

Bruselas, 13.2.2026
COM(2026) 77 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

**Informe sobre la aplicación del marco de la política de la UE en materia de seguridad
vial en el punto medio**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. INTRODUCCIÓN

Cada año, las carreteras de la UE se cobran casi 20 000 vidas; un coste devastador que no es meramente estadístico, sino que responde a una realidad que destroza familias, consterna a la sociedad y supone una pérdida inmensa e irreparable de potencial humano. Hasta cinco veces más personas —100 000— sufren lesiones en las carreteras que alteran radicalmente el curso de su vida. En muchos casos, estas lesiones con consecuencias vitales conllevan una discapacidad permanente, dolor crónico y la pérdida de los medios de subsistencia; sus efectos en la calidad de vida son tan profundos que trascienden de las propias víctimas y afectan a familiares y cuidadores, así como a las redes sociales más amplias de la persona afectada.

El coste humano de los accidentes de tráfico es la dimensión más visible y trágica, pero también existe una carga económica: se estima que el coste de los accidentes de tráfico en la UE asciende cada año al 2 % del PIB¹. Estos recursos podrían haberse empleado para financiar la innovación, la educación o la sanidad, y para realizar otras inversiones públicas fundamentales. La seguridad vial debe ser un pilar de la competitividad económica de la UE, ya que influye directamente en la circulación eficiente de mercancías y trabajadores, así como en los costes operativos de las empresas en todos los sectores.

La transición hacia una movilidad más segura y sostenible también es esencial para mantener el liderazgo industrial y la competitividad de la UE en los mercados mundiales². Los fabricantes europeos de automóviles y sus redes de proveedores están a la vanguardia del desarrollo de tecnologías de seguridad avanzadas, desde los sistemas autónomos de frenado de emergencia autónomo hasta la conectividad de los vehículos, lo que convierte a la UE en líder mundial en innovación en materia de seguridad del automóvil. Los compromisos con la seguridad vial no solo salvan vidas, sino que también impulsan los avances tecnológicos, crean empleo de alta cualificación y mantienen la ventaja competitiva de la UE en un mercado mundial del automóvil en rápida evolución. Las inversiones en seguridad vial también contribuyen a la preparación y la resiliencia de la UE al salvaguardar la continuidad y la fiabilidad de las infraestructuras de carreteras esenciales y los servicios conexos, máxime cuando los corredores y nodos de carreteras atienden necesidades tanto civiles como de defensa.

La UE y sus Estados miembros están firmemente comprometidos con la seguridad vial. A nivel de la Unión, el reflejo más reciente de dicho compromiso es el marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030³, que reitera los objetivos

¹ Comisión Europea, *Handbook on the external costs of transport* [«Manual sobre el coste externo del transporte», documento en inglés], 2019 (se publicará una nueva versión próximamente).

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil», COM(2025) 95 final, de 5 de marzo de 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Europa en movimiento - Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia», Anexo I a la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Europa en movimiento - Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia», Anexo I, COM(2018) 293, de 17 de mayo de 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

compartidos de reducir a la mitad las muertes y las lesiones graves en carretera antes de 2030⁴ y lograr acercarse a su eliminación de aquí a 2050 con arreglo a la «Visión Cero». Para alcanzar estos objetivos, los Estados miembros han adoptado y aplicado estrategias nacionales, planes de acción y otras expresiones de compromiso, como acuerdos interministeriales y estructuras federales de cooperación.

El marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 siguió los ámbitos prioritarios clave del enfoque del «Sistema Seguro», a saber, carreteras y arcones más seguros, vehículos más seguros, uso más seguro de las carreteras, una mejor respuesta tras los accidentes y una recogida y análisis de datos mejorados. Este documento hace hincapié en la enorme importancia de abordar los principales factores de riesgo —exceso de velocidad, conducción en estado de embriaguez, distracción y no utilización de equipos de protección—, y presta especial atención a los usuarios vulnerables de la vía pública, como peatones, ciclistas y motociclistas.

