

Emergencia en carretera

Cómo actuar en caso de emergencia



Contenidos

1.	Introducción.....	3
2.	Cambios en la Normativa	3
3.	El servicio de auxilio en carretera y los accidentes.	5
4.	Encuesta de investigación.....	10
5.	Normativa.....	21
6.	Dispositivo luminoso V-16.....	26
7.	Cómo actuar en caso de avería.....	29
8.	¿Y qué debo hacer si he tenido o presenciado un accidente?	30
9.	Conclusiones.....	33

1. Introducción

En España se realizan unos 4 millones de auxilios en carretera al año, lo que implica que, cada día en nuestro país, los técnicos que trabajan para solucionar las incidencias de los conductores gestionan una media de 11.000 asistencias, con el riesgo que esto conlleva en cada una de las operaciones.

Mientras se está prestando el servicio de auxilio, tanto para el técnico, como para el conductor del vehículo y los ocupantes, está presente el riesgo de sufrir un percance por atropello debido, en ocasiones, a las distracciones de otros vehículos que circulan por la vía, a la falta de visibilidad, al lugar donde se ha producido la incidencia, a las velocidades de circulación excesivas, a una mala situación del incidente, a la pérdida del control de la situación del tráfico por parte del usuario que ha sufrido el incidente...

Por lo tanto, mejorar la seguridad en este tipo de actividad, y concienciar sobre sus riesgos, resultaba imprescindible para mejorar un servicio muy necesario para todos los usuarios de un vehículo que circula por las vías públicas. Para dotar de una mejor protección, y establecer las condiciones de seguridad en los servicios de ayuda y rescate mediante una norma de referencia, se ha aprobado el Real Decreto 159/2021 que regula el auxilio en la vía pública, y que viene a modificar otras normas como el Reglamento General de Vehículos y el Reglamento General de Circulación.

2. Cambios en la Normativa

Con la reciente aprobación del **Real Decreto 159/2021**, los cambios más significativos son los siguientes:

- La **operación de auxilio en carretera** ya sea de reparación o retirada, deberá **realizarse de la manera más segura** posible para todos los usuarios de la vía, implicados o no en el incidente.
- Cada **operario de auxilio en carretera** deberá comunicarse telemáticamente con la autoridad de Tráfico, para dar a conocer su **geoposicionamiento**.
- Los **vehículos de auxilio tendrán preferencia de paso**, pudiendo estacionar en vía pública para realizar su trabajo. Deberán **reforzar su visibilidad** con distintivos reflectantes en un tercio de la superficie (lateral, frontal y trasera).
- Cada **operario de auxilio en carretera** deberá **estar debidamente formado**, y deberán inscribirse, junto con sus vehículos asociados, en un Registro Estatal de Auxilio en Vías Públicas (REAV).
- **Se sustituirán los triángulos de preseñalización por un dispositivo luminoso V-16.**
- Se crea la **señal V-27, un “triángulo virtual”** que se activará en el sistema de “a bordo” del vehículo y advertirá la presencia de un peligro cercano. Sólo disponen de esto los vehículos conectados, de modo que **no será obligatoria**.

Otro de los cambios como veíamos será la incorporación de una serie de **señales obligatorias en las grúas para hacerlas más visibles** y garantizar la seguridad de los profesionales de auxilio en carretera. En concreto, las señales V-2, V-23 y V-24.

MÁS VISIBLES, MÁS SEGURIDAD

Para garantizar la seguridad de los rescates (de operarios y peatones), a partir de ahora las grúas deberán incorporar unas señales obligatorias.

V-24

Señaliza un vehículo de auxilio y, con el nuevo reglamento, incorporará más información más información (número de REAV, código provincial, etc.).



V-2

Señal luminosa de color amarillo para los vehículos que prestan un servicio en la vía. Va acompañada de unas placas retrorreflectantes con franjas rojas y blancas.

V-23

Es una señal reflectante que marca todo el contorno del vehículo, lo que le hace visible en condiciones incluso de baja visibilidad.



Fuente: Revista Tráfico y Seguridad Vial. DGT

Entre otras novedades, la nueva normativa obligará a **comunicar de forma telemática la ubicación del vehículo** averiado / accidentado a la DGT a través de su plataforma DGT 3.0 para que se tenga constancia del incidente y poder avisar al resto de los usuarios mediante diferentes canales de información, como los paneles variables o mediante el triángulo virtual de la señal V-27.

¿Cómo afecta esta nueva norma a los usuarios?

De todos los cambios mencionados, que tienen un carácter más técnico para los operadores de asistencia, el que **más afectará a los conductores**, y que entrará en vigor el próximo 1 de julio, es la **modificación de la señal V-16**, que hará que se dejen de usar los actuales triángulos de preseñalización de peligro, obligatorios desde el año 1999, para utilizar un **dispositivo luminoso intermitente de color amarillo auto**, que se situará en la parte más alta del vehículo.



En este punto, se deben tener en cuenta tres momentos:

- Hasta el 1 de julio de 2021, el uso de los triángulos es obligatorio, pudiendo complementarse con el dispositivo V-16 aprobado en 2018 (no conectado).
- Desde el 1 de julio de 2021, se podrán utilizar los triángulos de preseñalización y el dispositivo NO conectado, indistintamente, y se abre un periodo de un año desde esta fecha para establecer los criterios de funcionamiento de un dispositivo V-16 CONECTADO. Tan pronto esté desarrollado este sistema se podrá utilizar.
- Desde el 1 de enero de 2026, solo será obligatorio el uso del dispositivo V-16 CONECTADO, con el protocolo ya aprobado, abandonando los otros dos sistemas (el triángulo de preseñalización y el dispositivo V-16 NO conectado).

3. El servicio de auxilio en carretera y los accidentes

Cuando un **vehículo se queda parado en la vía** como consecuencia de una avería o un siniestro, tanto las personas que ocupan el vehículo, como aquellas que van a prestar auxilio en carretera, corren un **riesgo importante**, y las cifras, por desgracia, así lo confirman. El riesgo de **ser atropellados** por otros vehículos que circulan por la vía es elevado durante todo el proceso de rescate. Por ello es fundamental **garantizar la seguridad** tanto de los profesionales de auxilio en carretera, como de las personas que necesitan de la asistencia, y de cualquier usuario que circule por la vía.

Según datos de la DGT, entre 2019 y 2020, 28 personas murieron atropelladas al bajarse de sus vehículos en una vía interurbana, de las cuales, 21 se produjeron en autopistas y autovías, y 7 en el resto de las carreteras, lo que demuestra la importancia de seguir unas mínimas normas de seguridad cuando sufrimos un percance.

3.1 Causas de los accidentes

Como ya hemos comentado, el **riesgo mayor** al que se exponen los técnicos de auxilio en carretera, y las personas que necesitan de la asistencia, ya sea debido a una avería o por haber sufrido un accidente, es a **ser atropellados** por otros vehículos que circulan en ese momento por la vía y que no se han percatado de su presencia. Según los datos aportados por la DGT, desde 2013 a 2019, en los 248 accidentes ocurridos por motivo de la avería o accidente de un vehículo, 39 personas perdieron la vida al ser atropelladas, 26 mientras se encontraban reparando el vehículo y 13 prestando el servicio de auxilio en carretera; 52 resultaron heridas graves, 43 mientras se encontraban reparando el vehículo y 9 mientras prestaban el servicio de auxilio en carretera y 125 resultaron heridas leves. En total en estos años, 219 personas fueron víctimas de este tipo de siniestro.

Estadísticas de accidentes y su lesividad reparando un vehículo o en servicio de auxilio en carretera.

ACCIÓN DEL PEATÓN	Número de accidentes	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total víctimas
TOTALES 2013					
Reparando vehículo	22	5	6	11	22
TOTALES 2014					
Reparando vehículo	12	3	3	6	12
TOTALES 2015					
Reparando vehículo	18	2	3	13	18
TOTALES 2016					
Reparando vehículo	26	5	4	9	18
Servicio de auxilio en carretera	17	0	5	7	12
TOTALES 2017					
Reparando vehículo	55	5	13	25	43
Servicio de auxilio en carretera	15	4	0	7	11
TOTALES 2018					
Reparando vehículo	24	6	6	11	23
Servicio de auxilio en carretera	13	1	2	8	11
TOTALES 2019					
Reparando vehículo	35	8	8	19	36
Servicio de auxilio en carretera	11	0	2	9	13

Fuente: Anuarios estadísticos de la DGT (2013 - 2019)

3.1.1 El riesgo de atropello

Cuando como conductores u ocupantes de un vehículo nos vemos implicados en una avería o accidente, y debemos bajar del vehículo, nos convertimos en peatones, lo que implica una **situación de riesgo elevado al exponernos a las circunstancias del tráfico, a ver y ser vistos**, por lo que debemos adoptar todas las precauciones para reducir este peligro.

El riesgo de ser víctimas de un atropello tanto para los conductores, ocupantes del vehículo, como para los técnicos de auxilio en carretera es importante, y son muchos los **factores** que intervienen.

En ocasiones es la imprudencia de la propia víctima, que no ha tomado todas las medidas de seguridad adecuada a la hora de señalar la emergencia, saliendo del vehículo cuando el riesgo es elevado, o no se ha puesto el chaleco reflectante obligatorio que alerta de su presencia al resto de conductores, o ha invadido la calzada de circulación al salir o al ir a colocar los triángulos de preseñalización de emergencia, o intenta reparar el vehículo cuando las condiciones de seguridad no son las adecuadas, etc.

Pero, en otras ocasiones, a pesar de haber tomado todas las medidas de seguridad, el atropello también se produce porque un conductor distraído, en la mayoría de las ocasiones, o que circula a velocidad excesiva, no se ha percatado de la presencia del vehículo averiado o accidentado, ni de las personas (técnico de auxilio en carretera, conductor u ocupantes, etc.) en la vía. La falta de visibilidad también es un factor concurrente a la hora de sufrir un accidente de estas características.

