

¿Saben los conductores españoles comportarse con seguridad en caso de avería o accidente?



Informe sobre el comportamiento de los conductores al detenerse, tras sufrir una avería o un accidente leve en carretera

Junio 2022

ÍNDICE

1. Introducción	3
2. Objeto del estudio	3
3. Metodología	3
4. Encuesta y resultados	4
5. Normativa.....	20
6. Conclusiones y consejos.....	26
7. Fundación CEA y ASITUR solicitan.....	28
8. Fundación CEA	30
9. ASITUR.....	30
10. Referencias bibliográficas	31

1. Introducción

El momento de sufrir un accidente o avería mientras se conduce resulta un momento de gran tensión. Además del riesgo intrínseco que lleva esta situación se añade el peligro añadido por el resto del tráfico que sigue circulando alrededor.

Según datos de la DGT, en el año 2020 se produjeron 6 muertos y 6 heridos graves que estaban reparando el vehículo en la vía y falleció 1 persona y 4 resultaron heridas graves que estaban auxiliando en un accidente anterior.

2. Objeto del estudio

Por esta razón nos ha parecido importante saber si los conductores saben comportarse con seguridad en ese momento. Es muy importante tanto su seguridad como la de los otros usuarios que comparten la vía.

Con este estudio vamos a comprobar sus conocimientos en esta materia y vamos a dar consejos y pautas para que la seguridad en ese momento sea completa.

3. Metodología

La Fundación CEA y ASITUR ha recogido la información utilizando una metodología cuantitativa, ya que el objetivo es la recogida y análisis de datos de manera objetiva.

Para la recogida de información se ha utilizado una muestra de 715 conductores, todos residentes en España, mayores de edad, con permiso de conducir, al menos, de clase B, y de ambos sexos.

Mediante una encuesta de quince preguntas tipo test, se ha recogido la información de los conductores para averiguar si en los últimos años han tenido un accidente o avería con su vehículo y cuál fue su comportamiento en ese momento.

El diseño utilizado para este estudio es un diseño no probabilístico, con una muestra intencional, ya que se pretendía que los encuestados estuviesen en posesión del permiso B de conducir y por lo tanto fuesen mayores de edad.

4. Encuesta y resultados

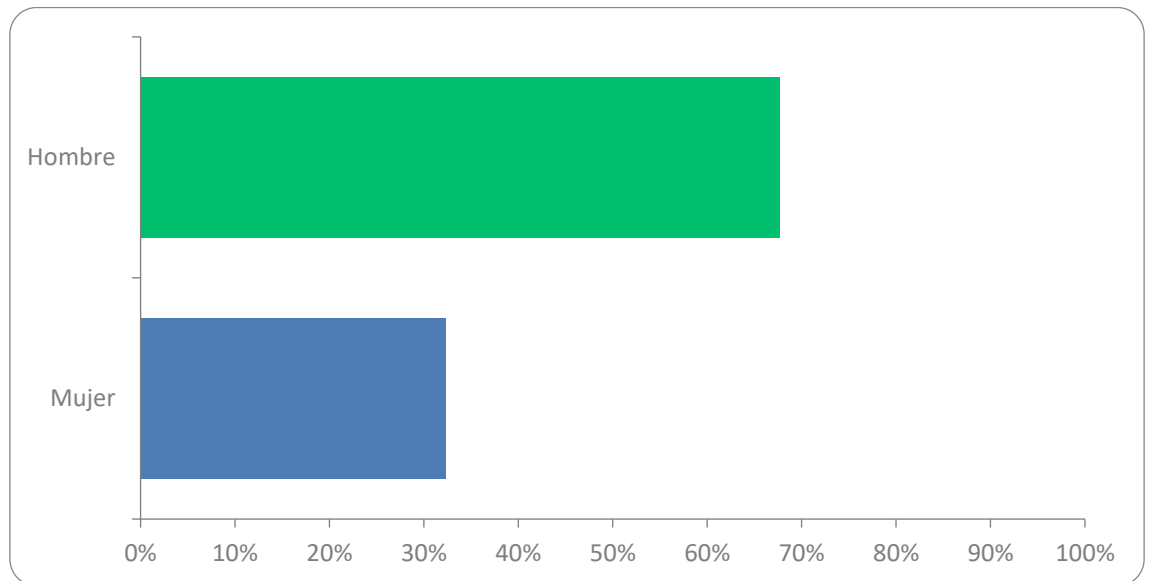
La Fundación CEA y ASITUR en su deseo y responsabilidad de mejorar la Seguridad Vial, y el constante trabajo en este campo, ha realizado este estudio con el objetivo de conocer si los conductores inmovilizan con seguridad sus vehículos en caso de accidente o avería. Con la difusión de los resultados pretende aportar esta información a la sociedad española y transmitir cuál debería ser el comportamiento correcto en esta situación con el fin de mejorar la Seguridad Vial.

Mediante la encuesta se han obtenido datos como los siguientes:

- **El 44% de los encuestados ha necesitado asistencia del servicio de grúa en los últimos 5 años.**
- **Aunque es un elemento obligatorio, más del 2% ha contestado que no dispone de triángulos de preseñalización de peligro en sus vehículos.**
- **Casi el 38% de los encuestados ya dispone de la señal V-16, pero que más de la mitad no comprueba regularmente su funcionamiento.**
- **Un número importante de los encuestados no sabe qué hacer en ese momento: El 30% no se bajó por la puerta más alejada del tráfico y el 50% desconoce que si se tiene que quedar en el interior del vehículo, manteniendo abrochado el cinturón de seguridad.**
- **Más del 30% llamaron al servicio de asistencia antes de tomar las medidas de seguridad necesarias.**

Los gráficos que a continuación aparecen muestran los principales resultados encontrados en este estudio.

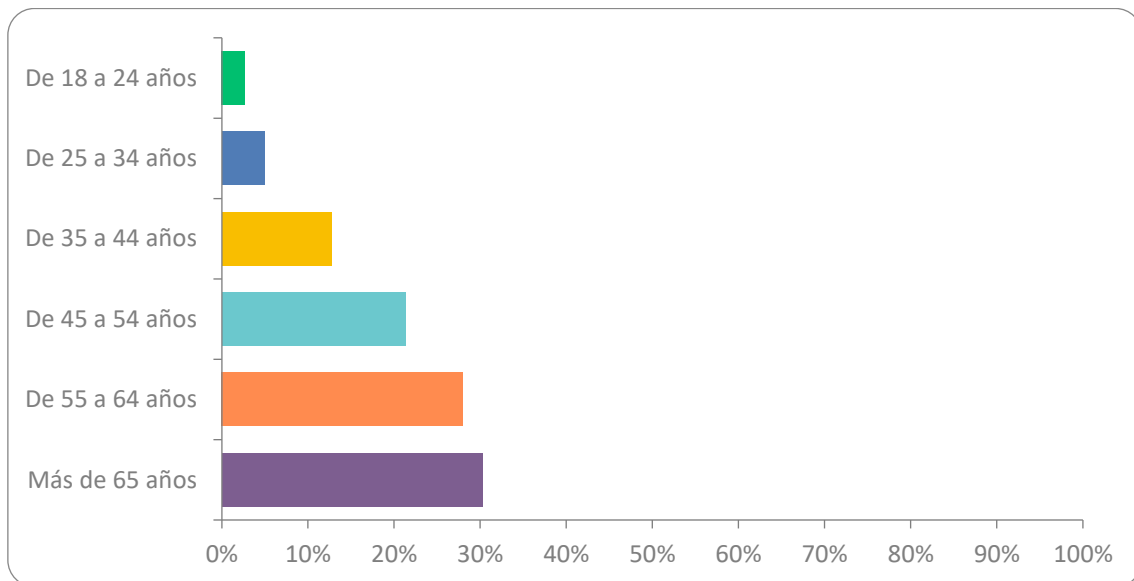
Pregunta 1: ¿Cuál es tu género?



