

## NOTA INFORMATIVA

**ASUNTO: IMU SE POSICIONA EN CONTRA DE LA DGT Y SU INSTRUCCIÓN DE NO SEÑALIZAR DEBIDAMENTE VEHÍCULOS INMOVILIZADOS EN CALZADA EN AUTOPISTAS O AUTOVÍAS.**

**30 de junio de 2023**

**IMU ha denunciado los hechos ante el Fiscal de Sala de Seguridad Vial y ha solicitado** la intervención del Fiscal de Sala de Seguridad Vial en la interpretación normativa (REGAGE23e00043384678).

**IMU solicita** a la DGT que retire la instrucción de forma inmediata por no ajustarse a derecho y estar fuera del rango de sus competencias ordenar desobedecer la ley.

**IMU recuerda** que no señalizar debidamente con los triángulos de preseñalización de peligro un vehículo inmovilizado en la calzada o con otro dispositivo reglamentario, salvo causa de fuerza mayor, constituye una infracción a la ley y un riesgo de choque evidente, factor principal de este tipo de siniestros.


Los **motociclistas estamos cansados** de estas actitudes contrarias a la ley. El respeto a la ley es debe ser de todos.

A fecha actual, advertimos que en el caso de choque contra un vehículo que obstaculiza la calzada en autopista o autovía y que no se encuentre señalizado, siempre que su conductor acredite que no lo señaló pues la DGT ha dicho que no es necesario y el vehículo de equipación, tan solo disponga de triángulos de preseñalización de peligro, a partir del 1 de julio de 2023, uno de los factores concurrentes en toda investigación será la instrucción MOV 2023/15 cuyo responsable directo es Pere Navarro, quién firma y posiblemente máximo responsable del siniestro.


### Exposición de los hechos.

### Posicionamiento de la DGT.

Con entrada en vigor el 1 de julio, la DGT, mediante instrucción MOV 2023/15 la DGT ha dado órdenes a sus agentes de no denunciar a los conductores de los vehículos inmovilizados en calzada en autopistas y autovías, eximiendo a estos conductores de señalizar sus vehículos cuando su sistema de señalización sean los triángulos de preseñalización de peligro, de uso legal hasta el 1 de enero de 2026.



MINISTERIO DEL INTERIOR



DGT  
Dirección General de Tráfico  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA

MOV

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

**INSTRUCCIÓN MOV 2023/15**

**1.- SITUACIÓN ACTUAL**

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

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

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

Correo electrónico: [mov@sema.dgt.es](mailto:mov@sema.dgt.es)

C/ JOSEFA VALCÁNCEL, 44  
28071 MADRID  
TEL: 91 301 80 79  
FAX: 91 742 31 16

CSV : GEN-4766-122b-795c-f768-0a0b-28f4-e522-a251  
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>  
FIRMANTE(1) : PERE NAVARRO OLIVELLA | FECHA : 28/06/2023 11:58 | Sin acción específica

Con el asunto “Excepción de la obligación del uso de los triángulos de preseñalización de peligro en el caso de inmovilización del vehículo por causa de accidente o avería en autopistas y autovías” la DGT firma una instrucción que:

Permite la presencia de vehículos inmovilizados en calzada en autopistas o autovías, sin ningún tipo de señalización vial reglamentaria al efecto, constituyendo un claro riesgo contra la seguridad vial.

Esta presencia puede localizarse en horario nocturno si el vehículo se ha quedado sin suministro eléctrico, sufre avería en el sistema o por el uso, se ha agotado la batería.

Las excusas para permitir la excepción de no señalizar el obstáculo son:

Que el poder legislativo ha omitido por error (párrafo 3 MOV 2023/15) “.../... tanto la exención de obligación del uso

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

Que la interpretación del artículo 51 del RDL 6/2015 en su final “.../... y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento **siempre que sea factible**” se refiere en lo “factible” a la obligación de señalizar.

Qué “.../... la colocación y posterior retirada de los triángulos de preseñalización de peligro incrementan notablemente el riesgo de atropello”

Que esta injustificado señalar un vehículo pues hay que hacerlo andando (incluso llega a decir por la calzada) y pueden atropellar al conductor, pero si esta justificado dejarlo en medio de la calzada sin señalización de ningún tipo.

### Posicionamiento de IMU.

Un vehículo inmovilizado en la calzada, siempre que no exista causa de fuerza mayor, debe ser señalado bien con la señal luminosa V-16 aunque no esté conectada o con los triángulos de preseñalización de peligro debidamente homologados según el R-27 y debidamente localizados.