3.1.2 Las distracciones como elemento de riesgo

Conducir es una tarea compleja que requiere de habilidades cognitivas, físicas, sensoriales y psicomotoras. A pesar de esto, no es inusual observar a conductores realizando distintas tareas no relacionadas con la conducción mientras están al volante del vehículo, lo que pone en peligro su seguridad y la del resto. Las distracciones siguen siendo la primera causa de los accidentes mortales de tráfico. Concretamente en 2019, la distracción aparece como factor concurrente en un 28% de los accidentes con víctimas mortales, con 359 fallecidos según datos aportados por la DGT.

Los tipos de accidentes más frecuentes debidos a distracciones son la salida de la vía, las colisiones frontales, colisión con el vehículo precedente o, como nos ocupa en este informe, el atropello. Si conducimos distraídos no podremos anticiparnos a una situación de especial riesgo, como es encontrarnos un vehículo averiado en la vía y/o peatones por la zona, y perderemos un tiempo y un espacio vital para evitar el peligro, realizando una maniobra evasiva, o detenernos con seguridad si las circunstancias obligan a ello.

Para evitar estas distracciones, es importen tener en cuenta lo siguiente:

- Antes de coger el vehículo: Dormir bien, no ingerir alcohol y/o drogas o medicamentos que interfieran en la conducción y no hacer comidas copiosas.
- En el trayecto: Mejor no fumar, si siente somnolencia, pare.
- Mantener una temperatura agradable dentro del vehículo: 21 o 22 grados es una temperatura aconsejable.
- Ojo al móvil: Es la mayor fuente de distracciones. Usar solo para emergencias y con el coche parado. Se recomienda activar el “modo coche” en aquellos dispositivos que lo incluyan.
- Sistemas de audio en el vehículo: manejarlos nos distrae e incluso podemos llegar a perder la vista de la carretera, por lo que son aconsejables los sistemas que se manejan directamente desde el volante.
- Navegadores (móviles o incorporados en el vehículo): no se debe programar una ruta mientras conducimos. Hay que hacerlo antes de salir, y seguir sus indicaciones mediante la voz, sin perder la vista de la carretera.

- Evitar mantener conversaciones largas con los pasajeros que puedan hacer que desviemos la atención de la carretera.
- Llevar a los niños con su correspondiente sillita infantil y no mirar hacia atrás para hablar con ellos.
- Tener a mano cualquier objeto que podamos necesitar: gafas de sol, pañuelos...

Hay que tener en cuenta que conducir distraído hará que el tiempo de reacción aumente ante un imprevisto en la vía (vehículo averiado o accidentado), y por lo tanto, si la velocidad a la que circulamos también es elevada, la distancia que recorreremos antes de poder frenar totalmente el vehículo será mayor, pudiendo no ser capaces de evitar el accidente.

3.1.3 Riesgo no percibido

Uno de los problemas con los que nos encontramos al circular es que los conductores tienden a no considerar como distracciones aquellas acciones que son habituales, como puede ser fumar mientras conducimos, comer y/o beber, manipular la radio, ir hablando con los pasajeros, etc. Esa falta de percepción del riesgo hace que no se tomen las medidas preventivas adecuadas, ya que cuando no percibimos un peligro, es como si este no existiese, y nuestra forma de comportarnos, no es la adecuada. Estas situaciones pueden suponer un riesgo si nos encontramos ante un vehículo averiado, o un peatón que permanece en los alrededores del coche.

La percepción del riesgo es la habilidad de detectar, identificar y reaccionar ante una situación de riesgo que nos hace estar alerta ante un imprevisto y tomar una decisión.



La falta de percepción del riesgo hará que vayamos circulando con mayor confianza, por lo tanto, nuestro nivel de alerta disminuye lo que nos hará perder capacidad de respuesta, haciendo que nuestra capacidad de reacción sea menor, tardando más tiempo en darnos cuenta del peligro inminente, aumentando el tiempo de respuesta, y aumentando también las posibilidades de sufrir un accidente.

3.1.4 ¿Qué dice la ley sobre las distracciones tecnológicas?

Actualmente se está debatiendo la modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y que tiene como objetivo el agravamiento de las sanciones previstas para aquellos comportamientos que generan un mayor riesgo para la conducción, como el uso del teléfono móvil al volante o el mal uso de los elementos de seguridad y protección del vehículo.

Hasta ahora se considera infracción grave conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación, así como, conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la obligatoria atención permanente a la conducción. Estas infracciones suponen actualmente (a fecha de mayo de 2021) una sanción económica de 200 euros y la pérdida de 3 puntos. Entre los cambios introducidos por el proyecto actualmente en debate, se destaca la distinción de dos tipos de infracciones graves con respecto al uso del teléfono móvil al volante. En caso de estar utilizando el móvil sin sostenerlo con la mano (mirándolo), se sancionará con 3 puntos, pero si se está sujetando el móvil con la mano, (interactuando con él) la sanción será de pérdida de hasta 6 puntos de nuestro permiso de conducción.

4. Encuesta de investigación sobre la parada de emergencia

Para saber cuál es la experiencia y el conocimiento de los conductores españoles respecto a las incidencias que han sufrido en las carreteras y el uso de los dispositivos de preseñalización de peligro, el RACE, en colaboración con BP, ha realizado una encuesta de investigación entre cientos de usuarios.



El estudio, desarrollado para el RACE por sociólogos con años de experiencia en este tipo de trabajos, nos permite conocer la forma de comportarse de los conductores en caso de haber sufrido una avería o accidente, el conocimiento y uso de los dispositivos de preseñalización de peligro, y las medidas de seguridad que estos adoptan cuando se ven en esta situación.

Se ha preguntado la opinión de más de 1.200 conductores en nuestro país mediante una encuesta online, según la siguiente metodología:

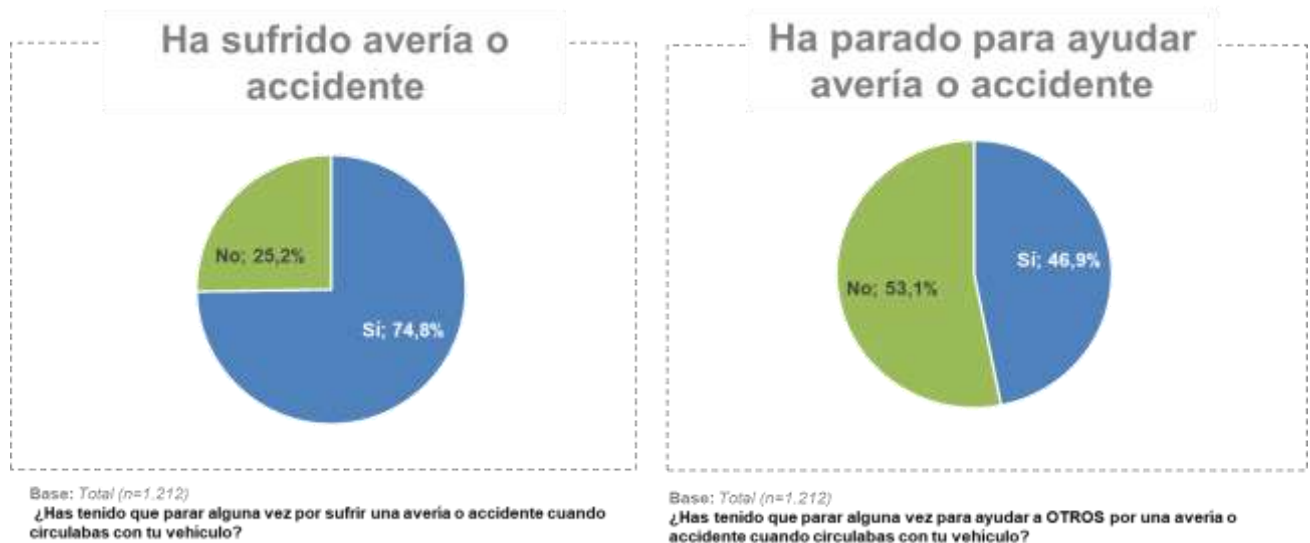
Encuesta de investigación

Conocer las incidencias en las carreteras y uso de la señalización de peligro



Tipo de estudio	Cuantitativo.
Técnica empleada	Entrevista on-line.
Universo de análisis	Conductores españoles de 18 y más años.
Detalle del planteamiento metodológico	Se han realizado un total de 1. 212 entrevistas , lo que supone un error muestral de $\pm 2,8\%$ para un nivel de confianza del 95%.
Fecha de realización del trabajo de campo	El trabajo de campo se ha realizado del 8 al 18 de abril de 2020.

Incidencias que han sufrido los usuarios en la carretera



De los más de 1.200 encuestados, **casi un 75%, han tenido que parar por sufrir un accidente / avería, y un 47%, lo ha hecho, no por haber sufrido un incidente en la vía, sino que lo han hecho para ayudar a otros conductores, a pesar del riesgo que conlleva este tipo de acción.** Con un parque automovilístico cada vez más envejecido, y un mantenimiento que no es todo lo adecuado que debería ser en cuanto a la periodicidad de las revisiones, y a la puesta a punto antes de realizar viajes largos, aparecen como las principales causas de las averías. Los problemas más comunes que presentan los vehículos cuando se averían son: baterías, neumáticos, y problemas de motor.

Además, la situación de pandemia que estamos viviendo desde marzo de 2020 ha provocado que los vehículos hayan estado parados durante largos periodos de tiempo debido al teletrabajo y, sobre todo, a las restricciones de movilidad que se han dado durante estos meses en todo el territorio nacional, algo que no es nada recomendable para la “salud” del automóvil, pudiendo provocar averías.