Según los datos recogidos, el 67,69% de los encuestados son hombres y el 32,31% son mujeres.

Estos datos, referentes al género, son relevantes ya que existen diferencias en la percepción del peligro en la conducción entre hombres y mujeres. Por lo tanto, conocer la proporción en que ambos se encuentran en el estudio es importante a la hora de analizar los datos y sacar conclusiones.

Pregunta 2: ¿Cuál es tu grupo de edad?



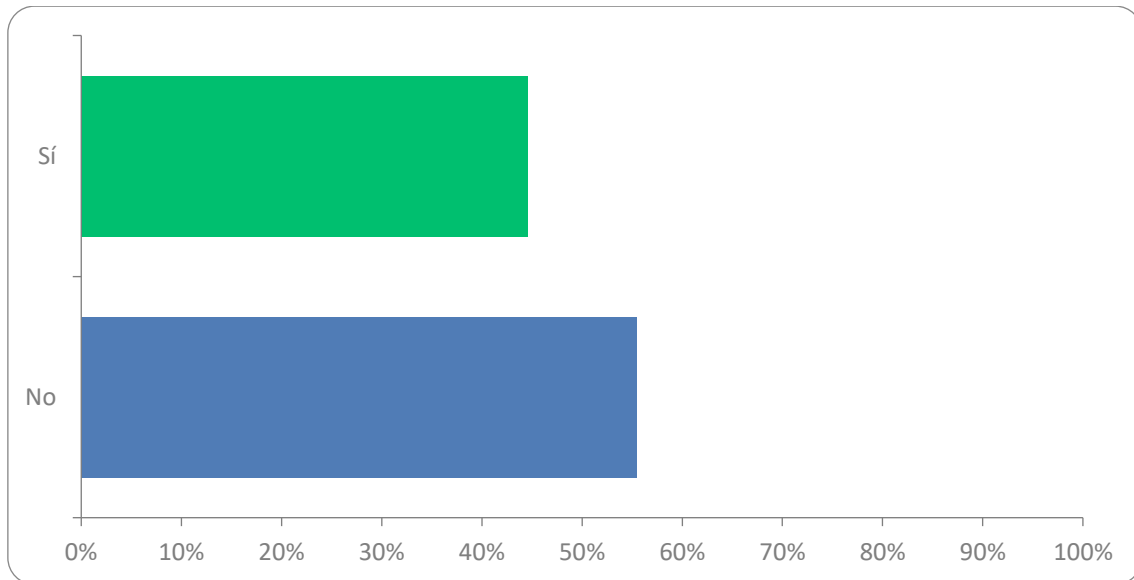
Los datos muestran que el grupo más amplio de edad que ha respondido a la encuesta es el de más 65 años, siendo el 30,27% de los encuestados, seguidos de los que tienen entre 55 y 64 años con un 28,01 de participación. Entre estos dos grupos representan más de la mitad de los participantes (58,28%). Mientras que los conductores pertenecientes al grupo de edad entre 18 y 24 años representan el 2,69%.

Con estos datos se observa que el grupo de conductores considerados como jóvenes han tenido una muy baja participación en este estudio, mientras que la población adulta y mayor ha participado en una proporción netamente superior.

Es importante conocer en profundidad los grupos de edad que han participado ya que cada grupo de conductores presenta sus propias características.

Está bastante estudiada y documentada la relación entre la edad y la percepción del riesgo. El hecho de ser joven y sobre todo del género masculino hacen que la concepción del riesgo, la atracción de lo desconocido, el refuerzo de la autoestima, obtener la aprobación del grupo empuja a adoptar estilos de conducción más peligrosos.

Pregunta 3: ¿Has requerido la asistencia del servicio de grúa, por una avería o accidente leve en carretera, en los últimos 5 años?

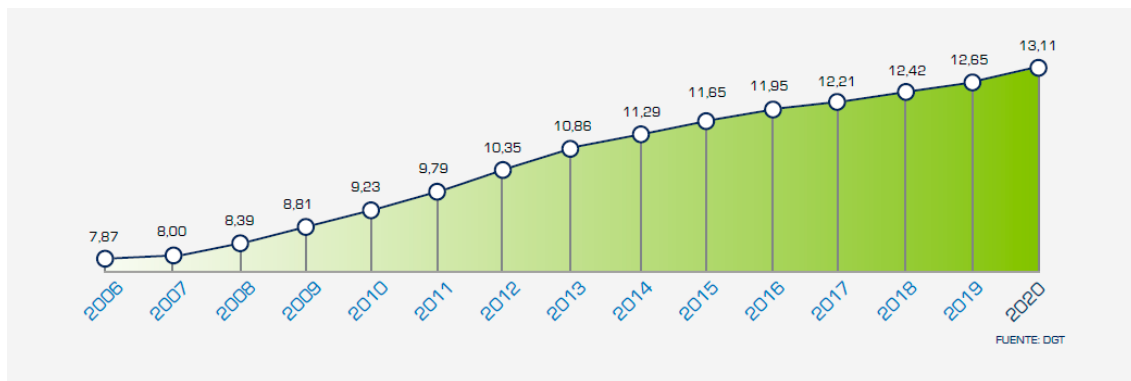


El 44,54% ha contestado de forma positiva mientras que el 55,46% lo ha hecho en sentido negativo.

Este dato puede llegar a ser preocupante porque casi la mitad de los encuestados se ha encontrado en una situación como la que es objeto del estudio.

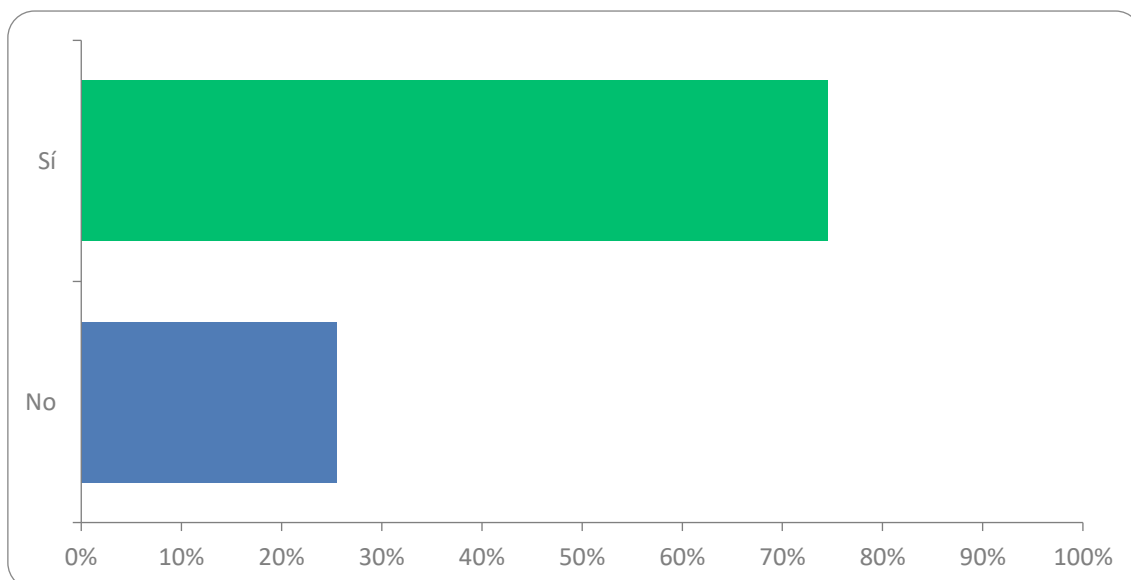
Es importante resaltar que el parque automovilístico ha ido progresivamente envejeciendo en los últimos años. Debido a la contracción de la venta de vehículos nuevos a causa de la pandemia, la crisis económica y la escasez de microchips a disposición de los fabricantes, que ha ralentizado la venta de coches nuevos, ha hecho que la edad media de los vehículos haya aumentado.