La presente Comunicación es un informe intermedio sobre los avances hacia la consecución de los objetivos de seguridad vial de la UE, en el que se hace balance de la evolución desde 2019, se determinan los retos emergentes que no se anticiparon plenamente en el marco original y se proponen ajustes para garantizar que la Unión siga bien encaminada para cumplir sus objetivos de aquí a 2030. Su análisis revela avances alentadores en algunos ámbitos, pero también señala algunas lagunas importantes que requieren atención inmediata y una acción reforzada para salvar vidas, reducir la carga económica y reforzar la competitividad de la UE.

1.1. AVANCES HACIA LOS OBJETIVOS DE SEGURIDAD VIAL

Los datos más recientes muestran que en 2024 murieron 19 900 personas en accidentes de tráfico en la UE. Esto supone 440 muertes menos que en 2023, lo que constituye una disminución del 2 %⁵. Dado el aumento del número de vehículos por persona y del número de kilómetros recorridos, se trata de un logro significativo, pero también pone de relieve la necesidad de realizar esfuerzos sostenidos a todos los niveles.

⁴ Desde entonces se ha decidido que el año de referencia, a partir del cual se miden los avances, será 2019.

⁵ Si bien esta cifra representa un progreso, la trayectoria global se queda muy por debajo de la reducción anual del 4,6 % necesaria para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera para 2030.

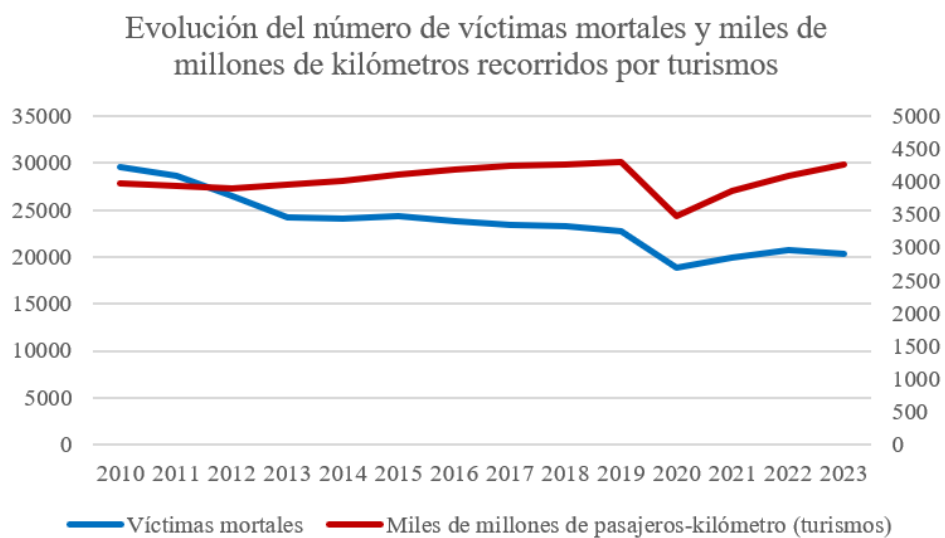


Gráfico 1. Evolución del número de víctimas mortales y millones de turismos en la UE entre 2010 y 2023. Fuentes: Base de datos CARE de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera; en cuanto a los datos para turismos, Eurostat (código de datos en línea: [road_eqs_carage](#)).

