

La implantación de la baliza V16 como dispositivo de preseñalización de emergencia obligatorio se producirá en España a partir del 1 de enero de 2026, reemplazando a los triángulos de emergencia tradicionales. El nuevo dispositivo, que debe estar homologado y conectado a la plataforma DGT 3.0, permitirá comunicar de forma automática la posición del vehículo a la Dirección General de Tráfico, haciendo más segura la señalización de una avería al no requerir que el conductor salga del vehículo.

La baliza V16 en autocares de transporte de pasajeros por carretera se debe colocar preferentemente en la parte más alta del vehículo, idealmente en el techo, para garantizar la máxima visibilidad. Esto permite que la luz ámbar intermitente que emite la baliza sea visible a larga distancia (hasta un kilómetro) para alertar a otros conductores sobre la presencia de un vehículo inmovilizado. En casos donde no sea posible colocarla en el techo debido a la altura o acceso, se puede colocar en el lateral del autocar, preferiblemente en la puerta del conductor, siempre asegurando su máxima visibilidad.

Los diferentes agentes del sector del autobús analizan la implantación de este dispositivo, así como el resto de nuevos reglamentos de Seguridad Vial que están entrando en vigor, y que vienen a implementar la certidumbre de vehículos y conductores en la carretera. Con el gran objetivo de reducir la siniestralidad y las víctimas, la construcción de los vehículos está en el punto de mira de esta hoja de ruta, para hacer de los mismos elementos seguros y más avanzados tecnológicamente para evitar fallos humanos.

Desde la Dirección General de Tráfico, reseñan simplemente, aún sin datos encima de la mesa sobre penetración, uso, formación y otros factores importantes para su implantación, “que todo vehículo, incluido autobús y pesado, debe tenerlo como obligatorio a partir de las fechas de entrada en vigor (1 de enero de 2026), sustituyendo -con el ánimo de bajar la siniestralidad-, a los triángulos de emergencia. En ese sentido, la DGT afirma que el próximo año hará un balance sobre su implantación”.

En CONFEBUS, “siendo la seguridad una prioridad de nuestro sector, valoramos muy positivamente cualquier medida para avanzar en esta materia, como lo es la implantación de la señal V16, que ayudará en la reducción de los accidentes en carretera, con un dispositivo más visible, rápido de colocar y seguro para el conductor y los pasajeros que los tradicionales triángulos de preseñalización de peligro. Además, con la geolocalización se reducen los tiempos de auxilio en carretera mejorando la seguridad vial para todos”.



La señal V16 contribuye a reducir el riesgo de atropello en caso de avería o accidente, especialmente en vías rápidas, al permitir señalizar el vehículo sin necesidad de abandonar el habitáculo. Este aspecto es especialmente relevante para los conductores profesionales que operan en condiciones de alta exposición al tráfico. Apuntan también desde la patronal nacional que “calculan que el impacto económico que esta medida tendrá en el sector de transporte de viajeros por carretera ronda los 1,5 millones de euros”.

El impacto económico que la medida V16 tendrá en el sector de transporte de viajeros por carretera ronda los 1,5 millones de euros



La idea de los nuevos reglamentos, que vienen introduciéndose desde 2022, es reforzar los sistemas avanzados de Seguridad en Autobús, con 36 actos reglamentarios, de los que 19 se especifican exclusivamente para la fabricación de autobuses. Y todos encuadrados en cuatro grandes bloques temáticos, seguridad activa, seguridad pasiva, seguridad medioambiental y otras funcionalidades. Todos los paquetes de medidas afectan a los vehículos tipos M2 (hasta 5.000 kgs.) y M3 (hasta 10.000 kgs.).

El 90% de los accidentes en carretera se producen por fallos humanos, con lo que estos nuevos reglamentos van destinados a ayudar al conductor, a proteger a los actores más vulnerables de la carretera; principalmente peatones y ciclistas, a regularizar los vehículos y sistemas automatizados, y en mejorar la conexión del vehículo con los demás elementos de Seguridad Vial en carretera.

Actualmente, se están estableciendo medidas encaminadas a los asistentes inteligentes de velocidad. A través de cámaras, el vehículo reconocerá las señales que limitan la velocidad, ralentizando la potencia del motor, pero sin que afecte a los sistemas de frenado, y que volvería a tener control humano con el uso del acelerador. Esto forma parte ya del paquete de medidas obligatorias en autobuses.

También se especifica una norma de luces de frenado de emergencia que se activen de forma automática, y una certificación de protección contra ciberataques y que mantenga la actualización de software en todos los sistemas electrónicos que afecten el correcto funcionamiento del vehículo.

