



2024/2220

2.10.2024

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2024/2220 DE LA COMISIÓN

de 26 de julio de 2024

por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos pesados en lo que respecta a su registrador de datos de incidencias y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, 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, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 6, y su artículo 6, apartado 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2019/2144 establece la obligación general de que los vehículos de motor estén equipados con determinados sistemas avanzados para vehículos. En el anexo II de dicho Reglamento deben figurar los requisitos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a sus registradores de datos de incidencias (o «registradores de datos de eventos») y para la homologación de tipo de dichos sistemas como unidades técnicas independientes. Es necesario completar dichos requisitos estableciendo normas armonizadas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para tal homologación de tipo.
- (2) Los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo establecidos en el presente Reglamento afectan a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, de conformidad con las fechas contempladas en el Reglamento (UE) 2019/2144 para la denegación de la homologación de tipo para estas categorías de vehículos de motor.
- (3) De conformidad con el artículo 3, punto 13, del Reglamento (UE) 2019/2144, el registrador de datos de incidencias es un sistema cuya única finalidad es la de registrar y almacenar parámetros e información críticos relacionados con una colisión poco antes, en el transcurso e inmediatamente después de esta, con el fin de obtener datos más precisos y exhaustivos sobre accidentes que permitan a los Estados miembros llevar a cabo análisis de seguridad vial y evaluar la eficacia de las medidas específicas.
- (4) Los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos pormenorizados para la homologación de tipo de tipos de vehículos con respecto a los registradores de datos de incidencias están sujetos a las disposiciones del Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas ⁽²⁾. Por consiguiente, dicho Reglamento de las Naciones Unidas debe añadirse a la lista de requisitos aplicables a que se refiere el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/2144.
- (5) El Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas incluye los requisitos relativos a los elementos de datos que deben registrar los registradores de datos de incidencias, el formato de dichos datos, los requisitos relativos a la recogida, el registro y el almacenamiento a bordo de los datos, así como los requisitos relacionados con la supervivencia.

⁽¹⁾ DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.

⁽²⁾ DO L, 2024/1218, 23.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1218/oj>.

- (6) A fin de garantizar que los fabricantes de vehículos adopten las medidas adecuadas para garantizar la protección de los datos del registrador de datos de incidencias contra la manipulación y la disponibilidad de los datos del registrador de datos a través de la interfaz normalizada, y para que dichos datos puedan anonimizarse, conviene que estos requisitos se completen con requisitos adicionales para la recuperación de datos, la privacidad y la seguridad de los datos.
- (7) Para garantizar que los datos registrados por los registradores de datos de incidencias permanezcan anonimizados, debe obligarse a los fabricantes a adoptar las medidas adecuadas para evitar que dichos datos se comuniquen o recuperen junto con cualquier información relacionada con una persona física.
- (8) Hasta que se disponga de protocolos de comunicación normalizados para el acceso y la recuperación de los datos de incidencias establecidos mediante un acto delegado de la Comisión, los fabricantes de vehículos deben facilitar información a las partes pertinentes sobre cómo acceder, recuperar e interpretar tales datos.
- (9) El estado de funcionamiento correcto de los registradores de datos de incidencias, así como su funcionalidad y la integridad de su software, deben verificarse mediante inspecciones técnicas periódicas de los vehículos.
- (10) El cuadro con la lista de requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2019/2144 no contiene ninguna referencia a actos reglamentarios en lo que respecta a los registradores de datos de incidencias para las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃. Por tanto, es necesario introducir en dicho anexo una referencia al presente Reglamento y al Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas.
- (11) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/2144 en consecuencia.
- (12) Las disposiciones del presente Reglamento están estrechamente interrelacionadas, ya que establecen normas sobre los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a su registrador de datos de incidencias, así como para la homologación de tipo de los registradores de datos de incidencias como unidades técnicas independientes. Como consecuencia de las normas establecidas en el presente Reglamento, resulta necesario añadir en el anexo II del Reglamento (UE) 2019/2144 la referencia al presente Reglamento y al Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas. Por lo tanto, conviene establecer estas disposiciones en un único Reglamento Delegado.
- (13) Dado que los requisitos del Reglamento (UE) 2019/2144 en lo que respecta a los registradores de datos de incidencias para los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ serán aplicables a partir del 7 de enero de 2026, el presente Reglamento deberá aplicarse a partir de la misma fecha,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a las categorías de vehículos M₂, M₃, N₂ y N₃, tal como se definen en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ^(¹).

Artículo 2

Requisitos técnicos aplicables

1. El sistema de registrador de datos de incidencias (o «registrador de datos de eventos») de un vehículo deberá cumplir los requisitos técnicos establecidos en:
 - a) el Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas, así como
 - b) en los artículos 3, 4 y 5 del presente Reglamento.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

2. La homologación de tipo de un registrador de datos de incidencias como unidad técnica independiente estará sujeta a que la unidad técnica independiente cumpla los mismos requisitos que los establecidos en los apartados 5.3 (párrafo introductorio), 5.3.3, 5.3.4, 5.3.5 y 5.5 del Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas.

3. Cuando el vehículo de motor esté equipado con un registrador de datos de incidencias homologado como unidad técnica independiente, el vehículo y su registrador de datos de incidencias deberán cumplir los requisitos técnicos contemplados en el apartado 1 del presente artículo. No obstante, por lo que respecta al apartado 5 del Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas, deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados 5.1, 5.2, 5.3.1, 5.3.2 y 5.4 de dicho Reglamento.