Según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), en su último informe anual (2020), la antigüedad del parque automovilístico en España está en los 13,11 años, por encima de la media de Europa que está en los 10,8 años.



Según los datos de la DGT, existe una relación directa entre la antigüedad de los vehículos y los accidentes con víctimas. En su último Anuario estadístico (2020), en el caso concreto de los vehículos de tipo turismo, se produjeron un total de 73.413 accidentes con víctimas, de los cuales un total de 37.579 (51,18%) tenían una antigüedad mayor de 11 años.

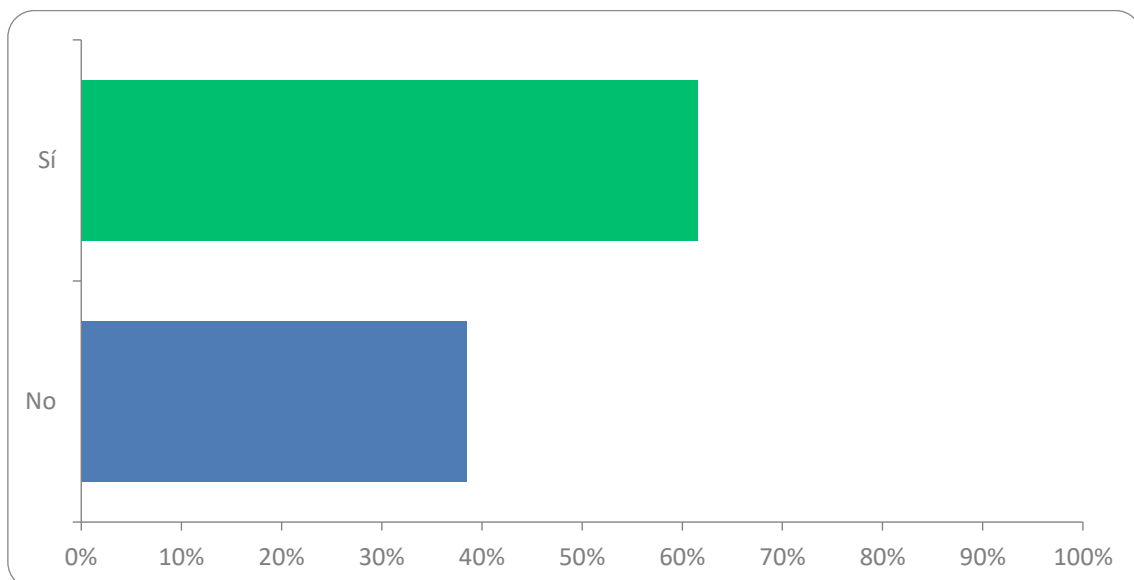
Pregunta 4: ¿Tuviste la opción de detenerte en un lugar seguro?



El 74,5 de los encuestados responde que Sí tuvo oportunidad para detenerse en un lugar seguro después del accidente o la avería. El 25,5 responde de forma negativa, es decir, que el lugar donde detuvo el vehículo fue inadecuado o peligroso.

En estos momentos en los que no es posible la detención en un lugar seguro cuando los dispositivos de preseñalización de peligro (triángulos y señal V-16) y la buena visibilidad de las personas que se encuentran en la calzada equipados con un chaleco de alta visibilidad resulta decisivo.

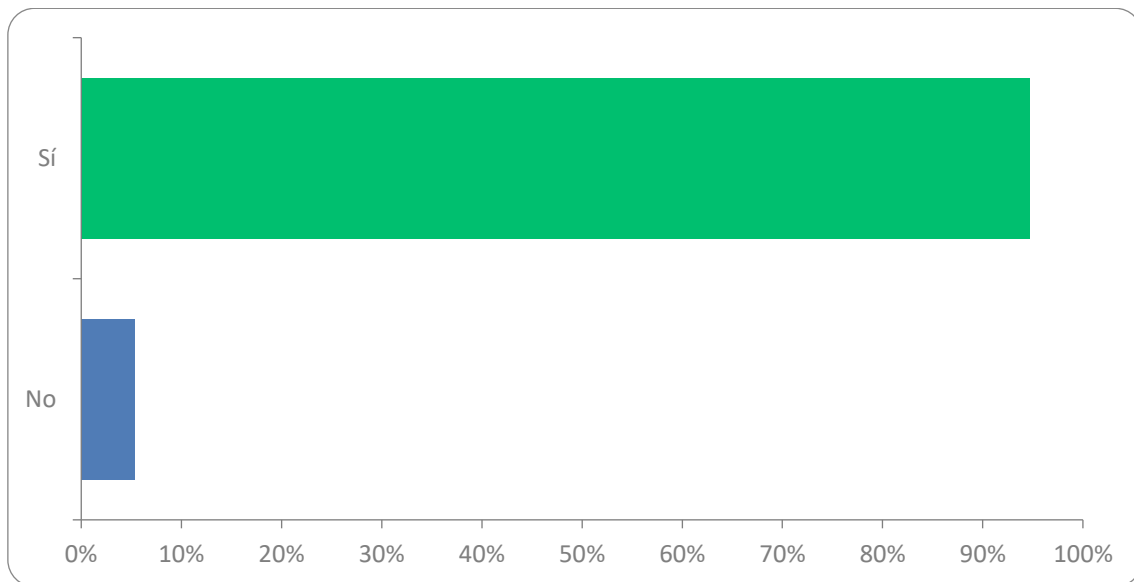
Pregunta 5: ¿Sabes que no parar en un lugar seguro, siempre y cuando la avería o el accidente lo permita, puede acarrear una sanción económica?



El 61,54% responde que conoce la norma que obliga a detener el vehículo en un lugar seguro siempre que el estado del vehículo lo permita. El 38,46% desconoce esta normativa.

El problema de desconocer la normativa en este sentido aumenta el peligro al pensar que no existe obligación de buscar un lugar seguro para detener el vehículo.