Entre los motivos de necesitar un auxilio en carretera, la batería ha sido uno de los elementos que más ha sufrido debido a la inactividad, pudiendo descargarse si no usamos el vehículo durante un tiempo prolongado. Es aconsejable que, tras este parón, al arrancar el vehículo, estemos al menos 15 minutos con el motor en funcionamiento, que no en ralentí, para no descargar más la batería. Los neumáticos también van perdiendo presión, por lo que cuando hemos tenido el vehículo parado, una de las primeras cosas que deberíamos hacer es comprobar la presión, ya que, si la presión no es la correcta, aumenta el riesgo de sufrir un pinchazo, la adherencia del neumático tampoco es la adecuada, y el consumo de combustible aumenta.

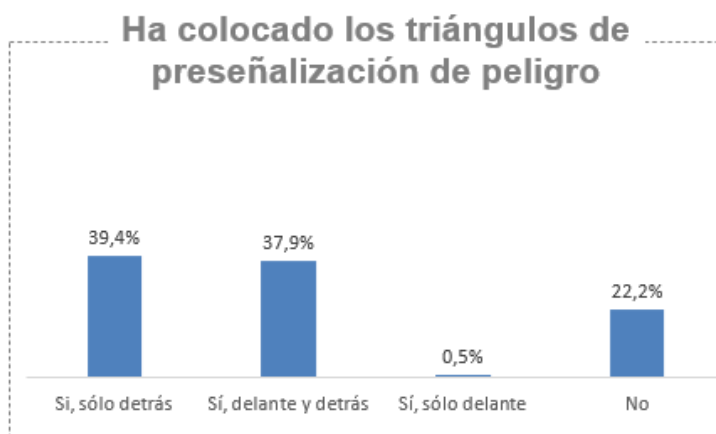
Los accidentes de tráfico también representan una parte importante de las asistencias en carretera, ocupando el cuarto lugar, según el Barómetro de averías publicado por RACE en 2020.

Averías más comunes 2020 y diferencia porcentual respecto a 2019 - RACE

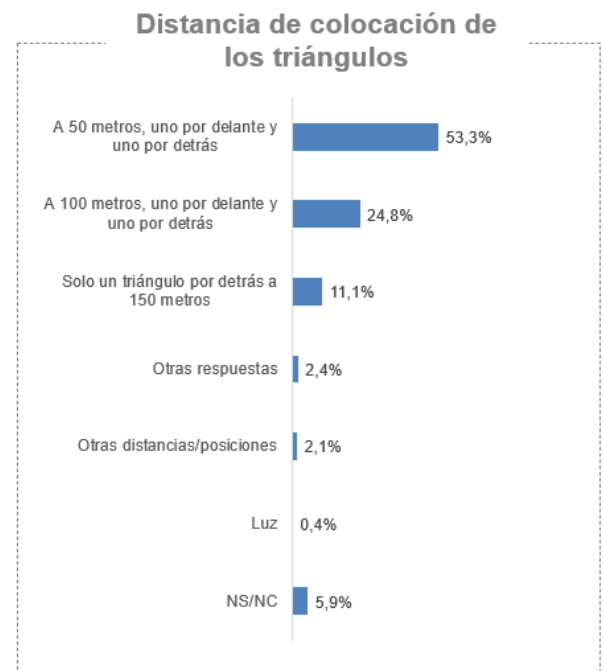
Grupo por percance	Asistencias	Dif. 2020/2019
Averías batería	313.773	23,8%
Avería neumáticos	128.919	-14,9%
Avería de motor	68.703	-5,6%
Accidente de tráfico	58.011	-15,6%
Alternador	40.167	4,1%

Fuente: elaboración propia con datos RACE de 2020

Colocación de los triángulos de preseñalización de peligro



Base: Total (n=970)
Durante esa parada de emergencia, la última si han sido varias... ¿Has colocado los triángulos de preseñalización de peligro?



Base: Total (n=1.212)
¿A qué distancia respecto al vehículo averiado/accidentado en la calzada deben colocarse los triángulos de preseñalización de peligro en una vía convencional de doble sentido?

Ante la pregunta sobre si han colocado los triángulos de preseñalización de peligro, habiendo sufrido un accidente o avería, o habiendo parado para ayudar a otros, **un 22,2% de los encuestados indica que no ha colocado los triángulos para señalar la situación de avería**, y de los que han señalado la parada, el 39,4% lo ha hecho sólo detrás del vehículo y el 38% un triángulo por delante y otro por detrás (aunque este punto dependerá del tipo de vía en el que se encuentre). En cuanto a la distancia de colocación de los triángulos en carretera convencional, **solo un 53% de los encuestados ha contestado de manera correcta a la pregunta.**

Recordemos que, antes de salir del vehículo para colocar los triángulos de preseñalización de peligro de manera correcta, deberemos colocarnos obligatoriamente el chaleco reflectante de alta visibilidad, y antes de abandonar el vehículo, debemos asegurarnos de que podemos hacerlo de manera segura, sin poner en riesgo nuestra integridad, ni la de ningún ocupante del vehículo, ni la del resto de usuarios de la vía.

Visto lo anterior, y después de cerciorarnos que podemos colocar de forma segura los triángulos de preseñalización de peligro, la forma de hacerlo correctamente sería la siguiente:

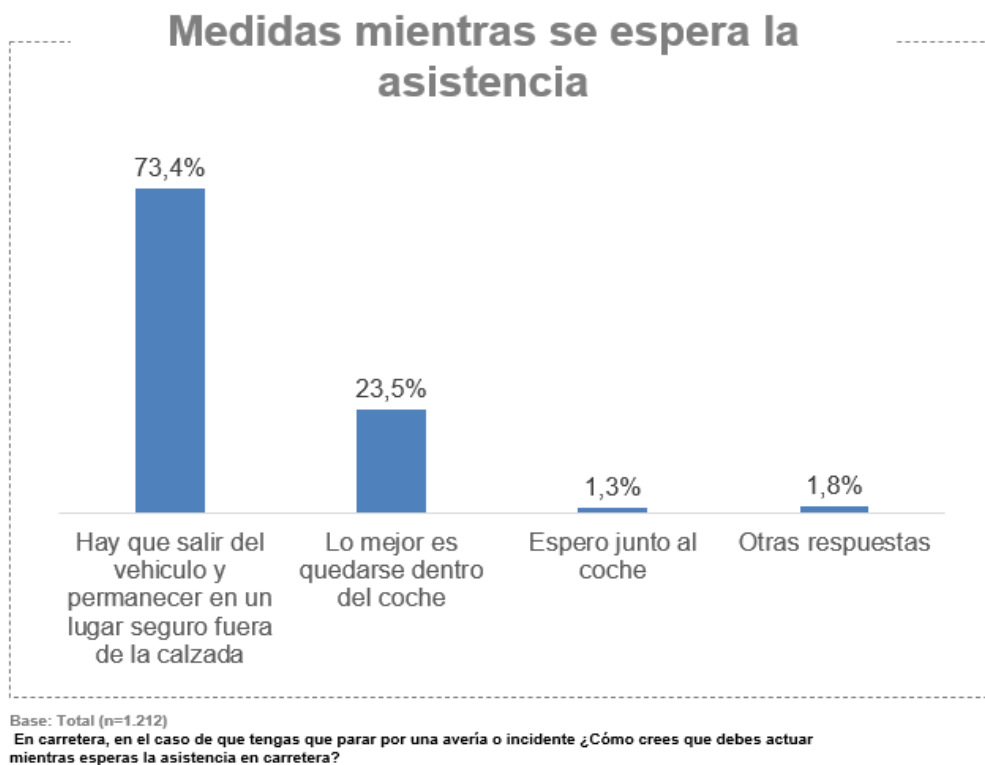
- a. en vías de doble sentido de circulación con un único carril para cada sentido, se colocará un triángulo por delante del vehículo y otro por detrás, a unos 50 m de distancia, y que sean visibles a 100 m.
- b. en vías con dos o más de dos carriles de circulación para cada sentido, se colocará un triángulo por detrás del vehículo a 50 m de distancia, y que sea visible a 100 m.



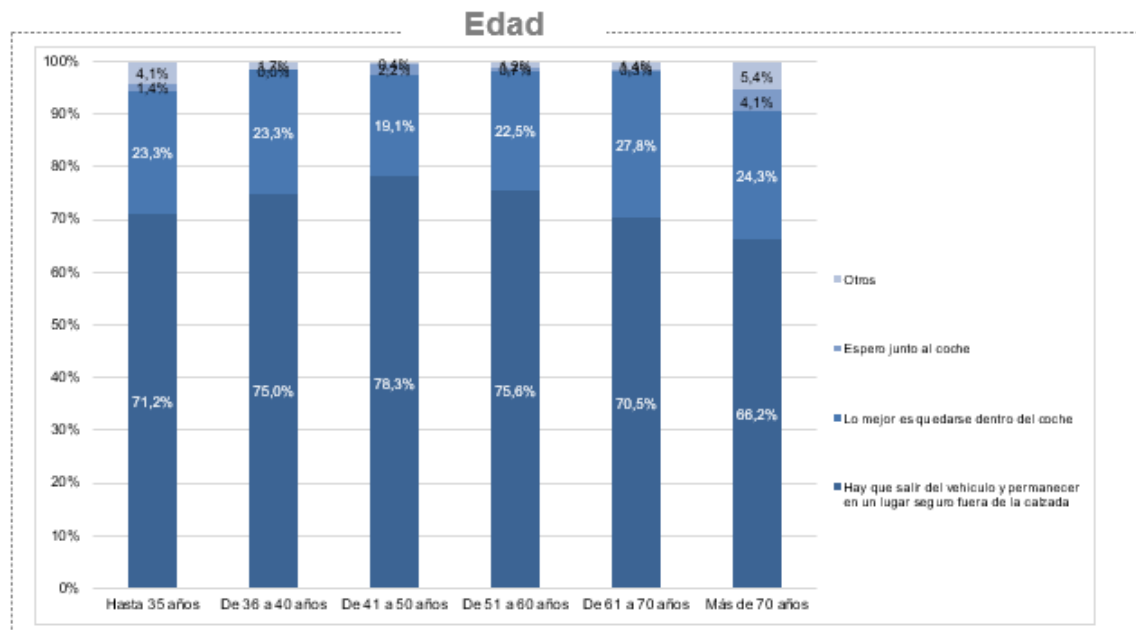
Medidas de seguridad en caso de avería o accidente

EL segundo bloque de la encuesta hacía referencia a las medidas de seguridad que se deben adoptar en el caso de sufrir una avería o un siniestro en la carretera. Una vez que se ha sufrido el incidente, las medidas de seguridad a adoptar a la hora de abandonar el vehículo mientras se espera la llegada del personal de auxilio en carretera, son muy importantes tanto para el conductor del vehículo, los ocupantes (en caso de haberlos) y el resto de los usuarios de la vía.