Para este último caso, debe darse los condicionamientos previos a la reforma durante este periodo de transición establecidos en el artículo 130.3 anterior del RD 1428/03.

En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, 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 los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo. Tales dispositivos se colocarán, uno por delante y otro por detrás del vehículo o la carga, como mínimo a 50 metros de distancia y en forma tal que sean visibles desde 100 metros, al menos, por los conductores que se aproximen. En calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes en la forma anteriormente indicada.

La redacción actual del artículo 130.4 dicta:

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.

En la actualidad existen tres dispositivos legales de preseñalización o señalización del peligro:

- Triángulo R-27 (Hasta 1 de enero de 2026)
- V-16 no conectado (Hasta 1 de enero de 2026)
- V-16 conectada (Fuera de función eficaz).

Se puede considerar también y como refuerzo el dispositivo V-2.

**Considerando 1. El conductor que se aproxima a un vehículo inmovilizado en la calzada debe de saber que está inmovilizado para poderse adaptar a esta circunstancia.**

Si el vehículo no se encuentra debidamente señalado con la antelación previa puede constituirse en causa efecto o factor determinante en un siniestro de tránsito, además que el conductor que se aproxime al mismo puede no localizar e interpretar en tiempo la situación de riesgo.

Debemos recordar que:

El artículo 46.1 F del RD 1428/03 ordena a los conductores que se aproximen a un vehículo inmovilizado fuera de poblado a circular a una velocidad moderada. Otra condición en la aproximación y rebasamiento a vehículos inmovilizados impuesta por el mismo texto legal en su artículo 85.4 es que ".../... se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros.../..."

El artículo 88.1 advierte que el vehículo inmovilizado puede ser rebasado ".../... después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro.../..."

### **Considerando 2. De las obligaciones del conductor del vehículo inmovilizado según la ley.**

Advierte el artículo 5 "Señalización de obstáculos y peligros" en su punto 1 que quienes hubieran creado sobre la vía un obstáculo o peligro deberán:

Hacerlo desaparecer.

Adoptar medidas necesarias para que puedan ser advertidos.

Es el apartado 3 del referido artículo y texto legal que nos ordena que la señalización sea eficaz de día y de noche dictando: "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".

Dicta el artículo 105 del RD 1428/03 que:

"Todo vehículo que, por cualquier circunstancia, se encuentre inmovilizado entre la puesta y la salida del sol o bajo las condiciones a que se refiere el artículo 106, en calzada o arcén de una vía, deberá tener encendidas las luces de posición y, en su caso, las de gálibo"

Esas otras condiciones del 106 son: ".../... niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.../..."

Se debe recordar que la inmovilización puede ser debida a un siniestro o avería que afecta al sistema de alumbrado o fluido eléctrico.

Dicta el artículo 130.1 del RD 1428/03 que:

“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”.

Fíjese que advierte que “.../... los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptarán.../...” segregando la primera actuación, señalar, del resto de los actos:

- Acto 2: adoptar medidas para su retirada en el menor tiempo posible.
- Acto 3: Situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

Queda pues lejos los condicionantes para el acto 1, de los del acto 2, de los del acto 3, encontrándose perfectamente identificados en el texto legal del artículo. De la misma forma que el “menor tiempo posible” es para el acto 2, “siempre que sea factible” es para el acto 3 y no para los tres actos impuestos por la norma como pretende argumentar la DGT.

La actuación de los ocupantes que busca mejor seguridad para los mismos y el resto de los usuarios, encuentra su mejor exponente en el apartado 3 del artículo 130. El Reglamento General de Circulación ordena que: “.../... 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.../...”

Vemos como no está permitido permanecer en la calzada ni arcén, si bien y previamente, el conductor debe haber señalado el vehículo.

Pero ¿Qué deben hacer los ocupantes si las condiciones de circulación no les permiten abandonar el vehículo? La propia norma ya tiene en consideración este aspecto en el último párrafo del apartado 3 del artículo 130 indicando que: “.../... Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.../...”

¿Qué sigue diciendo el dictado de la norma?

Es en el apartado 4 del artículo 130 que ordena que en los supuestos (todos) de los que hemos hablado con relación al 130, todo conductor debe (obligación) emplear el dispositivo de personalización de peligro reglamentario para advertir de dicha circunstancia.

¿A que dispositivo se está refiriendo?

El RD 2822/98 por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos en su Anexo XI “Señales en los vehículos” establece como dispositivos de preseñalización de peligro los siguientes:

Anexo XI. V-16 “Dispositivo de preseñalización de peligro” Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su carga se encuentra caída sobre la misma y debe llevarse como accesorio en determinado tipo de vehículo de motor (Anexo XII del RD 2822/98).