Artículo 3

Seguridad de los datos

1. Los datos relativos a las colisiones que registre y almacene el registrador de datos de incidencias estarán protegidos de la manipulación mediante el cumplimiento de los requisitos técnicos pertinentes y las disposiciones transitorias del Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas ⁽⁴⁾, su serie original de enmiendas o cualquier serie posterior.

2. Las actualizaciones de software realizadas en el registrador de datos de incidencias se protegerán para, en la medida de lo razonable, evitar que se vean comprometidas y prevenir actualizaciones no válidas.

Artículo 4

Recuperación de datos

1. Los datos relativos a las colisiones registrados por los registradores de datos de incidencias podrán recuperarse a través del puerto serial de datos en el conector de enlace de datos estandarizado a que se refiere el punto 2.9 del anexo X del Reglamento (UE) 2018/858. En caso de que el puerto serial de datos deje de funcionar tras una colisión, los datos deberán poder recuperarse mediante una conexión directa con el registrador de datos de incidencias.

2. El fabricante del vehículo facilitará a la autoridad de homologación de tipo y, a petición de cualquier autoridad de homologación de tipo, a cualquier fabricante o taller de reparación de componentes interesado, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo con información sobre cómo se puede consultar, recuperar e interpretar los datos de la incidencia.

3. Los vehículos y sus registradores de datos de incidencias estarán diseñados de manera que una herramienta de recuperación de datos pueda producir informes de incidencias que contengan los siguientes elementos de datos:

- a) cada uno de los elementos de datos obligatorios exigidos por el Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas;
- b) el tipo, la variante y la versión precisos del vehículo (incluidos los sistemas activos de seguridad y de prevención de accidentes) del vehículo en el que está instalado el registrador de datos de incidencias.

El fabricante demostrará que los datos a los que se refiere la letra b) están disponibles tras un impacto como el que se describe en el punto 5.4.1 del Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas.

4. Los datos registrados por el registrador de datos de incidencias no podrán recuperarse a través de interfaces a las que se pueda acceder sin necesidad de desbloquear el vehículo o utilizar herramientas, o a través de las interfaces del vehículo para conexiones inalámbricas.

5. Los datos del registrador de datos de incidencias a los que se pueda acceder con arreglo al apartado 1:

- a) deberán estar disponibles en un formato legible por máquina;
- b) no incluirán ninguna información, ni se facilitarán junto con otra información, que permita relacionar dichos datos con una persona física.

⁽⁴⁾ Reglamento n.º 155 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta [2021/387] (DO L 82 de 9.3.2021, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj>).

*Artículo 5***Disposiciones relativas a las inspecciones técnicas periódicas**

A efectos de las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos, deberá ser posible verificar las siguientes características del sistema de registrador de datos de incidencias:

- 1) Su correcto estado de funcionamiento, mediante una observación visual del estado de la señal de advertencia de fallo, tras la activación del interruptor principal de control del vehículo y toda posible comprobación del estado de las bombillas. Cuando la señal de aviso de fallo se muestre en un espacio común (una zona en la que se visualizan dos o más funciones o símbolos de información, pero no simultáneamente), primero debe comprobarse que el espacio común funciona, antes de comprobarse el estado de la señal de aviso de fallo;
- 2) su correcta funcionalidad y la integridad del software, mediante el uso de una interfaz electrónica del vehículo, como la que se establece en el punto I, apartado 14, del anexo III de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾, siempre que las características técnicas del vehículo lo permitan y se pongan a disposición los datos necesarios. Los fabricantes deberán asegurar la disponibilidad de la información técnica para el uso de la interfaz electrónica del vehículo, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/621 de la Comisión ⁽⁶⁾.

*Artículo 6***Modificación del Reglamento (UE) 2019/2144**

El anexo II del Reglamento (UE) 2019/2144 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 7***Entrada en vigor y fecha de aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 7 de enero de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de julio de 2024.

Por la Comisión

La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

⁽⁵⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/621 de la Comisión, de 17 de abril de 2019, relativo a la información técnica necesaria para las inspecciones técnicas de los elementos que deben inspeccionarse, al uso de los métodos de inspección recomendados y por el que se establecen normas detalladas acerca del formato de los datos y de los procedimientos de acceso a la información técnica pertinente (DO L 108 de 23.4.2019, p. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj).

Modificación del Reglamento (UE) 2019/2144

En el anexo II, parte E, la fila correspondiente al requisito E5 se sustituye por el texto siguiente:

Asunto	Actos reguladores	Disposiciones técnicas específicas adicionales	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	UTI	Componente
«E5 Registrador de datos de incidencias (o “Registrador de datos de eventos”)	Reglamento Delegado (UE) 2022/545 de la Comisión (*) Reglamento n.º 160 de las Naciones Unidas		B			B							B	
	Reglamento Delegado (UE) 2024/2220 de la Comisión (**) Reglamento n.º 169 de las Naciones Unidas			D	D		D	D					D	

(*) Reglamento Delegado (UE) 2022/545 de la Comisión, de 26 de enero de 2022, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que respecta a su registrador de datos de incidencias y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento (DO L 107 de 6.4.2022, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

(**) Reglamento Delegado (UE) 2024/2220 de la Comisión, de 26 de julio de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas pormenorizadas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos pesados en lo que respecta a su registrador de datos de incidencias y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento (DO L, 2024/2220, 2.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/2220/oj).