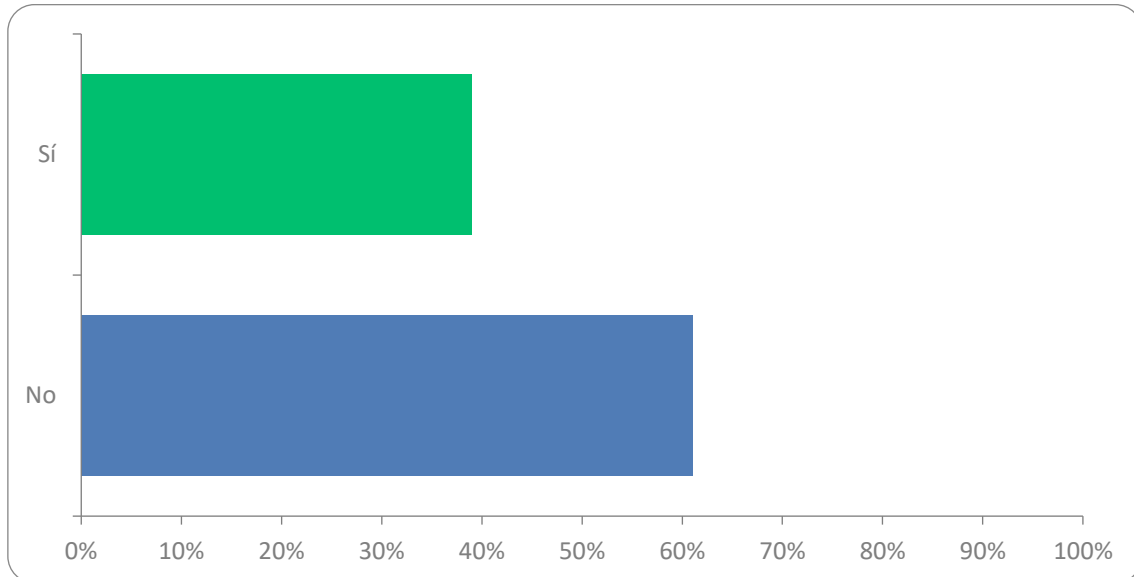
Pregunta 6: En el momento de detener el vehículo, ¿paraste el motor y activaste las luces de emergencia y/o posición según las circunstancias?



El 94,65% de los encuestados han respondido que activaron las luces de emergencia y las de posición según las circunstancias concurrentes en ese momento. Un 5,35% contestó de forma negativa.

Este es un dato muy positivo. Según el Anuario Estadístico de la DGT (2020), se produjeron un total de 26.611 accidentes con víctimas en vías interurbanas, de los cuales 8.069 (algo más de un 30%) de ellos se produjeron entre el anochecer y el amanecer, sin luz o con iluminación artificial. En esos accidentes con víctimas concurrieron condiciones meteorológicas que disminuyeron la visibilidad (lluvia, niebla, nieve, etc) en casi un 12% de las ocasiones.

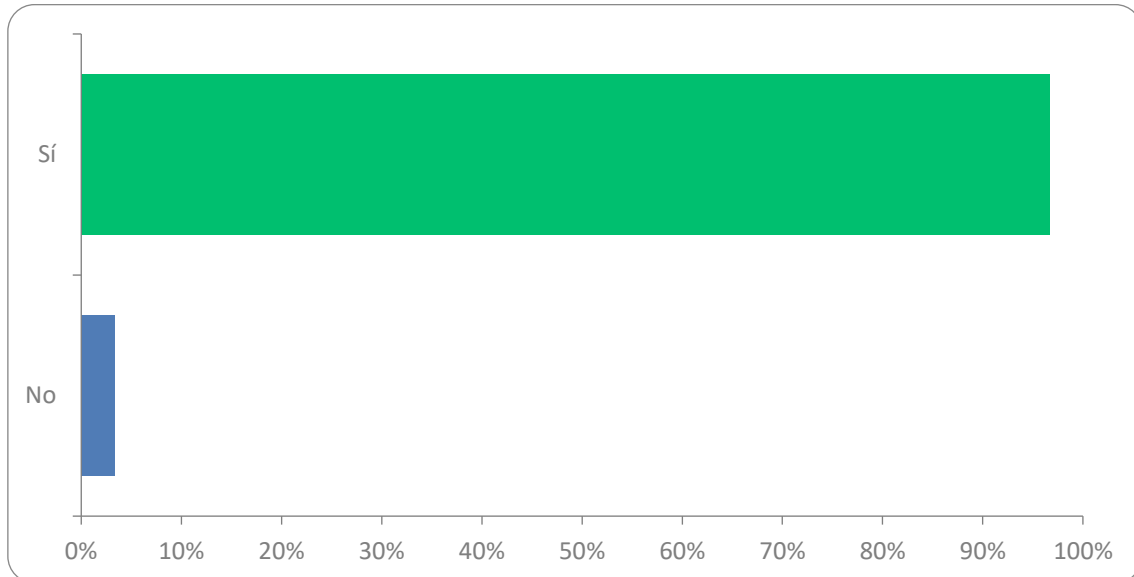
Pregunta 7: ¿Dispones de tú vehículo de tantos chalecos reflectantes, como posibles pasajeros?



El 61% de las personas que contestaron la encuesta contestaron que no llevan en su vehículo tantos chalecos reflectantes como ocupantes, es decir, que solo llevan un chaleco para el conductor. El 39% contestaron que, a pesar de no ser obligatorio, llevan tantos chalecos como posibles ocupantes pueda tener el vehículo.

Este dato nos revela la prudencia de una parte importante de conductores que, no siendo obligatorio, prevén que otros ocupantes del vehículo pudieran ocupar la calzada en caso de accidente y llevan un chaleco reflectante para cada uno de ellos.

Pregunta 8: ¿Al menos uno de los chalecos reflectantes se encuentra en el interior del vehículo?

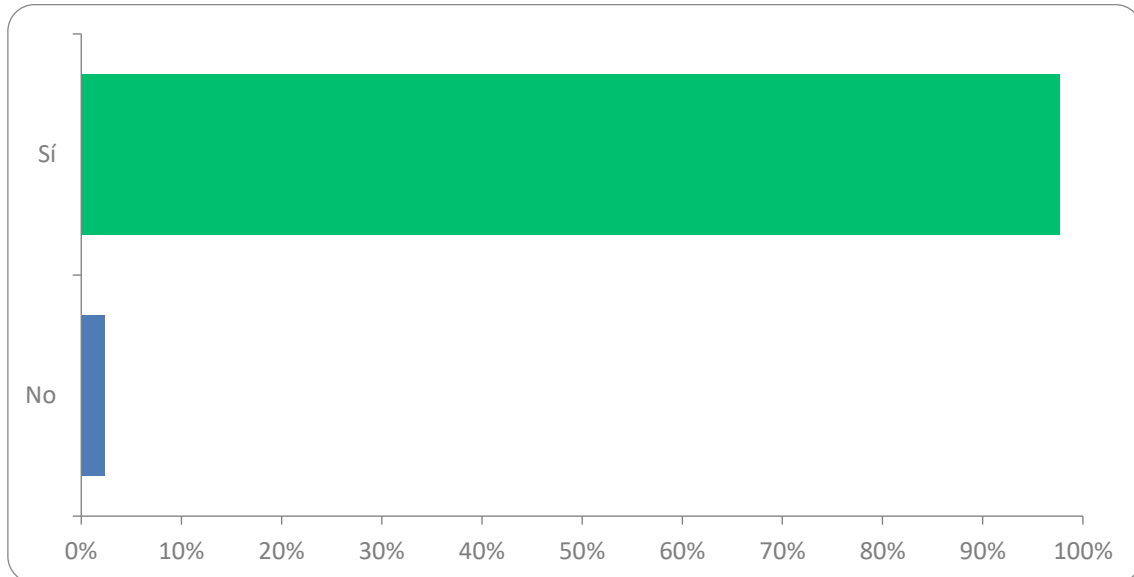


El 96,64% contestaron de forma positiva, mientras que el 3,36% lo hicieron de forma negativa.