No obstante, hasta el 1 de enero de 2026 se puede hacer uso de los triángulos de preseñalización de peligro homologados según el Reglamento ECE, número 27 o la señal V-16 no conectada.

Hace referencia a lo que indicamos el R.D. 159/2021, de 16 de marzo, por lo que se regulan los servicios de auxilio en vías públicas, publicado el 17 de marzo de 2021 y cuya última modificación es de 21 de diciembre de 2022, en su disposición transitoria primera.

**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.

Hasta el 1 de enero de 2026, también se podrán seguir utilizando como señal V-16, los dispositivos V-16 luminosos que cumplan con todas las características técnicas enumeradas en la sección V16 “Dispositivo de preseñalización de peligro”, del anexo XI “Señales en los vehículos” del Reglamento General de Vehículos, a excepción de los puntos 4, 5 y 6 siempre que aquellos hubieran sido certificados con anterioridad a la publicación de este real decreto.

### **Considerando 3. El riesgo de colisión y el tiempo de respuesta.**

El conductor de un vehículo debe tener la oportunidad de adaptarse a las condiciones del momento circulatorio. Para ello y como sabemos y como norma general, debe tener la formación adecuada, estar autorizado a conducir, mantener las condiciones apropiadas para hacerlo con seguridad y que el escenario reúna las condiciones de seguridad apropiadas, esperadas y necesarias.

La no señalización de un peligro por obstáculo en calzada, lo puede convertir en no previsible o no esperado por el conductor de otro u otros vehículos.

El conductor necesita un tiempo de respuesta

Si observamos lo dispuesto por la norma usada de referencia 8.1 IC en lo relativo a la señalización de los peligros, en su apartado 3.4.1.1 “Señales de contenido fijo” nos dice que se hace necesario señalizarlo, esto es, colocar las señales de advertencia de peligro entre “150 y 250 m antes de la sección donde se pueda encontrar el peligro” y todo ello en atención a las variables:

1. La velocidad de recorrido.
2. La visibilidad disponible.
3. La naturaleza del peligro.
4. La maniobra necesaria.



El criterio anterior de la norma de referencia se ratifica en el punto 4.1.1.1.

Si seguimos utilizando la norma de referencia 8.1 IC que custodia una buena señalización para evitar siniestros de tránsito vemos que nos hace expresa mención a un tiempo de percepción y decisión de 2 segundos y que una deceleración uniforme suave y segura es de 7 km/h/s (Véase apartados de la 8.1 IC como el 7.1).

Pasamos a utilizar de referencia la señalización de obras N. 8.3 IC y su manual de ejemplos en obras fijas.

Atendiendo a los distintos grados de ocupación temporal de la plataforma podemos decir que para garantizar la seguridad, siendo percibida la obra con antelación suficiente y necesaria:

Si la obra se localiza en el arcén:

La línea de balizamiento de conos hasta alcanza la línea de obra será de un mínimo de 100 metros. Localizándose 300 metros antes la señal de obra y a 150 metros el paso estrecho.

Para una obra en arcén y calzada de dos carriles para cada sentido, el inicio de la señalización de obras comienza o debe comenzar 300 metros antes de la misma. No obstante y para la misma configuración de vía pero con corte del carril más próximo a la derecha la señalización de obras debe comenzar 920 metros antes del obstáculo.

Si hablamos para una configuración de la vía de dos carriles para cada sentido, con plataformas separadas para cada sentido y presencia de mediana, localizándose el obstáculo en:

- Arcén de forma parcial y cuneta: Señalización de obras debe comenzar 150 metros antes del obstáculo.
- Carril derecho: Señalización de obras debe comenzar 920 metros antes del obstáculo.

Vemos pues como normas de referencia, asociadas al artículo 140 y 139 del RD 1428/03 t su Anexo I, son claras en la necesidad de advertir con tiempo un obstáculo en calzada o arcén, en definitiva, en la señalización de los peligros.

En el caso de una autopista o autovía en la que se encuentre un vehículo inmovilizado en calzada, debe pues considerarse como tiempo de respuesta (fases de percepción y decisión) de los conductores que se aproximan el de 2 segundos y por tanto, el vehículo a una velocidad de 120 km/h habrá recorrido 66 metros, es entonces cuando el conductor comienza a ejecutar acciones correctoras (Fase ejecución). El impacto (choque) en el metro 66 se producirá a 120 km/h sin haber podido hacer nada.

¿Cómo es posible que la propia Dirección General de Tráfico exima del uso de señalización en autopistas o autovías cuando un vehículo inmovilizado ponga en peligro la seguridad del tráfico?