Preguntados sobre cómo actuar mientras se espera la llegada de la asistencia, el 73,4% de los encuestados ha respondido indicando que hay que salir del vehículo y permanecer en un lugar seguro fuera de la calzada, mientras que un 23,5% ha contestado que lo mejor es quedarse dentro del vehículo. El 1,3% ha respondido que espera junto al coche.

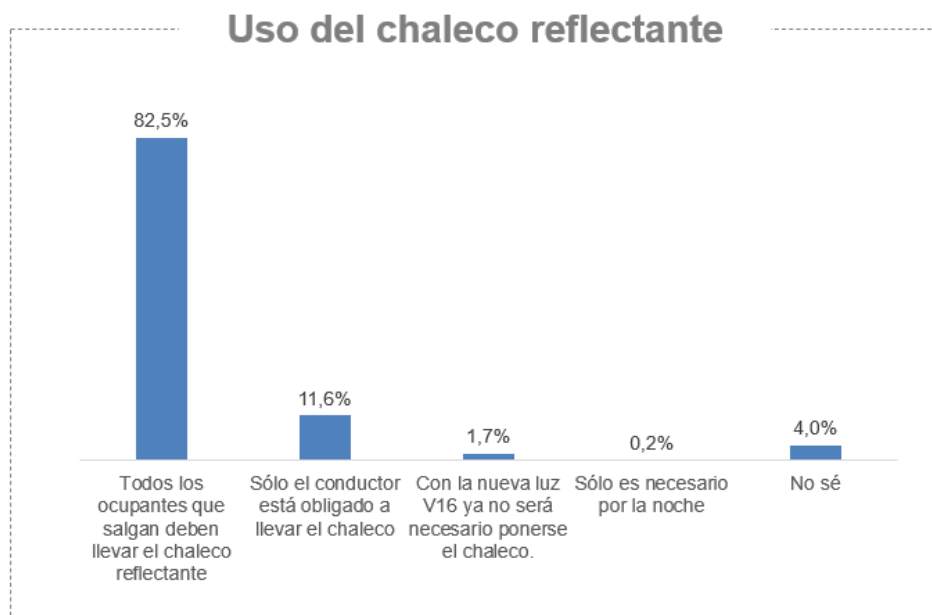


Si analizamos la misma pregunta evaluando el tramo de edad de los encuestados, vemos que **los mayores de 60 años son los que tienen más dudas sobre la forma correcta de actuar en caso de accidente o avería, siendo más acentuado a partir de los 70 años.** Por este motivo, es importante incidir en la **formación continua entre los conductores**, ya que desconocer esta norma puede aumentar los niveles de riesgo en el caso de sufrir un incidente en la vía.

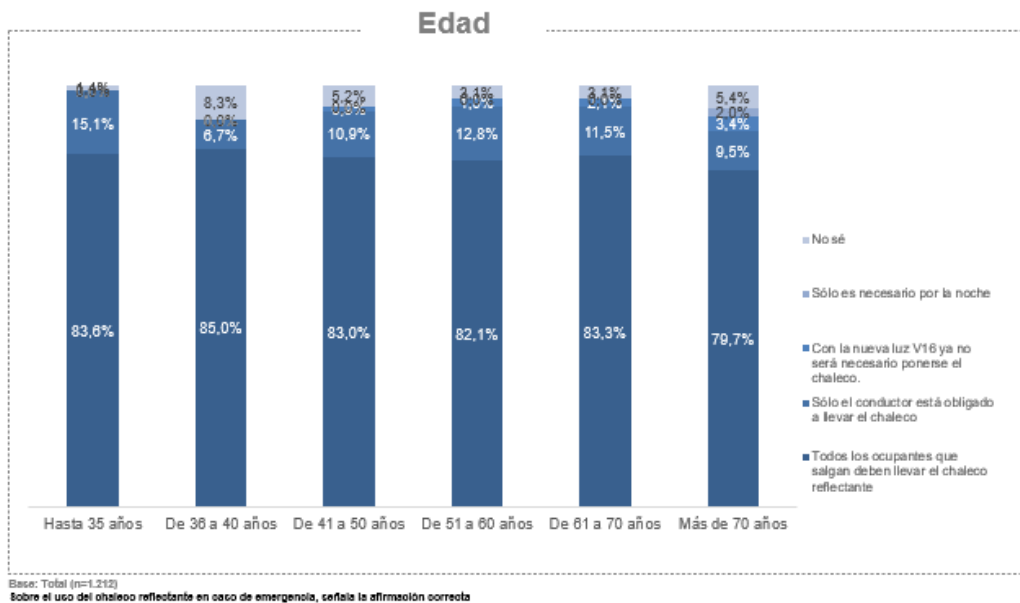


Base: Total (n=1.212)
 En carretera, en el caso de que tengas que parar por una avería o incidente ¿Cómo crees que debes actuar mientras esperas la asistencia en carretera?

En cuanto a la pregunta sobre **el uso del chaleco reflectante**, un 82,5% de los encuestados opina que todos los ocupantes que salgan del vehículo deben llevar el correspondiente chaleco reflectante, y un 11,6% opina que **solo el conductor del vehículo está obligado a llevarlo, lo que es erróneo** (la respuesta correcta es la de que todos los ocupantes que salgan del vehículo deben llevarlo). El 4% de los encuestados no ha sabido responder a la pregunta.



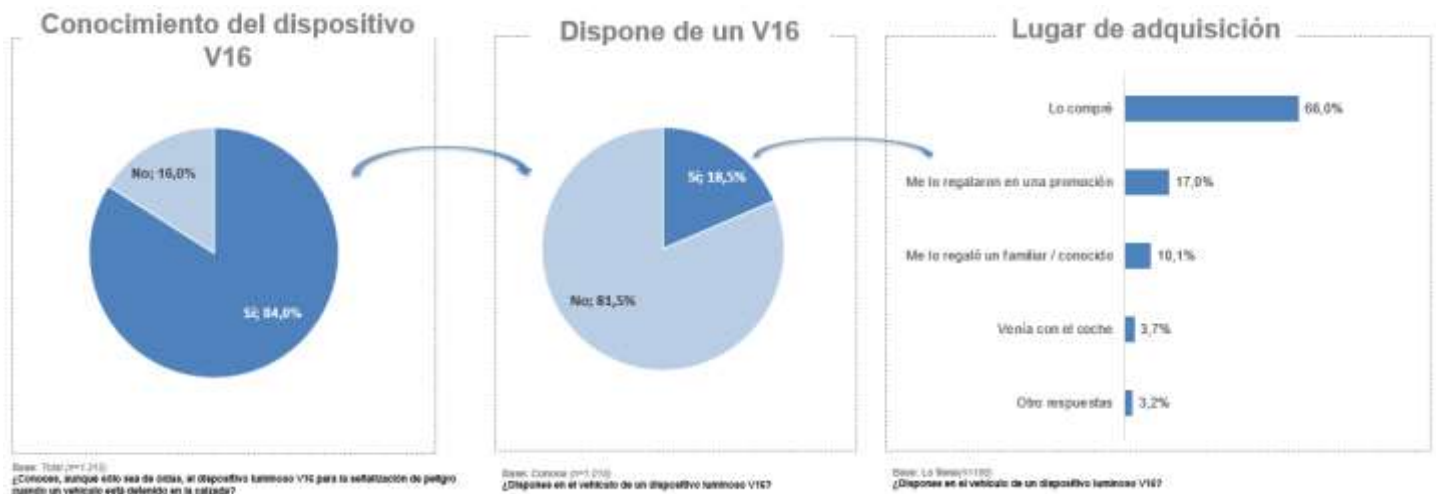
Base: Total (n=1.212)
 Sobre el uso del chaleco reflectante en caso de emergencia, señala la afirmación correcta



Si tenemos en cuenta la edad para la cuestión referida al uso de los chalecos reflectante, a partir de los 70 cuando los encuestados tienen más dudas sobre la obligatoriedad de uso de estos dispositivos reflectantes.