Este dato es importante. Los primeros momentos después del accidente son los de más tensión e incertidumbre. Si el conductor tiene que salir del vehículo a buscar el chaleco en el maletero, se está poniendo en una situación de riesgo importante.

De hecho, el Reglamento de circulación cuando tipifica el uso del chaleco ya especifica que lo utilizarán [...] *cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas.*

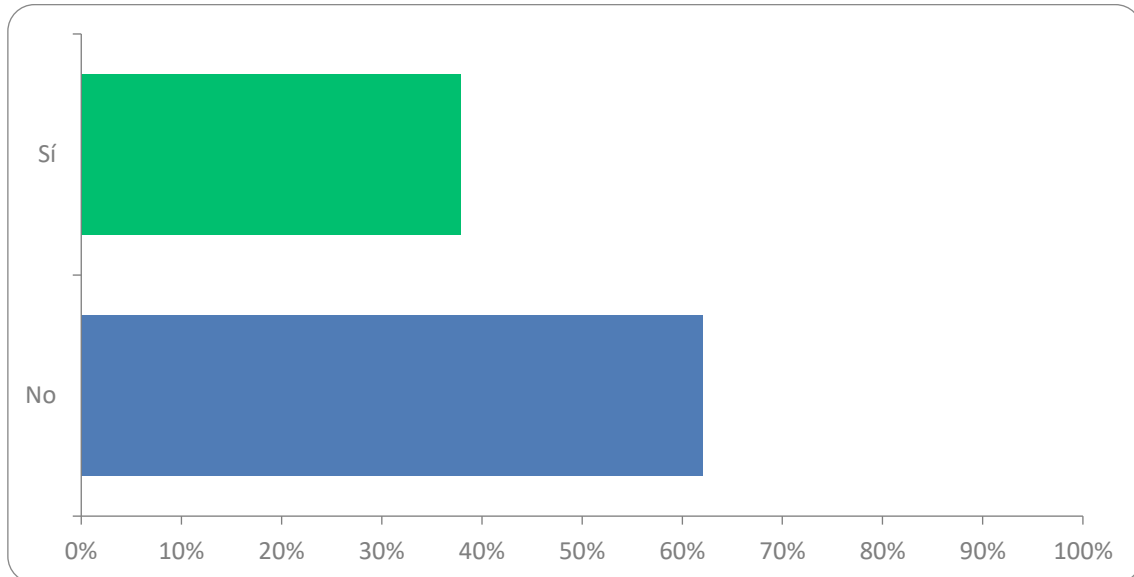
Pregunta 9: ¿Dispones de un juego de triángulos de señalización de peligro en tu vehículo?



El 97,67% de las personas que participaron en la encuesta contestaron que Sí llevan en su vehículo los triángulos de señalización de peligro, mientras que el 2,33% contestaron que no llevaban en su vehículo estos elementos que son obligatorios.

Pudiera ser que los encuestados que contestan de forma negativa ya lleven en sus vehículos la señal luminosa V-16 y ya hayan sacado de los elementos obligatorios de su vehículo los triángulos de peligro, pero no creemos que ese fuera el caso.

Pregunta 10: ¿Dispones de la señal V-16 (nueva señal luminosa intermitente)?



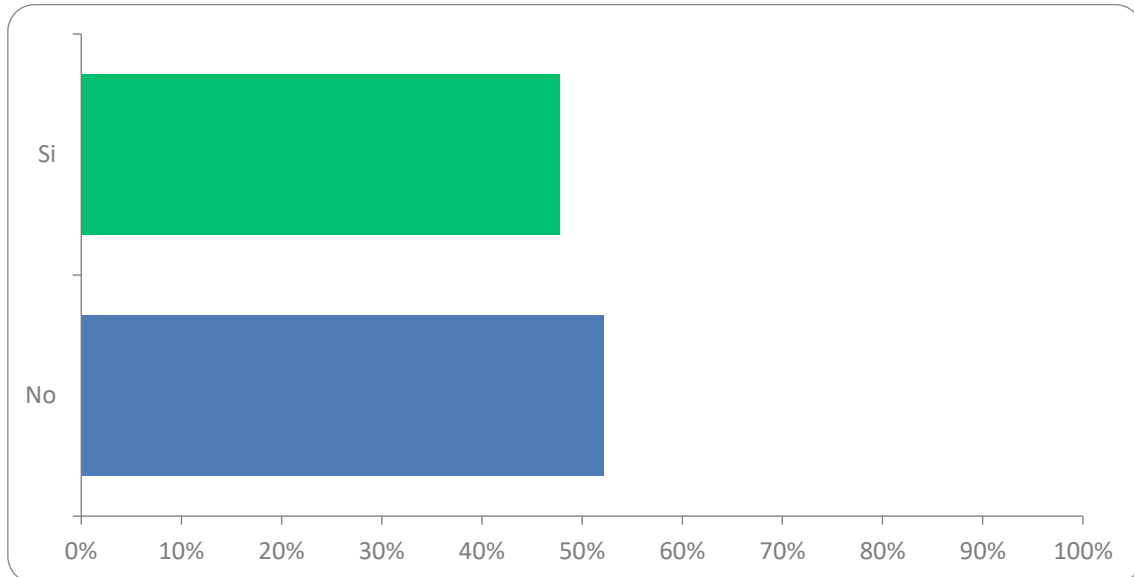
El 37,92% de los encuestados afirma que ya tiene en su vehículo la nueva señal luminosa intermitente (V-16).

En el año 2018 se modificó el Reglamento de Vehículos (Anexo XVI) en relación con los dispositivos de preseñalización de peligro con la posibilidad de, además de los triángulos obligatorios, utilizar un dispositivo luminoso de color amarillo auto. En ese momento se dictaminaron sus características técnicas.

En el año 2021 se modificó el citado Reglamento añadiendo la necesidad que la señal V-16 tuviera comunicación con un “punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad” y se establece un periodo transitorio hasta el 1 de enero de 2026 donde podrán convivir los triángulos de preseñalización de peligro y de forma voluntaria los dispositivos V-16 no conectados y cuando se empiecen a comercializar, los dispositivos V-16 conectados.

A partir del 1 de enero de 2026 solo se podrán utilizar los dispositivos V-16 con conexión.

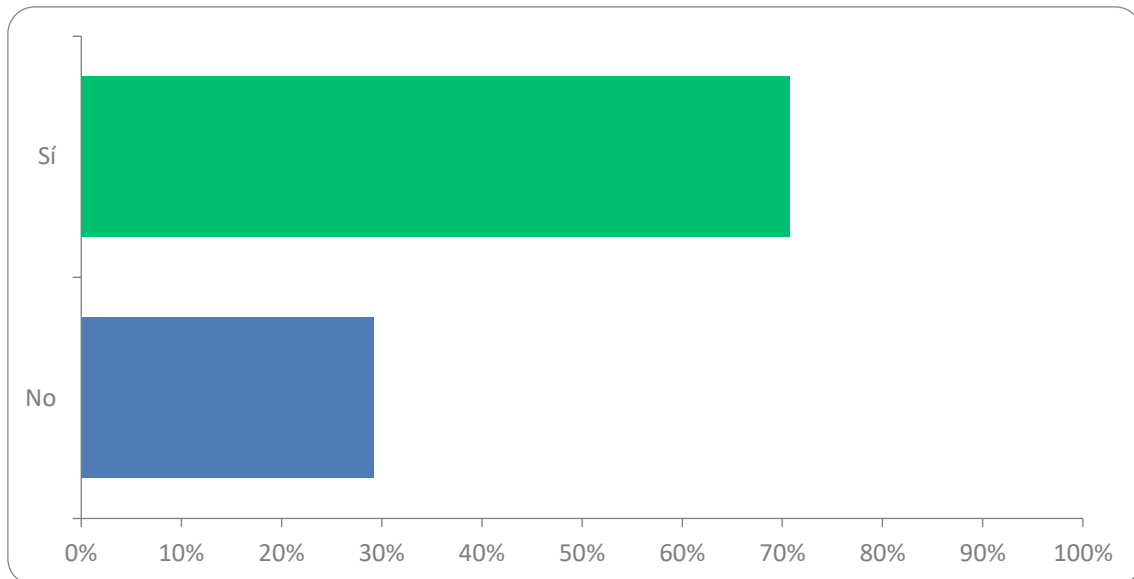
Pregunta 11: ¿Compruebas periódicamente su adecuado funcionamiento?