#### **Considerando 4. El Código Penal y el delito por obstáculos imprevisibles.**

Cierto es que para este caso no podemos hablar de dolo, de una intención manifiesta, pero si de la no señalización y por tanto, de una conducta imprudente si no se señala, siguiendo lo expuesto en el artículo 142 o 152 de la L.O. 10/1995. Una realidad que está defendida, la de no señalar, por la propia DGT en su instrucción MOV 2023/15

Hacemos pues referencia al Capítulo IV de la norma (L.O.) referenciada en su artículo 385 donde nos habla de colocar obstáculos imprevisibles, al final, el obstáculo no estaría si alguien, su conductor, lo guiara hasta el lugar de los hechos y sería advertido si lo hubiera señalado.

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1.ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

Debemos recordar que en la actualidad, una gran cantidad de vehículos a motor están dotados solo y eso es "tan solo" de triángulos de preseñalización de peligro y que la DGT a eximido de su uso en una interpretación excesiva y desproporcionada de la norma e infundada en materia de seguridad vial.

#### **Análisis básico. Resumen y conclusiones.**

El "siempre que sea factible" del art. 51.2 del RDL 6/2015, está relacionado con el estacionamiento del vehículo cumpliendo las normas y NO está relacionado con la señalización del obstáculo como dice la DGT en su instrucción. Una señalización que según la ley sigue siendo obligatoria y que de no hacerlo, se pone en grave peligro la seguridad del tráfico.

Esta realidad jurídica viene ratificada en el artículo 51.2 del RDL 6/2015 y reforzado por el artículo 12.3 del mismo texto legal.

Si vamos a las órdenes que para los conductores dicta el RD 1428/03 nos encontramos con:

- Art.5.3. obligación de señalar el obstáculo.
- Art. 130.1 señalización vehículo inmovilizado y su carga si obstaculiza calzada.
- Art. 131.3 abandonar vehículo inmovilizado si es posible y seguro.
- Art. 131.4 utilizar luz de emergencia si el vehículo la lleva y todo conductor deberá (obligación) emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario para advertir de dicha circunstancia (Entre los que se encuentran los triángulos).

Con esta instrucción, la DGT se posiciona en contra de la Ley y su Reglamento y promociona, de forma indiscutible, que puedan existir obstáculos imprevisibles en calzada en autopistas y autovías y no se señalicen para evitar accidentes del tipo "choque", en una interpretación de normativa actuando, una



vez más y como nos tiene acostumbrados, como legislado pues al legislador, según Pere Navarro, se le ha olvidado.

Y esta actuación de la DGT fuera de derecho, lo hace por una instrucción que contradice la ley y su reglamento, vulnerando la jerarquía jurídica y el artículo 9 de la Constitución entre otros.

Por otro lado, se basa la instrucción que entra en vigor el 1 de julio de 2023, en la intención de la reducción del número de atropellos en autopistas y autovías, sin aclarar cuántos de estos atropellos se han producido cuando el conductor ha ido o regresado a o de señalizar, con o por el triángulo de personalización de peligro. Un dato que desde IMU se exige a la DGT que acredite de forma objetiva.

Por último, sigue la DGT sin intervenir en la formación del conductor en lo relativo a la praxis segura de señalización, cómo no darle la espalda a la circulación, caminar por la cuenta si se puede, etc además de lo ya legal y obligatorio, hacer uso del chaleco de alta visibilidad.

El artículo 5.L sobre competencias del Ministerio de Interior indica que pueden dar las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad, pero no contradecir la Ley.

### Responsabilidad del Director General de Tráfico

Advertimos que en el caso de choque contra un vehículo que obstaculiza la calzada en autopista o autovía y que no se encuentre señalizado, siempre que su conductor acredite que no lo señaló pues la DGT ha dicho que no es necesario y el vehículo de equipación, tan solo disponga de triángulos de preseñalización, a partir del 1 de julio de 2023, uno de los factores concurrentes en toda investigación será la instrucción MOV 2023/15 cuyo responsable directo es Pere Navarro, quién firma y posiblemente máximo responsable del siniestro.

Desde el departamento de seguridad vial del IMU se advierte que se inician los trabajos de investigación y requerimiento a la DGT por su falta de aptitud suficiente y necesaria en esto de la seguridad vial.

30 de junio de 2023

Departamento de seguridad vial



Fdo. Juan Carlos Toribio / Director Departamento de Seguridad Vial

605 806 676

[seguridadvial@seguridadmotociclistas.org](mailto:seguridadvial@seguridadmotociclistas.org)