



MINISTERIO
DEL INTERIOR



SUBDIRECCIÓN
GENERAL DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD Y
TECNOLOGÍA

MOV

Asunto: Excepción de la obligación del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en el caso de inmovilización del vehículo por causa de accidente o avería en autopistas y autovías.

INSTRUCCIÓN MOV 2023/15

1.- SITUACIÓN ACTUAL

El artículo 51 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante Ley de Seguridad Vial), recoge las obligaciones en caso de accidente o avería. En su apartado 2 indica: *“Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento **siempre que sea factible**”.*

En el artículo 130 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, modificado por el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, se desarrolla este precepto estableciendo que cuando un vehículo, por cualquier emergencia, quede inmovilizado en la calzada, se deberá *“encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, **todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario para advertir dicha circunstancia.**”*

La citada modificación ha omitido tanto la exención de obligación del uso del dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario recogida en el texto original *“salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo”*, como las normas de colocación de los citados dispositivos, en consonancia con la prohibición del uso de los dispositivos de preseñalización de peligro ajustados a lo dispuesto en Reglamento ECE, número 27 (en adelante “triángulos de preseñalización de peligro”) a partir del 1 de enero de 2026 al ser sustituidos por los dispositivos V-16 luminosos y conectados.

Correo electrónico:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL, 44
28071 MADRID
TEL: 91 301 82 79
FAX: 91 742 91 16

CSV : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica





2.- JUSTIFICACIÓN Y EXCEPCIÓN DE LA OBLIGACIÓN DE USO DE LOS TRIÁNGULOS DE PRESEÑALIZACIÓN DE PELIGRO EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS.

Actualmente, tanto en autopistas como en autovías, dadas sus condiciones de circulación con alta intensidad de tráfico y elevada velocidad, está prohibida la circulación de peatones por la calzada, cobrando por ello mayor sentido restringir al máximo el tránsito de peatones también en casos de emergencia.

Los datos de accidentes en este tipo de vías en las que se ha producido un atropello y en las que existía un vehículo inmovilizado ponen de manifiesto que transitar por el arcén, permanecer en el mismo, intentar reparar una avería o incluso, la colocación y posterior retirada de los triángulos de preseñalización de peligro incrementan notablemente el riesgo de atropello.

En concreto, los últimos análisis de accidentabilidad arrojan el dato de que en España en 2019, de las 340 personas que fallecieron en las vías de alta capacidad, un total de 58 eran peatones, siendo una media de 22 en los últimos 5 años los peatones fallecidos por atropello tras bajarse del vehículo.

De la experiencia internacional se destaca la de Reino Unido, país en el que ya ha sido eliminado del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en autopistas y autovías.

En este sentido, el legislador español, en el artículo 51.2 “*in fine*” de la Ley de Seguridad Vial, al regular las obligaciones del conductor en caso de avería o accidente, condiciona el cumplimiento de estas a que el mismo “*sea factible*”, debiendo concluir a la vista de los hechos expuestos que la colocación en la calzada de los triángulos de preseñalización de peligro no resulta factible en autopistas y autovías por comprometer gravemente la seguridad de las personas que para ello tienen que transitar por la calzada.

En conclusión, resulta justificado evitar en todo momento cualquier posible interacción de peatones con el tráfico en dichas vías, por lo que debe eximirse de la obligación de colocar sobre la calzada cualquier clase de dispositivo o señal que provoque que el conductor deba desplazarse a pie por la calzada generando interacciones persona-vehículo potencialmente peligrosas, debiendo observar el resto de normas de actuación contempladas en el Reglamento General de Circulación en caso de avería o emergencia.

3. EFECTOS. DENUNCIAS

En autopistas y autovías no se formulará denuncia a los conductores de los vehículos que por accidente o avería queden inmovilizados y que disponiendo de triángulos de preseñalización de peligro no hagan uso de los mismos.

4. RECOMENDACIONES

La Dirección General de Tráfico recomendará que no se haga uso en autopista o autovía de los triángulos de preseñalización de peligro en caso de avería o emergencia.





5. ENTRADA EN VIGOR

La presente Instrucción entrará en vigor el 1 de julio de 2023 quedando sin efecto el 1 de enero de 2026.

Lo que se comunica para su general conocimiento.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

(Firmado electrónicamente)

PERE NAVARRO OLIVELLA