Han contestado afirmativamente el 47,79% y de forma negativa un 52,21%.

Es de resaltar la imposibilidad de comprobar de forma correcta su adecuado funcionamiento. Aunque en el Reglamento dice que la pila o batería deberá garantizar su uso al cabo de 18 meses y que la intensidad de la luz deberá mantenerse durante al menos 30 minutos, será muy complicado para el usuario poder comprobar estos aspectos.

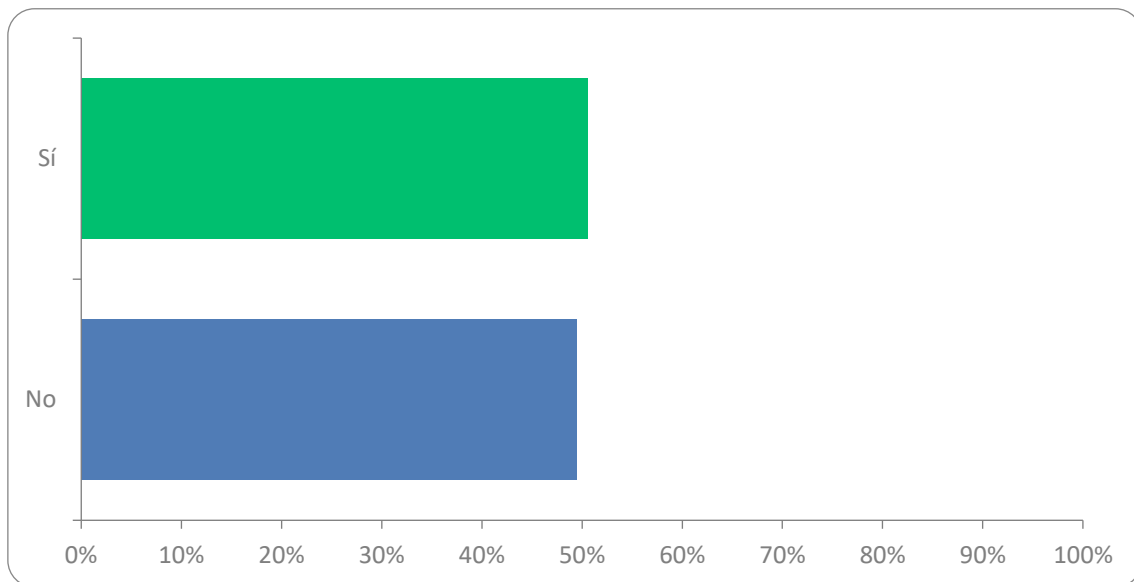
Pregunta 12: Si las circunstancias de la vía lo permiten, se debe abandonar el vehículo. En tu caso ¿utilizasteis tanto tú, como los ocupantes, la puerta más próxima al borde de la calzada o más alejada del tráfico?



El 70,75% contestaron que Sí utilizaron la puerta más alejada del tráfico. El 29,25 contestaron de forma negativa.

Es muy importante reseñar que no siempre es posible hacerlo de esta forma. La forma en que están dispuestos la palanca de cambios, el freno de mano y otros accesorios colocados entre el puesto de conducción y el del copiloto pueden dificultar moverse en el interior del vehículo. También personas mayores o con la movilidad reducida pueden tener dificultades en este sentido.

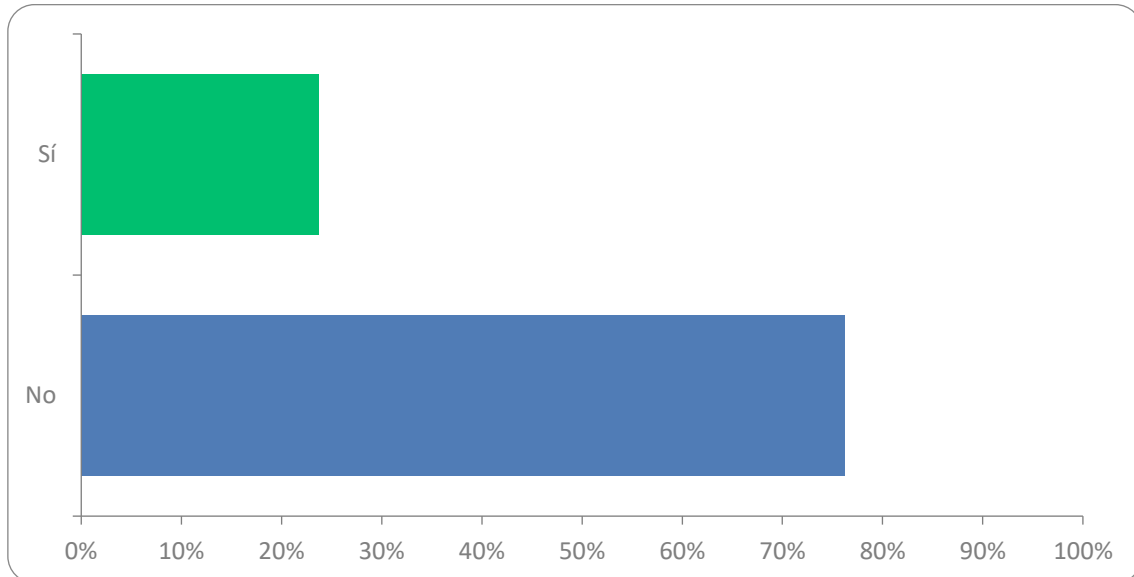
Pregunta 13: Si el abandono del vehículo es muy peligroso, debes quedarte en el interior del coche. Si así fue ¿te abrochaste el cinturón de seguridad?



Aquí encontramos unas cifras preocupantes. El 50,55% afirma que cuando no pudo abandonar el vehículo, mantuvo abrochado el cinturón de seguridad mientras que el 49,45% no lo tuvo abrochado.

Es importante llamar la atención sobre el hecho de que la seguridad del cinturón se mantiene si la persona permanece en una posición adecuada. De nada sirve mantener el cinturón abrochado si estamos desplazados de nuestro asiento o girados con respecto a la posición hacia adelante. El resto de los elementos de seguridad pasiva, como el airbag y el reposacabezas tampoco cumplirán su función de forma correcta, pudiendo ser incluso lesivos para la persona.