OTROS SISTEMAS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS PARA LOS AUTOCARES A PARTIR DE JULIO 2026

Continúan, con las miras puestas en un periodo de transición que se convertirá en obligatorio en julio de 2026, una serie de medidas que afectan más a las condiciones del conductor. En aquellos vehículos donde se instale el interfaz de alcoholímetros, será obligatorio su uso para el inicio de la marcha.

También habrán de incluirse sistemas de detección de somnolencia y pérdida de atención, así como de advertencia de distracciones, como el uso del teléfono móvil.

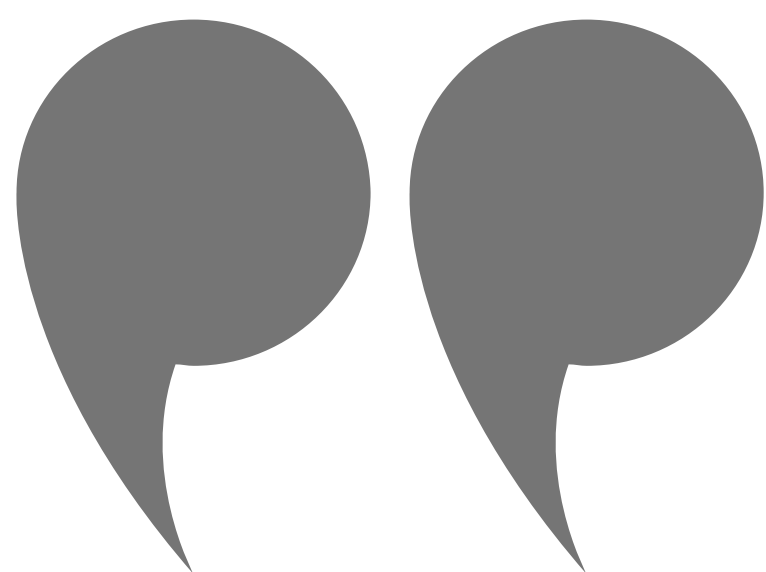
En esta tesitura, se están también integrando sistemas de registro de datos de cualquier tipo de incidencia en la conducción (frenado, uso del ABS, abandono de carril, uso de cinturones de seguridad) para obtener datos que puedan servir de cara a futuras estadísticas o toma de decisiones, y a la aclaración de cualquier incidente.

Aquí también se prevé un sistema de alarma que avise si la presión de los neumáticos no es la correcta.

El 1 de julio en vigor el uso del alcoholímetro en los autobuses que tengan su interfaz y también serán obligatorios sistemas de detección de somnolencia y distracciones



ASCABUS pide moratoria para la señal V16 en buses



hasta que se desarrolle un soporte homologado que asegure su fijación

La señal V16, de uso obligado a partir del 1/enero/2026, es una baliza luminosa que advierte de la presencia de un vehículo inmovilizado en la calzada, diseñada para ser colocada sin necesidad de salir del habitáculo del vehículo, por lo que constituye un medio más seguro para el conductor que los tradicionales triángulos de emergencia. En este sentido, desde la Asociación Nacional de fabricantes de Carrocerías y Buses (ASCABUS), consideran que el dispositivo V16 es una mejora en la seguridad que la DGT introduce en el entorno de la circulación por carretera.

Aunque la instrucción 2025/14 de la DGT obliga a que todos los turismos, vehículos mixtos y automóviles destinados al transporte de mercancías y autobuses, deben hacer uso de este dispositivo, ASCABUS considera "que es un dispositivo diseñado principalmente para su uso en vehículos de la categoría M1 (turismos) entre otros y desde luego, cuando menos, resulta de un uso dificultoso en las categorías M2 y M3 (autobuses y autocares)."

Y añaden, "en estas categorías (M2 y M3), el dispositivo V16 necesita de un soporte adicional para ser posicionado correctamente, pues los materiales empleados en la construcción de buses no son ferromagnéticos y esto sin tener en cuenta la dificultad o imposibilidad de ser colocados en el techo exterior del bus (dada su altura)."

Para ASCABUS, "en estas categorías (M2 y M3) falta, por tanto, este soporte intermedio que asegure la correcta fijación del dispositivo V16 y el posicionamiento ideal que permita la visibilidad luminosa de la señal, debiendo estar comprobado por los laboratorios acreditados. " La asociación de carroceros considera que debería concederse una moratoria para el uso de la señal V16 en las categorías M2 y M3 mientras no se desarrolle ese soporte intermedio necesario. 

¡RENOVAMOS NUESTRA FLOTA! VENTA DE VDL FUTURA FHD2

Nos vemos en



RENTALBUS