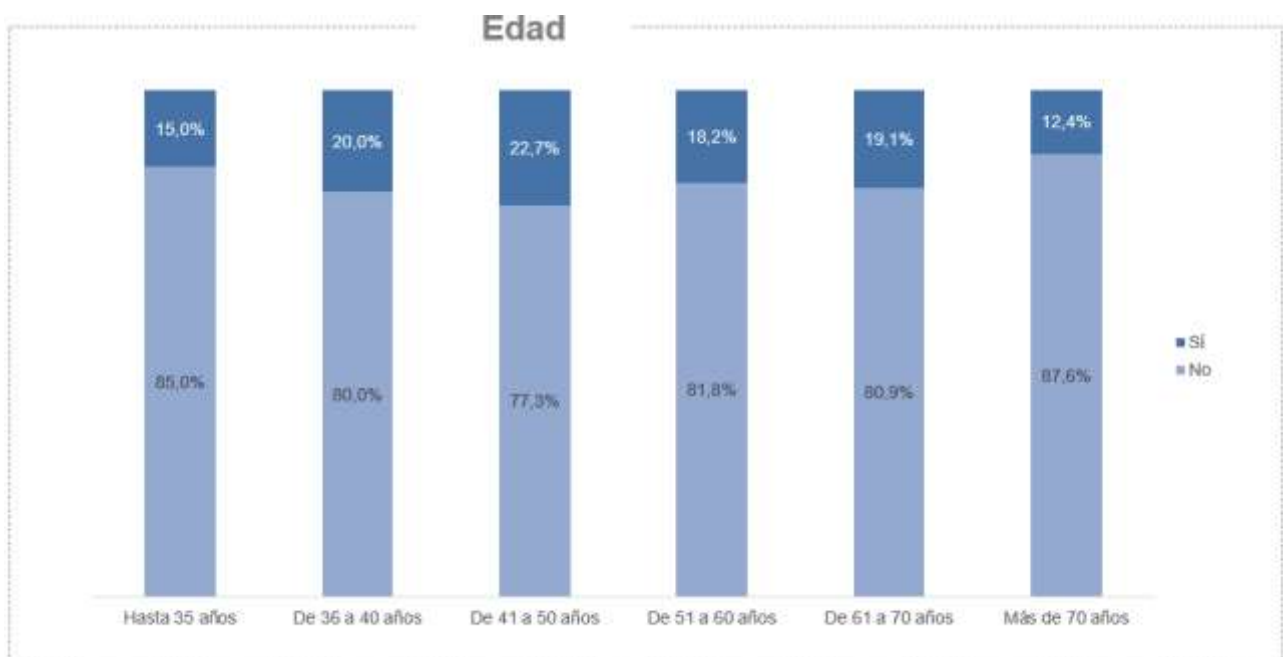
Dispositivo luminoso V-16

Uno de los puntos importantes de la encuesta, debido al próximo cambio que entrará en vigor a partir del próximo 1 de julio, era saber el conocimiento que tenían los encuestados sobre dicho dispositivo.



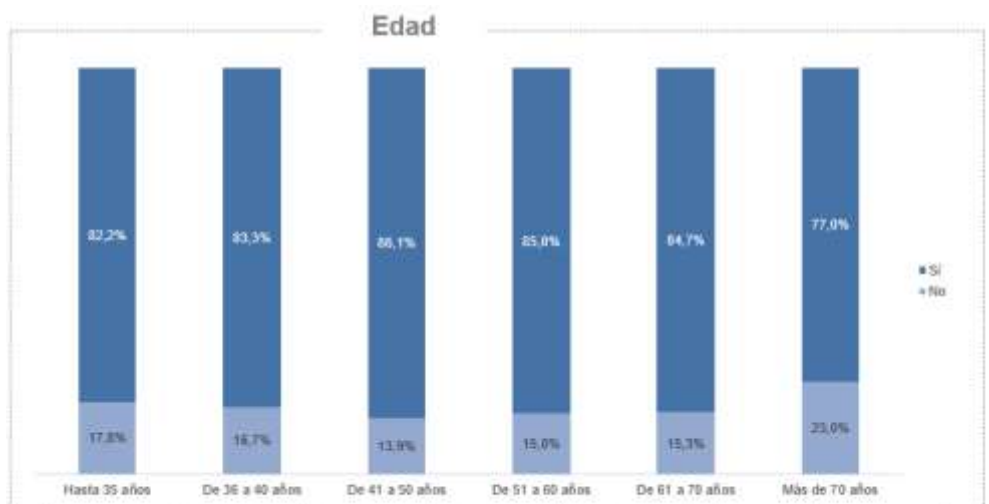
El 84% de los encuestados conoce el nuevo dispositivo V-16 pero sólo **un 18,5% disponen ya de uno**. De los encuestados que disponen del nuevo dispositivo, un 66% lo ha adquirido en algún punto de venta, al 17% se lo han regalado en una promoción, y a un 10% se lo ha regalado un amigo / conocido.

Si analizamos los datos obtenidos en cuanto al conocimiento del nuevo dispositivo V-16 por tramos de edad, vemos que **los encuestados con más de 70 años son los que menos conocimiento del dispositivo tienen**. En el resto de los tramos, los porcentajes están más igualados, superando en todos los casos en 80%.



Base: Conoce (n=1.212)
 ¿Dispones en el vehículo de un dispositivo luminoso V16?

La falta de conocimiento del dispositivo en los mayores de 70 años también ha provocado que sean los que en menor medida dispongan del nuevo dispositivo en su vehículo, si bien, como ya veíamos antes, la media de encuestados que disponen ya del nuevo dispositivo está en torno al 18,5%.



Base: Conoce (n=1.212)
 ¿Conoces, aunque sólo sea de oír, el dispositivo luminoso V16 para la señalización de peligro cuando un vehículo está detenido en la carretera?

Colocación del dispositivo V-16

A la pregunta que formulamos a los más de mil usuarios sobre la colocación del nuevo dispositivo luminoso V-16, un 77,8% de los encuestados han respondido de manera correcta, situándolos “en la parte más alta del vehículo”, mientras que un 14,5% han respondido “en el lateral del vehículo que quede en el lado de la calzada”. Un 4,9% ha respondido NS/NC. Aunque el porcentaje es elevado, se recomienda poner en marcha campañas informativas para explicar al usuario el funcionamiento del nuevo dispositivo.

Colocación del dispositivo V16

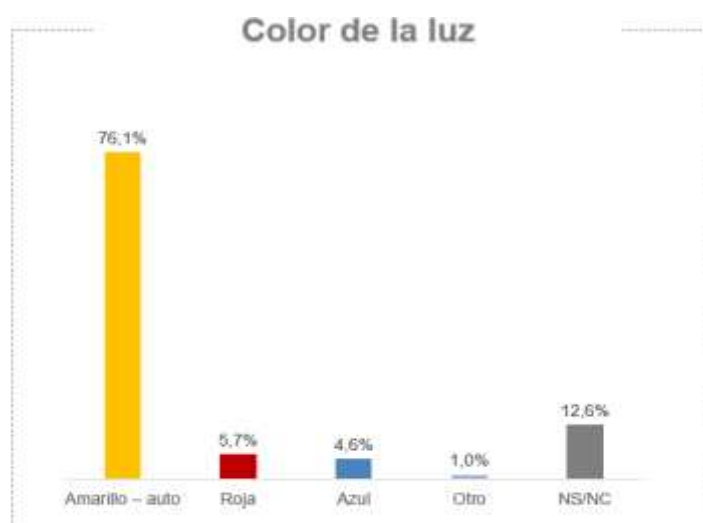


Base: Conoce (n=1.018)
¿Dónde se debe colocar el dispositivo luminoso V16?

Características del nuevo dispositivo luminoso

¿De qué color es la nueva luz del dispositivo V-16? Esta fue la cuestión que lanzamos entre los usuarios, y la mayoría sabía reconocer el color amarillo como la identificada con este dispositivo.

Un 76,1% de los encuestados conoce el color de la luz que emite el nuevo dispositivo, un

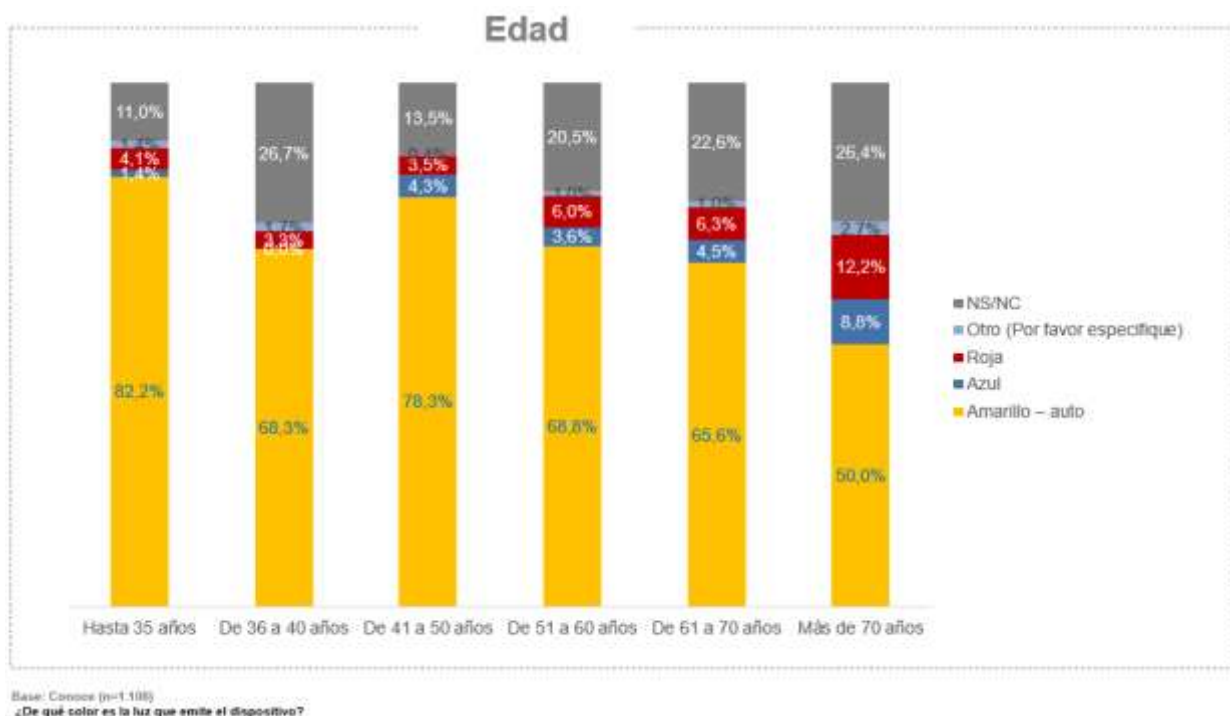


Base: Conoce (n=1.100)
¿De qué color es la luz que emite el dispositivo?

10% cree que es de otro color, y más del 12% no sabe su color. Teniendo en cuenta que un 16% de los encuestados han contestado que no conocen ni de oídas el nuevo dispositivo, parece “razonable” que casi un 23% de los encuestados no sepa el color que emite esta.