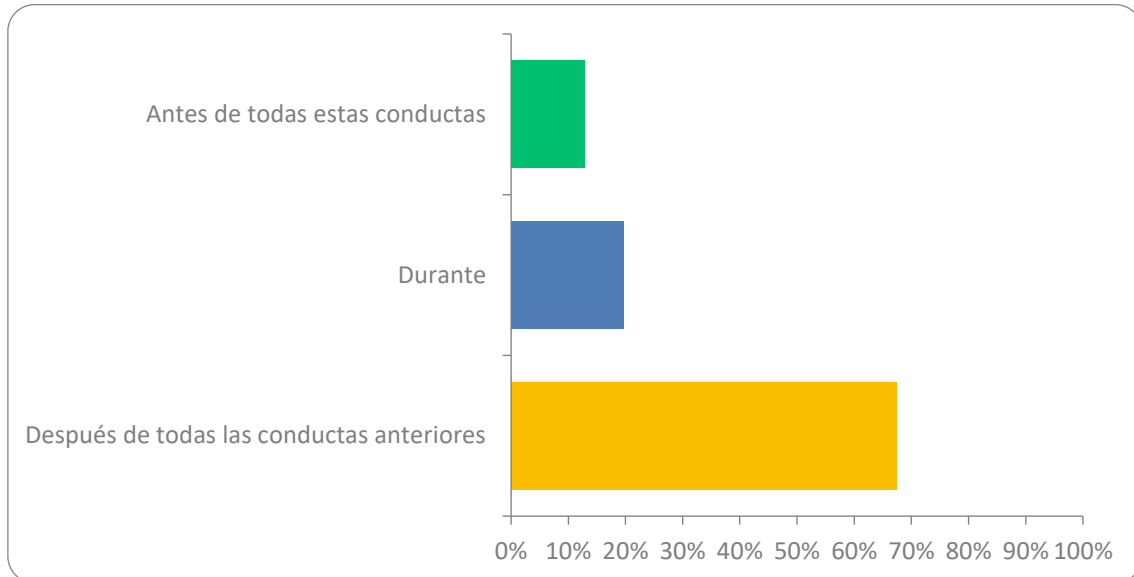
Pregunta 14: ¿Requeriste la presencia de la Guardia Civil o agentes encargados de la vigilancia del tráfico?



El 23,73% afirman que Sí requirieron la presencia de los agentes encargados del tráfico y el 76,27% no fue así.

Hay que recordar una de las preguntas anteriores en las que el 25,5% de los participantes manifestaron que no pudieron detener su vehículo de forma segura. Es decir que hay un pequeño porcentaje que a pesar de no haber detenido el vehículo de forma segura no avisaron a los agentes encargados del tráfico. Esto sin contar que puede ser que avisaran a los agentes por otra causa, por lo que parece deducir que algunos encuestados no relacionan el peligro que puede suponer un vehículo detenido de forma peligrosa con el aviso a los agentes.

Pregunta 15: La llamada al servicio de asistencia a la grúa la realizaste...



El 12,93% de los encuestados manifiestan que avisaron al servicio de asistencia en primer lugar. El 19,73% responde que la llamada se produjo de forma simultánea a las otras actuaciones y el 67,35% después.

En este punto debemos dejar constancia que el aviso a la grúa es la última actuación que debemos acometer. La colocación del vehículo en un lugar seguro y poner a salvo a los ocupantes del vehículo deben ser las actuaciones prioritarias.

5. Normativa

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN (RD 1428/2003)

Artículo 130. Inmovilización del vehículo y caída de la carga.

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 arcones 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.

Este artículo fue modificado en el año 2021 por el Real Decreto 159/2021, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. Los cambios principales que se introdujeron fue eliminar los triángulos de preseñalización de peligro, se quita la mención a la posibilidad de remolque de un vehículo por otro aunque no sea una grúa y la obligación de mantenerse en el interior del vehículo con el cinturón de seguridad abrochado si no existe posibilidad de abandonarlo con seguridad.

REGLAMENTO DE VEHÍCULOS (RD 2822/1998)

Anexo XI, Señales en los vehículos. Señal V-16. Dispositivo de preseñalización de peligro

- 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 °C y 50 °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>.

En el año 2018 se introdujo la señalización V-16 como complemento de los triángulos de preseñalización de peligro. En el año 2021 se deja como señalización única la señal luminosa con geolocalización y aviso automático.

REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AUXILIO EN LAS VÍAS PÚBLICAS (RD 159/2021)

Disposición transitoria primera. Uso de la señal V-16 «Preseñalización de peligro», conforme al modelo previsto en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos antes de la entrada en vigor de este real decreto.

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.

*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 de este real decreto** y que, en todo caso, cumplan con todas las características técnicas enumeradas en el apartado cinco de la disposición final segunda, excepto los puntos 4, 5 y 6 relativos a la capacidad de comunicar al punto de acceso nacional la activación, desactivación y ubicación del accidentado.*

El texto en negrita se suspende por un auto del Tribunal Supremos por un recurso planteado por diferentes empresas.

Como en el momento de entrada en vigor de la última modificación del Reglamento de Vehículos no estaba preparada la infraestructura a la que obligaba la conexión automática y geolocalización, se permite que se puedan seguir utilizando de forma los triángulos y opcionalmente, se pueden complementar con la señal V-16 sin conexión.

Sanciones

Los hechos sancionables en relación con la situación objeto de este estudio son los siguientes y tienen las siguientes multas:

- No circular por el arcén transitable de su derecha el conductor del vehículo reseñado con MMA que no exceda de 3500 kg, que por razones de emergencia lo haga a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación. Reglamento de Circulación, art. 36, falta grave, 200 €.

- No procurar la colocación del vehículo o su carga en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, tras haber quedado el mismo inmovilizado en la calzada o haber caído su carga sobre la misma. Reglamento de Circulación, art. 130, falta leve, 80 €
- No tener encendidas las luces de posición estando inmovilizado el vehículo en la calzada o arcén de una vía, entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones que disminuyan la visibilidad, Reglamento de Circulación, art. 105, falta grave, 200 €
- No utilizar la luz de emergencia para señalar la presencia de un vehículo inmovilizado en autopista o autovía, Reglamento de Circulación, art. 109, falta leve, 80 €
- No utilizar la luz de emergencia para señalar la presencia de un vehículo inmovilizado en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, Reglamento de Circulación, art. 109, falta leve, 80 €
- No utilizar el conductor del vehículo el chaleco reflectante reglamentario cuando salga del vehículo, ocupando la calzada o el arcén en una vía interurbana, Reglamento de Circulación, art. 118, falta grave, 200 €
- No emplear o no emplearlos adecuadamente, los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir la circunstancia de la inmovilización del vehículo o caída de su carga a la calzada, Reglamento de Circulación, art. 130, falta leve, 80 €
- No colocar adecuadamente los dispositivos de preseñalización de peligro para advertir la circunstancia de la inmovilización del vehículo o caída de su carga a la calzada (especificar la forma en que los mismos fueron colocados, Reglamento de Circulación, art. 130, falta leve, 80 €
- Transitar por la calzada el ocupante de un vehículo inmovilizado en autovía o autopista por situación de emergencia, Reglamento de Circulación, art. 125, falta leve, 80 €

- Circular con el vehículo reseñado sin llevar los accesorios, repuestos y/o accesorios establecidos reglamentariamente. Reglamento de Vehículos, art. 19, falta leve, 80 €

Todas las sanciones reseñadas se pueden acoger al procedimiento abreviado, realizando el pago voluntario de la sanción en el momento de entrega de la denuncia o en el plazo de veinte días naturales después de la notificación. De esta forma concluye el procedimiento sancionador y además:

- a) La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción.
- b) La renuncia a formular alegaciones. En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas.
- c) La terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.
- d) El agotamiento de la vía administrativa, siendo recurrible únicamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.
- e) El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo se iniciará el día siguiente a aquel en que tenga lugar el pago.
- f) La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.
- g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos.