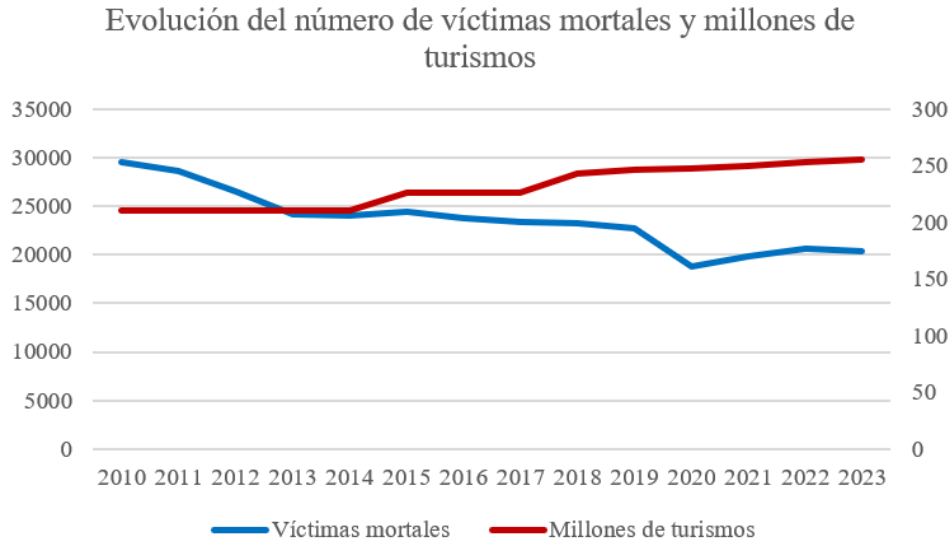


Gráfico 2. Evolución del número de víctimas mortales y miles de millones de kilómetros recorridos por turistas en la UE entre 2010 y 2023. Fuentes: Base de datos CARE de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera; en cuanto a los datos para turistas, Eurostat (código de datos en línea: [road_pa_mov](#)).

Desde 2019, el año de referencia, las muertes en carretera han disminuido un 12 % en toda la UE, pero esta mejora enmascara diferencias considerables entre los Estados miembros. Solo unos pocos Estados miembros —Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovenia, Lituania, Malta y Polonia— están actualmente bien encaminados para cumplir el objetivo de reducción del 50 % de aquí a 2030. Algunos Estados miembros, como Irlanda y Estonia, han experimentado un aumento del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico, mientras que en otros, como Francia, Italia y los Países Bajos, solo se han producido mejoras marginales. En 2024, la tasa de mortalidad osciló entre veinte muertes por millón de habitantes en Suecia y setenta y ocho muertes por millón de habitantes en Rumanía.

Para comprender mejor estas tendencias, la Comisión colaboró con los Estados miembros para hacer un seguimiento de sus resultados en relación con los indicadores clave de rendimiento de seguridad vial. Estos proyectos, *Baseline*⁶ y *Trendline*⁷, arrojaron información sobre los factores asociados a los riesgos de accidente y lesiones y revelaron diferencias significativas entre países. Véase la sección 2.

⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.

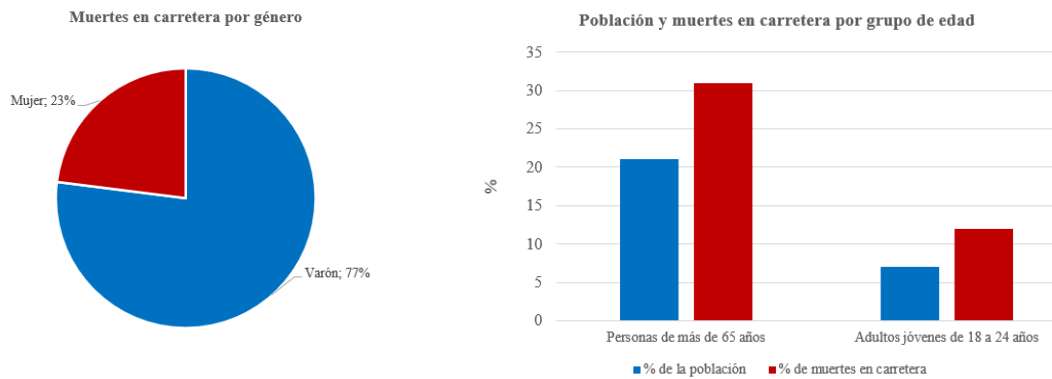


Gráfico 3. Desglose de las muertes en carretera en la UE por género y grupo de edad, 2023. Fuentes: Base de datos CARE de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera; en cuanto a los datos de población, Eurostat (código de datos en línea: [demo pjan](#)).