El nuevo dispositivo luminoso V-16, según establece la nueva normativa aprobada hace unas semanas, cuenta con una luz intermitente amarillo auto que mejora las condiciones de visibilidad de los triángulos de preseñalización (sobre todo por la noche) siendo visibles, según algunos fabricantes, hasta en un kilómetro de distancia. Este sistema incorporará, además, un sistema de geolocalización que, una vez activado, enviará la ubicación del vehículo a la plataforma DGT 3.0, permitiendo a su vez avisar de la incidencia y la posición a otros conductores que circulen por la misma vía, por ejemplo, a través de los paneles luminosos. Según la DGT, los vehículos conectados a la plataforma DGT 3.0 también podrán recibir la información “on board”, avisando del incidente a medida que se van aproximando al lugar.

Si analizamos la respuesta por tramo de edad, vemos que una vez más, los mayores de 70 años son los que tienen más dudas en cuanto al color del dispositivo.



¿A partir de cuándo?

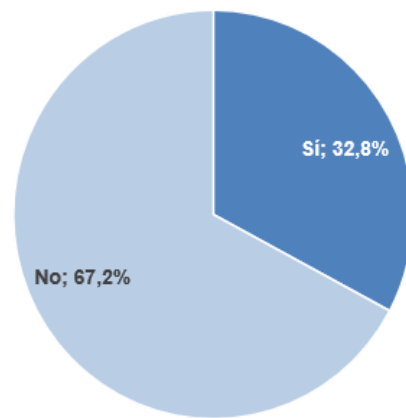
Con respecto a la fecha de implantación del nuevo dispositivo luminoso V-16 existe bastante desconocimiento tal y como nos indican las respuestas de los encuestados.

Sólo un 32,2% reconoce saber el plazo en el que se va a implantar el nuevo dispositivo.

Debemos recordar que habrá un amplio periodo de tiempo, donde ambos dispositivos (triángulos y luz de emergencia) convivirán, y podrá utilizarse uno u otro indistintamente.

En cuanto a la fecha de obligatoriedad del uso del nuevo dispositivo V-16, hemos preguntado a los encuestados sobre su conocimiento del año de entrada en vigor de este.

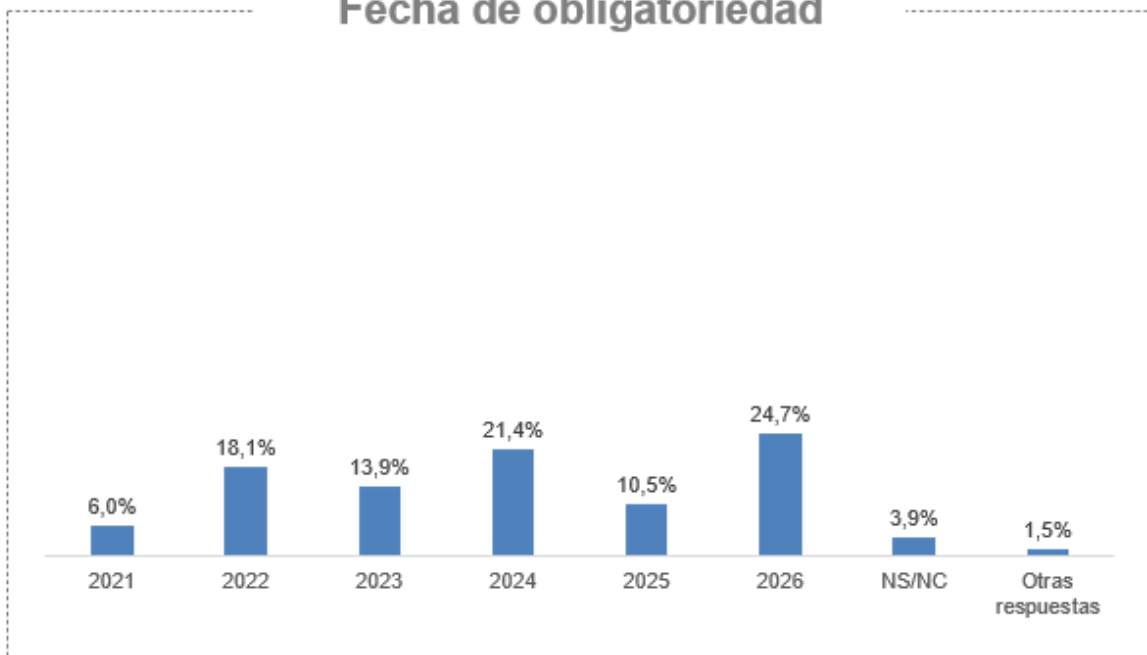
Plazos de implantación



Base: Conoce (n=1.018)

¿Conoces los plazos de implantación de uso del dispositivo V-16?

Fecha de obligatoriedad



Base: Conoce los plazos (n=334)

Es obligatoria llevar únicamente la señal V-16 con geolocalización a partir de...

Sólo un 24,7% de los encuestados sabe que a partir de 2026 el uso del nuevo dispositivo luminoso V-16 será obligatorio. Pero hay que recordar que desde el 01 de julio de 2021, ya podrá empezar a utilizarse sustituyendo a los actuales triángulos de preseñalización de peligro.

5. ¿Qué dice la norma que afecta al auxilio en carretera?

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, establece “la rápida y adecuada actuación de los servicios de auxilio en vías públicas sobre los vehículos que no pueden continuar circulando supone una importante actividad de seguridad vial. La eliminación del obstáculo en la vía garantiza la fluidez del tráfico y una movilidad segura y sostenible.”

El texto que se recoge en los once artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales del Real Decreto define la operación de auxilio, los operadores y las normas para la ejecución de las actividades, siguiendo la normativa de tráfico y Seguridad Vial. Se mejora la visibilidad y señalización de los vehículos, así como los conocimientos y la prevención de riesgos para los técnicos durante sus actuaciones.

Con un articulado muy centrado en el ejercicio de la actividad y en las condiciones de trabajo **¿qué afecta más al usuario la entrada en vigor de esta normativa?**

- El dispositivo V-16

La *disposición transitoria primera* establece e introduce el uso de la señal V-16 «Preseñalización de peligro». Como ya se ha indicado, hasta el 1 de enero de 2026 se podrán seguir utilizando como señal V-16, en los supuestos contemplados en el Reglamento General de Circulación, los dispositivos de preseñalización de peligro con las dimensiones, color, modo de colocación y características técnicas contempladas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos, antes de la entrada en vigor de este real decreto, esto es, el triángulo de preseñalización. Adicionalmente, también se podrán seguir utilizando como señal V-16, hasta el 1 de enero de 2026, las señales V-16 luminosas fabricadas con anterioridad a la aprobación del Real Decreto (las NO conectadas).

La señal V-16, Dispositivo de preseñalización de peligro, del anexo XI «Señales en los vehículos» del Reglamento General de Vehículos queda entonces redactada de la siguiente forma:

1. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su carga se encuentra caída sobre la misma.

2. Este dispositivo de color amarillo auto se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado garantizado su máxima visibilidad.

3. Tendrá las siguientes características:

a) Irradiación: el sistema óptico estará diseñado de forma que la luz cubra un

campo de visibilidad horizontal de 360 grados y en vertical un mínimo de ± 8 grados hacia arriba y hacia abajo

b) Intensidad luminosa: la intensidad debe ser en el grado 0, entre 40 y 80 candelas efectivas, y en los grados ± 8 , de un mínimo de 25 candelas. En ambos casos, dicha intensidad se mantendrá durante al menos 30 minutos.

c) Grado de protección IP: al menos será IP54.

d) Estabilidad: el equipo estará diseñado para quedar estable sobre una superficie plana, no desplazándose frente a una corriente de aire que ejerza una presión dinámica de 180 Pa, en la dirección más desfavorable para su estabilidad.

e) Frecuencia de destello: entre 0,8 y 2 Hz.

f) Se garantizará el funcionamiento de la luz a temperaturas de $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ y $50\text{ }^{\circ}\text{C}$.

g) Realización de los ensayos: la comprobación de cumplimiento de las características definidas en los párrafos a) hasta f) anteriores se realizará en un laboratorio acreditado de acuerdo a la norma UNE EN-ISO 17025 por la Entidad Nacional de Acreditación (o por cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado por otro Estado miembro de acuerdo al Reglamento CE n.º 765/2008 y en las condiciones establecidas en el artículo 11 de dicho Reglamento) para el Reglamento CEPE/ONU 65. El laboratorio, si los ensayos son satisfactorios, emitirá un certificado en tal sentido, indicando las marcas que la identifiquen en la tulipa del dispositivo.

La alimentación del dispositivo será autónoma a través de una pila o batería que deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses. Se considerará que los dispositivos que utilicen una batería recargable y siempre que la carga del mismo se pueda realizar en el propio vehículo cumplen con este requisito.

4. Este dispositivo comunicará, en todo caso, su activación, desactivación y geoposicionamiento, al punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad. La información sobre la ubicación del vehículo accidentado se enviará cada 100 segundos y dejará de enviarse una vez se haya remitido la información de desactivación.

5. El coste las comunicaciones estará incluido en el precio de venta al público y estas se garantizarán durante al menos 12 años.

6. El dispositivo incluirá en el interior de su carcasa todos los elementos necesarios para su operación, incluidos los de comunicaciones, sin depender en ningún caso de elementos externos como aplicaciones de teléfonos móviles u otros similares.

7. El listado de las marcas y modelos de dispositivos V-16 que cumplan con todo lo establecido en este apartado, y por lo tanto sean válidos para señalar un accidente, será publicado en la dirección <http://www.dgt.es/v16>.»

- Cómo actuar en caso de avería

El Real Decreto modifica el artículo 130 del Reglamento General de Circulación, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga obstaculizasen la calzada, **los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, deberán sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible** (artículo 51.2 del texto refundido).