6. Conclusiones y consejos

Ya hemos visto que aunque existe un conocimiento general aceptable sobre el comportamiento en caso de accidente o avería, existen algunos comportamientos que pueden ser inseguros, en muchos casos por desconocimiento de la norma y en otros porque no se valora suficientemente el peligro.

Desde la Fundación CEA creemos que con unas sencillas actuaciones podemos aumentar la seguridad en estos primeros momentos después de un accidente o avería.

En cualquier caso:

- Si se obstaculiza la calzada se debe señalar el vehículo e intentar retirarlo en el menor tiempo posible, intentando cumplir las normas de parada y estacionamiento. Es decir, fuera de la calzada y del arcén, si existe.
- Para señalar el vehículo se utilizarán los triángulos de emergencia y, si se dispone de ella, la señal V-16. Además, se encenderán las luces de posición en caso de poca visibilidad o por condiciones meteorológicas adversas.
- Si el vehículo puede continuar su marcha con seguridad, abandonar los carriles de circulación. Si se trata de una autopista o autovía, se podrá utilizar el arcén derecho hasta la primera salida disponible.
- Si el vehículo no puede circular, deberá detenerse en el arcén derecho o donde cause el menor obstáculo posible.
- En este caso, los ocupantes deberán abandonar el vehículo si existe un lugar seguro fuera de la calzada, debiendo hacerlo por el lado contrario al tráfico, sin permanecer en la calzada o en el arcén. Si existe, el lugar más seguro es detrás de las biondas de protección.
- Si se viaja con mascotas, es mejor dejarlas en el interior del vehículo.
- En caso de no poder abandonar el vehículo, los ocupantes deberán permanecer en su interior, correctamente sentados y con los cinturones abrochados.

- Si estamos en una situación de peligro, contactar con la autoridad de vigilancia del tráfico correspondiente, con carácter previo a llamar al servicio de asistencia en carretera.

En caso de accidente

- Si estamos implicados, deberemos detenernos de forma que no se cree un nuevo peligro para la circulación.
- Hacerse una idea del estado de las cosas y establecer un orden de preferencia con el fin de garantizar la seguridad de la circulación y auxiliar a las víctimas.
- Si hubiera resultado muerta alguna persona, no modificar el estado de los vehículos con el fin de que se pueda determinar las responsabilidades en el accidente.
- Si ha habido heridos, pedir auxilio sanitario y prestarles auxilio si tenemos conocimientos de ello.
- Si lo consideramos necesario, solicitar la presencia de los agentes de tráfico.
- Está prohibido cumplimentar el parte del accidente en la calzada o el arcén, debiendo apartarse a un lugar seguro fuera de la vía.
- Para tener claro el orden de actuación, recordar las siglas PAS (Proteger, Alertar, Socorrer).

Con respecto a los demás conductores es importante recordar que fuera de poblado se debe mantener una separación lateral de 1,5 metros al aproximarse a peatones que se encuentren en la calzada, debiendo ocupar todo o en parte el carril contiguo. Esta misma separación se habrá de mantener cuando se trate de vehículos inmovilizados en la vía o a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate.

7. Fundación CEA y ASITUR solicitan

Pese a que los resultados obtenidos son positivos en la mayoría de los casos, creemos que aún existe un grado amplio de mejora. El hecho de que algunos usuarios no dispongan de elementos de seguridad obligatorios como el chaleco reflectante o los dispositivos de señalización de peligro por accidente o avería es preocupante. Ya hemos visto que hay personas que fallecen en la actuación posterior a un accidente o avería.

Por lo tanto, con el objetivo de universalizar toda la información disponible y aumentar la seguridad en el momento de detener el vehículo en el caso de accidente o avería, Fundación CEA y ASITUR solicitan:

- **Campañas de divulgación** sobre la señal luminosa V-16 que sustituye a los triángulos de preseñalización de peligro.

Estamos en un momento de indefinición en relación con la señal V-16. Aunque en los medios de comunicación ya se habló de la obligatoriedad de su uso, el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas añadió la característica de conexión y localización y como aún no se ha desarrollado la plataforma DGT 3.0 no existen señales con esta característica.

Es importante reseñar que los conductores que adquieran un dispositivo NO certificado y NO conectado, deben saber que tendrán que realizar una nueva compra de dicho dispositivo conectado con DGT 3.0 antes del 1 de enero de 2026 en que dicha conectividad será obligatoria.

- Aunque en el año 2021 se modificó el Reglamento de vehículos donde aparecía que la DGT publicaría las marcas y modelos que cumplan los requisitos técnicos necesarios, aún no se ha publicado nada en este sentido. Sería importante saber qué dispositivos cumplen la normativa actual y cuando se disponga de la tecnología necesaria los modelos con característica de conexión.

- Revisando los dispositivos a la venta en estos momentos, hemos comprobado que pocos dispositivos tienen alguna forma de saber la carga que aún dispone la batería y su estado.

Aunque la normativa dice que tendrá una autonomía de 30 minutos y la batería garantizará su uso al cabo de 18 meses, el conductor no puede hacer una comprobación de estas características.

Sería de mucha utilidad que los fabricantes tuvieran en cuenta esta circunstancia en los nuevos modelos que fabriquen.

- **Un número único para solicitud de auxilio en carretera.** Si se trata de una avería, el conductor se pondrá en contacto con el servicio de grúa correspondiente a su compañía aseguradora y ese dato no siempre se tiene a mano.

La tecnología actual permitiría de forma fácil tener un número único con una base de datos general que canalizara la llamada de auxilio a la compañía correspondiente.

8. Fundación CEA

La **Fundación Comisariado Europeo del Automóvil** es una organización privada sin ánimo de lucro, de ámbito nacional y carácter permanente, que nace de la responsabilidad social corporativa de CEA con el mismo espíritu de servicio a la sociedad que caracteriza al Comisariado Europeo del Automóvil desde sus inicios.

Los fines de la Fundación CEA son:

- El fomento de la Seguridad Vial y la reducción de los accidentes de tráfico.
- La consecución de la movilidad sostenible.
- La protección y ayuda a las víctimas de los accidentes de tráfico.
- El respeto al medio ambiente y la reducción de los niveles de contaminación.

9. ASITUR

Con 40 años de experiencia, **ASITUR** es la empresa líder por volumen gestionado en la prestación de servicios de asistencia y gestión de siniestros para el mercado asegurador.

Nacimos en 1982 con el objetivo de cubrir las necesidades de asistencia en carretera de varias aseguradoras de primer nivel. Después de varios años de andadura, y de comprobar la mejora en calidad y control de los costes en nuestros clientes, ampliamos nuestros servicios al ámbito del Multirriesgo: Hogar, Comercio y Comunidades.

Ponemos el foco en la calidad y en la eficiencia de la operación a través de tecnología para solucionar lo mejor y más rápido posible los problemas de los asegurados. La operación del servicio que ofrece ASITUR garantiza soluciones eficaces e inmediatas para que la experiencia del cliente sea memorable.

10. Referencias bibliográficas

- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Psicología aplicada a la conducción*. NIPO:128-21023-2
- Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. *Anuario estadístico*
- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), *Informe anual, 2020*.
- 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. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 23 de diciembre de 2003, núm. 306. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-23514-consolidado.pdf>
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 26 de enero de 1999, núm. 22. <https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-1826-consolidado.pdf>
- Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.