrás** en aquellos coches que previamente estuvieran dotados de un **aviso sonoro específico** para este fin.

Ya hay coches eléctricos y alternativos que se han adelantado a este cambio regulatorio. Por ejemplo el Jaguar I-PACE o [los Volkswagen ID.3 e ID.4](#) por citar algunos ejemplos.

Hay que señalar que la entrada en vigor de esta normativa es muy buena noticia en lo que toca a seguridad, pues ayudará a reducir las muertes o heridos por atropello, pero no tanto para la batalla contra la **contaminación acústica en las ciudades**.

Por ejemplo la Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un el límite máximo para la rumorosidad del tráfico de **53 decibelios durante el día y de 45 decibelios durante la noche**. Niveles que sobrepasan los valores fijados desde Europa para los AVAS (entre 56 y 75 decibelios).

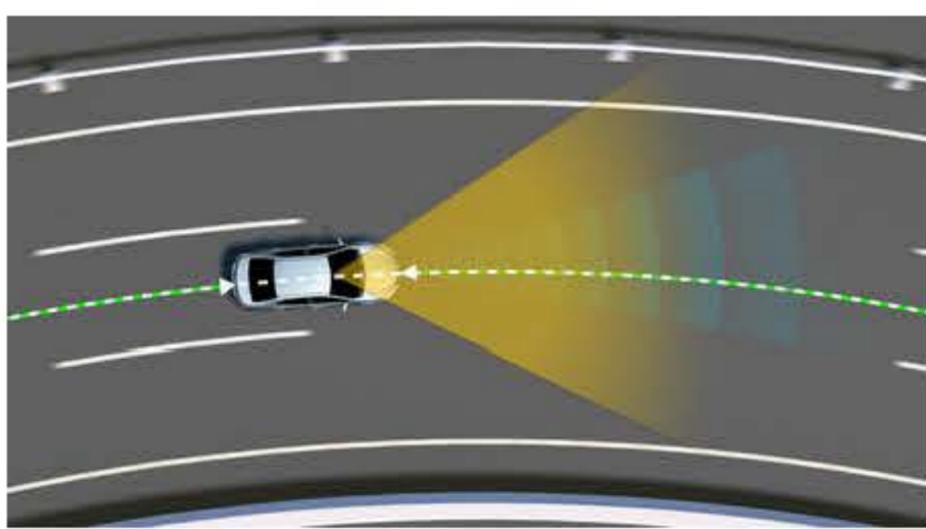
De hecho ya hay países europeos que empiezan a plantar cara al ruido: en [Francia se ha comenzado a instalar radares de ruido](#), además de en Reino Unido o Suiza.

Antesala de los sistemas de asistencia que serán obligatorios en 2022



Son varios los estudios que avalan la obligación de equipar estos sistemas de alerta acústica pues consideran como **potencialmente peligrosos para peatones o ciclistas** a los coches dotados con motor eléctrico cuando circulan a bajas velocidades.

Por ejemplo, [según publica la DGT](#), un informe de la ONCE señala que la **probabilidad de atropello aumentaba en un 40 %** cuando estos automóviles solo operan con la mecánica eléctrica. También la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) concluye que en estos supuestos dichos coches tienen un **19 % más de probabilidades de causar un accidente**.



Más allá de la emisiones, reducir la siniestralidad en carretera está entre las prioridades de Europa. Así, [desde 2022 también se obligará a todos los coches nuevos](#) que se vendan en Europa a equipar hasta ocho tecnologías, tanto de **asistencia a la conducción** como enfocadas a la seguridad.

Entre las primeras se encuentran la **frenada automática de emergencia**, el asistente por tráfico cruzado trasero (dotado de cámara y detector de ángulo muerto), el asistente de velocidad inteligente (ISA) o la alerta de cambio involuntario de carril.



Pero además, también los coches de nueva fabricación que se comercialicen en el Viejo Continente deberán contar detector de fatiga, así como con Alcolock, es decir el **bloqueo del coche con alcoholímetro**, alerta de cinturón en las plazas traseras o la polémica **caja negra** que, en caso de accidente, registra los datos de conducción en lo minutos previos para determinar si ha habido negligencia por parte del conductor.