2. Los vehículos que habiendo sufrido un accidente o avería puedan continuar su marcha, lo harán de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridad. Si precisaran de un servicio de auxilio, **deberán abandonar lo antes posible los carriles de circulación y dirigirse hacia la primera salida disponible utilizando para ello el arcén derecho**. Si ello no fuera posible, deberán detenerse en el arcén derecho de la vía o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación.

3. **En el caso de accidente o avería, como norma general, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.**

4. En los supuestos a los que se refieren los apartados anteriores, sin perjuicio de 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**.

5. Se prohíbe a los usuarios de las vías cuyo vehículo haya sufrido un accidente cumplimentar el parte de accidente en la plataforma de circulación. Este proceso se llevará a cabo en un lugar seguro fuera de la vía.»

- El “triángulo virtual” de la señal V-27

Se añade la **señal V-27 «Triángulo virtual»**, al anexo XI, «Señales en los vehículos», con el siguiente contenido:

1. La señal se activará en el sistema de a bordo del vehículo para advertir la presencia de un peligro próximo, cuando este hecho haya sido



informado por un tercero a la plataforma de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.

2. Esta **señal, de carácter voluntario**, solo se visualizará en aquellos vehículos que estén conectados por medios telemáticos, de forma directa o a través de un proveedor de servicios, con el Punto de Acceso Nacional de Información de Tráfico y Movilidad.

3. Las circunstancias señalizadas, los atributos, sus valores y la forma de interconexión con el punto de acceso nacional se definirán por Resolución del Director General de Tráfico.

- La norma de circulación

Es importante recordar la normativa que regula el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación** para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

En su articulado, se recoge las normas generales que debemos aplicar, y que se pueden resumir en las siguientes:

Artículo 2. Usuarios. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes (artículo 9.1 del texto articulado).

Artículo 3. Conductores. 1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9.2 del texto articulado). (...)

Artículo 5. Señalización de obstáculos y peligros.

1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún **obstáculo o peligro** deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación (artículo 10.3 del texto articulado).
2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

3. Para **advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalarlo de forma eficaz**, tanto de día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173.
4. Todas las actuaciones que deban desarrollar los **servicios de asistencia mecánica**, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizará la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia; además, será la encargada de señalar en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.
5. La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes. El comportamiento de los conductores y usuarios en caso de emergencia se ajustará a lo establecido en los artículos 69, 129 y 130 y, en particular, el de los conductores de los vehículos de servicio de urgencia, a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112.
6. La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

- ¿Qué otros elementos debo llevar en el vehículo?

En el anexo XII del Reglamento General de Vehículos, se regulan los **accesorios, repuestos y herramientas de los vehículos**. En concreto, establece que los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar los siguientes accesorios, repuestos y herramientas:

1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos llevarán la siguiente dotación:

- a) El **dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16**.

b) **Un chaleco reflectante de alta visibilidad**, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que exige el marcado CE, y que deberá ser conforme con la norma UNE EN 471, mínimo clase 2 (tanto en superficie mínima de materiales como en nivel de retrorreflexión de las bandas).

En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.

c) Una **rueda completa de repuesto** o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

2. Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a) y b), un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.

6. Dispositivo luminoso V-16

¿Cómo se utiliza?

Como ya hemos adelantado, el nuevo dispositivo luminoso V-16 sustituirá a los triángulos de preseñalización de peligro, y se podrá empezar a utilizar como sustituto de estos a partir del 01 de julio de 2021, aunque su uso no será obligatorio hasta el 01 de enero de 2026.

Este dispositivo se crea principalmente para mejorar las condiciones de seguridad, y reducir el riesgo de atropello al que los conductores se exponen al salir del vehículo e ir a colocar los triángulos de preseñalización de peligro, en caso de accidente o avería.

Su instalación es mucho más rápida y segura, ya que se instala en la parte más alta posible del vehículo sin tener que bajarse de este, ni tener que caminar por la calzada, y se activa de forma automática. Una vez instalado, y antes de abandonar el vehículo, nos pondremos el chaleco reflectante, y



deberemos cerciorarnos de que podemos hacerlo de manera segura (siempre por el lado contrario al flujo de la circulación) para esperar a la asistencia en un lugar seguro fuera de la vía. Si no podemos salir con seguridad del vehículo, lo mejor será esperar a la asistencia dentro del mismo, con el cinturón de seguridad puesto.

Características

Las características técnicas que deberá cumplir el nuevo dispositivo vienen reguladas dentro del **Real Decreto 159/2021** como ya hemos visto, y por lo tanto, los fabricantes del dispositivo deberán cumplirlas para poder comercializarlo.



Ventajas e inconvenientes de uso

El dispositivo luminoso V-16 ofrece una serie de ventajas frente al triángulo de preseñalización de peligro:

- Disminuye el riesgo de atropello, ya que evita que tengas que caminar por la vía para colocar los triángulos delante y/o detrás del vehículo, según las circunstancias.
- Señaliza a mayor distancia el vehículo averiado o accidentado o la carga caída en la calzada, en situaciones de baja luminosidad, como, al amanecer, atardecer, o por la noche.
- Mejora el ángulo de detección para el resto de los conductores al tener una visión 360°.
- Visible desde más de un kilómetro de distancia.
- Al ser luminoso, el dispositivo se detecta con más tiempo y espacio que los triángulos para que el resto de los usuarios pueda identificar el problema y prevenir posibles riesgos.
- Ocupa menos espacio: la señal es muy práctica para poder transportarse en otros vehículos con menor espacio, como motocicletas o ciclomotores.
- Se instala en menos de un minuto.

Sin embargo, no todo son ventajas, y hay situaciones en las que el dispositivo luminoso “pierde” en su comparación con los triángulos:

- Si el percance ocurre justo después de una curva o en una zona de poca visibilidad, no será visible hasta estar muy cerca.
- Algunos modelos funcionan con pilas, por lo que será necesario revisarlos de forma periódica para garantizar que estarán operativos en el momento en el que lo necesitemos.
- Su precio es más elevado que el de los triángulos.



7. ¿Cómo actuar en caso de avería?

Cuando tenemos que detenernos de manera obligatoria por haber sufrido una avería que nos impide continuar la marcha, es necesario tener en cuenta estas pautas para hacerlo de manera segura, y no provocar una situación mayor de riesgo.

1. Busca un lugar seguro. En caso de que nos veamos obligados a detenernos mientras circulamos (por un pinchazo o una avería mecánica o eléctrica), lo primero es buscar un lugar seguro para detenernos fuera de la calzada y evitar así provocar un accidente.
2. Ojo con las zonas de baja visibilidad. Hay lugares especialmente peligrosos para detenerse, como un cambio de rasante, un túnel, una zona de curvas o de desniveles. Si es posible, tratar de evitar parar en estas zonas de la vía.
3. Luces de emergencia. Lo mejor es intentar detenernos en un lugar seguro como ya hemos visto, y señalar inmediatamente la posición encendiendo las luces de emergencia y las de posición si es de noche.
4. Señaliza. Si hemos sufrido una avería debemos avisar al resto de usuarios de la incidencia lo antes posible. Señalizaremos el lugar, o con el nuevo dispositivo luminoso, o con los triángulos de preseñalización de peligro si todavía los estamos usando. Si vamos a utilizar los triángulos, antes de abandonar el vehículo para colocarlos, deberemos ponernos el chaleco reflectante.
5. Los triángulos deben colocarse a una distancia de 50 m por detrás, y por delante en carreteras de doble sentido, y a 50 m por detrás en vías de más de un carril y sentido único, y han de ser visibles para el resto de los conductores a 100 m.
6. Llama al servicio de asistencia. En caso de avería o pinchazo es recomendable que no sea el propio conductor el que intente repararlo ya que esto aumenta el riesgo y la probabilidad de ser atropellados. Lo más seguro es avisar a nuestro servicio de asistencia en carretera.
7. A la hora de abandonar el vehículo mientras esperamos a la asistencia, deberemos hacerlo con las máximas condiciones de seguridad y siempre con el chaleco reflectante puesto. No invadir la vía bajo ningún concepto saliendo del vehículo por el lado contrario al flujo de la circulación.
8. Sitúate fuera de la vía, en un lugar seguro, detrás de las protecciones de la carretera. Si no podemos abandonar el vehículo en condiciones de seguridad, es mejor permanecer en el interior, con el cinturón de seguridad abrochado.

9. Una vez lleguen los técnicos de auxilio en carretera al lugar, deberemos seguir sus indicaciones en todo momento, ya que están formados para aplicar los protocolos de seguridad necesarios para realizar la actividad de la manera más segura.



8. ¿Y qué debo hacer si he tenido o presenciado un accidente?

La forma de actuar en caso de haber tenido o presenciado un accidente es muy similar en cuanto a como señalar la zona en caso de avería, pero cuando estamos hablando de personas, la rapidez de actuación es muy importante, ya que los primeros minutos tras producirse el accidente son fundamentales para conseguir que las emergencias lleguen lo antes posible al lugar de lo ocurrido y puedan atender a los posibles heridos.

Existe un protocolo denominado **P.A.S** que se ha desarrollado para que sepamos como actuar de manera rápida y clara, y no perdamos minutos que podrían ser vitales para los heridos. Existen tres fases de actuación que detallamos a continuación:

1. **Proteger** el lugar del accidente para evitar que otros vehículos puedan colisionar con el vehículo accidentado y la situación se agrave.
 - a. En caso de presenciar un accidente, debemos detenernos en un lugar seguro, donde nuestro vehículo no entorpezca a otros vehículos ni a los servicios de emergencia a su llegada. Ponernos el chaleco reflectante.
 - b. Colocar la señal de preseñalización de peligro, bien el dispositivo luminoso (a partir del 01 de julio), o los triángulos (a 50 m de distancia del accidente siempre teniendo en cuenta que se puede hacer con seguridad sin ponernos en riesgo nosotros ni al resto de usuarios de la vía).

- c. Utilizar luces de emergencia, o situarnos en lugar seguro y visible haciendo señales con los brazos para que el resto de conductores aminore la velocidad.
 - d. Si las condiciones de visibilidad no son buenas, utilizar prendas u objetos reflectantes, linterna, o la linterna del móvil para alertar de la presencia del vehículo accidentado en la vía.
2. **Avisar** al 112 para que los servicios de emergencia lleguen lo antes posible al lugar del siniestro.
 - a. Llamar a los servicios de emergencia, la llamada es gratuita.
 - b. Indica de la forma más precisa posible: lugar de ocurrencia (ciudad más próxima, punto kilométrico, salida de la autovía o autopista, o indica tu posición desde las aplicaciones móviles específicas para ello), número de heridos, gravedad de los mismos, si hay niños, riesgo de incendio, etc.
 - c. No colgar el teléfono hasta que ellos nos lo indiquen.
3. **Socorrer** siempre que sepamos hacerlo de manera adecuada para no ocasionar o agravar las lesiones de los heridos.
 - a. Evaluar estado de estos para atender primero a los más graves.
 - b. No intentar sacar a los heridos del vehículo, ni moverlos, a no ser que sea estrictamente necesario (por ejemplo, si el vehículo está ardiendo y las consecuencias de no moverlos van a ser más graves).
 - c. Si el herido es un motorista, nunca quitarle el casco.
 - d. No dar nunca a los heridos ningún tipo de bebida, ni alimentos o medicamentos.
 - e. Podemos taparles con una manta o alguna prenda de abrigo si tienen frío.
 - f. Procurar si están conscientes que no pierdan la consciencia en ningún momento hablándoles, haciéndoles preguntas sobre lo ocurrido, y sobre todo, tratar de tranquilizarles.
 - g. Permanece en el lugar del accidente hasta que los servicios de emergencia te lo indiquen.



¿Qué dice la Ley?

El **Reglamento General de Circulación**, en su capítulo VI, **Comportamiento en caso de emergencia**, art. 129 Obligación de auxilio, regula como se debe actuar en caso de ser testigos o estar implicados en un accidente:

1. Los usuarios de las vías que se vean **implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de él estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas**, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos (artículo 51.1 del texto articulado).

2. Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

a) **Detenerse** de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.

b) Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un **orden de preferencias**, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para **garantizar la seguridad** de la circulación, **auxiliar a las víctimas**, facilitar su identidad y **colaborar con la autoridad** o sus agentes.

c) Esforzarse por restablecer o mantener la seguridad de la circulación y si, aparentemente, hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona o se hubiera avisado a la autoridad o sus agentes, evitar la modificación del estado de las cosas y de las huellas u otras pruebas que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad, salvo que con ello se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación.

d) **Prestar a los heridos el auxilio** que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.

e) **Avisar a la autoridad** o a sus agentes si, aparentemente, hubiera resultado herida o muerta alguna persona, así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada, a menos que hubiera sido autorizado por éstos a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido; no será necesario, en cambio, avisar a la autoridad o a sus agentes, ni permanecer en el lugar del hecho, si sólo se han producido heridas claramente leves, la seguridad de la circulación está restablecida y ninguna de las personas implicadas en el accidente lo solicita.

f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad.

g) Facilitar los datos del vehículo a otras personas implicadas en el accidente, si lo pidiesen.

3. Salvo en los casos en que, manifiestamente, no sea necesaria su colaboración, todo usuario de la vía que advierta que se ha producido un accidente de circulación, sin estar implicado en él, deberá cumplimentar, en cuanto le sea posible y le afecten, las prescripciones establecidas en el apartado anterior, a no ser que se hubieran personado en el lugar del hecho la autoridad o sus agentes.

9. Conclusiones del Informe BP – RACE sobre la parada de emergencia y los dispositivos de preseñalización

Debido a la aprobación del Real Decreto 159/2021 y a los próximos cambios en la normativa que afectan al Reglamento General de Circulación y al Reglamento General de vehículos, el RACE ha realizado **una encuesta de investigación a más de 1.200 conductores** para conocer su experiencia sobre los incidentes en la carretera en los que se han visto implicados, el conocimiento sobre las medidas de seguridad a adoptar, y sobre el nuevo dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.

De los datos obtenidos cabe destacar que el **75% de los conductores encuestados ha tenido que detenerse alguna vez** en la carretera por haber sufrido una avería o un accidente mientras circulaba con su vehículo, y un 47% lo ha hecho para ayudar a otros conductores que estaban en esa situación.

De los conductores que han parado por sufrir una situación de emergencia (avería o accidente) o lo han hecho por auxiliar a otros, **un 22% no ha colocado los triángulos de preseñalización de peligro** (a pesar de ser obligatorios) para avisar al resto de conductores de la incidencia. Situación muy peligrosa, ya que no avisar de que hay un vehículo o personas ocupando la vía, o en las inmediaciones de la misma, podría provocar un accidente de consecuencias graves como ya hemos visto en los datos de accidentalidad recogidos en el informe.

Otro dato preocupante, es que **sólo un 53% de los encuestados sabe cómo colocar de manera correcta los triángulos** de preseñalización de peligro, algo que resulta básico a la hora de que otros conductores se percaten de la incidencia con tiempo suficiente para poder reaccionar y tomar todas las medidas de seguridad necesarias. Con el uso del nuevo dispositivo luminoso V-16 será mucho más fácil y seguro señalar de manera correcta la zona de la incidencia.

En cuanto a las **medidas de seguridad** a adoptar mientras se espera la llegada de la asistencia al lugar del percance, un 73,4% de los encuestados indica que cree que hay que salir del vehículo y permanecer en un lugar seguro fuera de la calzada, y un 23,5% cree que lo mejor es quedarse dentro del vehículo.

Son los conductores mayores de 61 años los que tienen más dudas a la hora de saber cómo actuar en caso de emergencia, y sólo el 66% de los conductores mayores de 70 años creen que hay que salir del vehículo y permanecer en lugar seguro de la calzada.

Hay que recordar que se recomienda salir del vehículo y esperar en un lugar seguro fuera de la calzada, siempre que las condiciones de seguridad para hacerlo sean óptimas. En caso de no poder hacerlo de manera segura, lo mejor será quedarse dentro del vehículo con el cinturón de seguridad abrochado mientras llegan los técnicos de auxilio en carretera. Con el uso del nuevo dispositivo luminoso V-16, esto no cambiará, y seguirá estando en vigor.

El **chaleco reflectante** es una prenda que nos hace más visibles para el resto de usuarios de la vía, y además, su uso es obligatorio para todas las personas que estén en el vehículo y que vayan a salir de este. De los conductores encuestados, un 82,5% sabe que todos los ocupantes deben llevar chaleco reflectante si salen del vehículo, pero un **11,6% cree que solo está obligado a llevarlo el conductor**, y casi el 2% cree que con el nuevo dispositivo no será necesario ponérselo. En este caso también son los conductores mayores de 70 años los que tienen más dudas sobre el uso del chaleco reflectante, ya que un 20% de los encuestados no sabe que todos los ocupantes que salgan del vehículo deben llevarlo de manera obligatoria. Su uso seguirá siendo obligatorio, y no se modificará por el uso del nuevo dispositivo luminoso.

Con respecto al conocimiento que tiene los conductores del **nuevo dispositivo luminoso V-16** que se podrá empezar a usar a partir del 01 de julio de 2021, un 84% de los conductores encuestados lo conoce, y de estos, un 18,5% ya dispone de él, habiéndolo comprado en el 66% de los casos.

Los conductores mayores de 70 años son los que menos conocimiento tienen del nuevo dispositivo V-16 (un 77% lo conoce, aunque solo sea de oídas) y de estos, sólo 12% dispone de este, frente a la media del 18,5%. Los conductores de entre 36 a 50 años son los que en mayor medida ya han adquirido el nuevo dispositivo y lo llevan en el vehículo (por encima del 20%).

En cuanto a **donde debe colocarse el nuevo dispositivo luminoso V-16**, un 78% de los conductores encuestados sabe que se debe colocar en la parte más alta posible del vehículo, y en este caso, son los conductores mayores de 70 años los que tienen más claro donde debe colocarse (un 80.2% ha contestado de manera correcta), mientras que los conductores de 36 a 40 años son los que tienen más dudas sobre su correcta colocación (solo el 64,6% ha contestado de manera correcta). Además, un 76% de los conductores encuestados sabe que la luz del dispositivo es de color amarillo auto, y el 13% no sabe el color de la misma.

Con respecto a los **plazos de implantación del nuevo dispositivo V-16**, que podrá empezar a utilizarse a partir del próximo 01 de julio de 2021, pero que será obligatorio a partir del 01 de enero de 2026, **solo un 33%** de los conductores encuestados

manifiesta saber cuándo se va a implantar el nuevo dispositivo, pero ante la pregunta del año en el que será obligatorio llevar este dispositivo, solo han sido el 24,7% de los encuestados los que han respondido de manera correcta. Son los conductores mayores de 70 años los que en menor medida declaran saber la fecha de implantación del nuevo dispositivo (sólo 22% dicen conocerlo).

A la vista de los datos recogidos en la encuesta, son pocos los conductores que, de momento, han adquirido el nuevo dispositivo luminoso V-16 y lo llevan en el vehículo, y aunque todavía queda bastante tiempo para que su uso sea obligatorio (2026), sería recomendable que a partir del próximo 01 de julio todos empezásemos a sustituir los actuales triángulos de preseñalización de peligro por el nuevo dispositivo, ya que actualmente, para poder señalar la avería o el accidente, nos vemos obligados a abandonar el vehículo y caminar 50 m por la vía para colocar los triángulos, y otros 50 m más para volver al vehículo, con el riesgo tan elevado que esto entraña.

Con el nuevo dispositivo luminoso podremos señalar la zona y avisar a otros conductores de nuestra presencia en la vía de manera casi inmediata, ganado en seguridad y ahorrando unos minutos que podrían ser vitales.