En cuanto al desglose geográfico y demográfico de las víctimas de accidentes de tráfico, pueden apreciarse algunas tendencias claras. Las carreteras rurales siguen siendo el tipo de vía más peligroso. El número de hombres fallecidos en accidentes de tráfico es muy superior al de mujeres. La cantidad desproporcionada de jóvenes y personas mayores que fallecen en accidentes de tráfico, especialmente de peatones y ciclistas, también es un motivo de creciente preocupación.

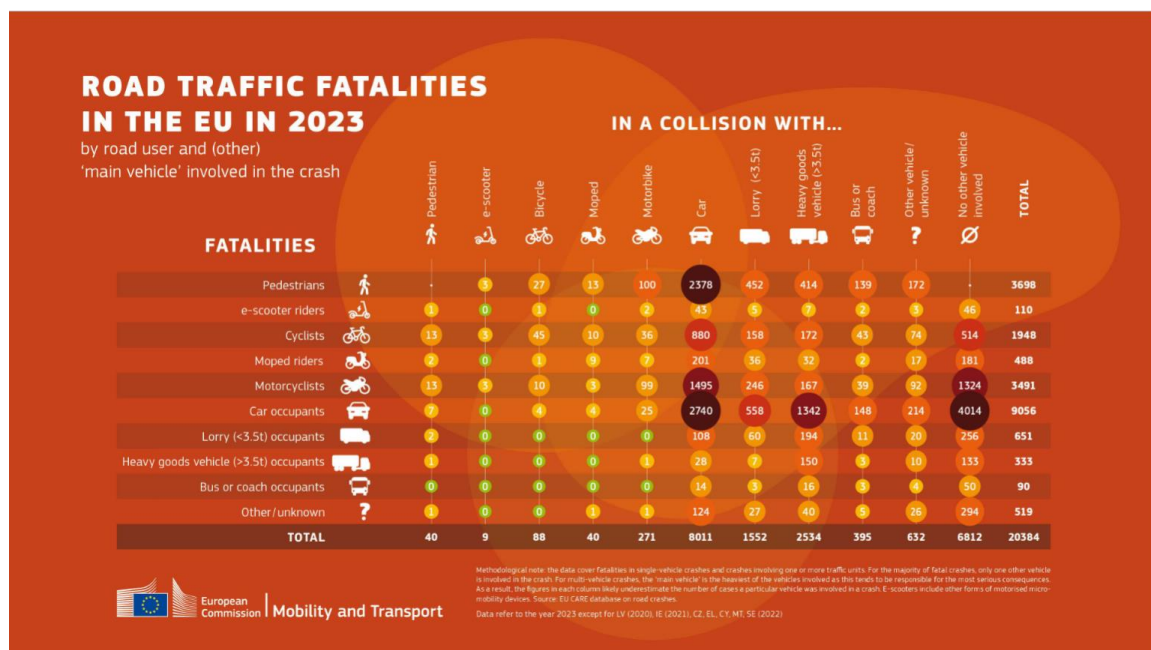


Gráfico 4. Matriz de colisiones mortales en accidentes de tráfico en la UE, por usuario de la vía y otro vehículo principal implicado en el accidente, 2023. Fuente: Base de datos CARE de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera.

En términos absolutos, los ocupantes de los automóviles son los que tienen más probabilidades de morir en accidentes de tráfico. Constituyen alrededor del 44 % de las víctimas mortales, seguidos de peatones, motociclistas y ciclistas. Sin embargo, en relación con el número de vehículos que circulan por carretera, el riesgo de los motociclistas de fallecer en un accidente de tráfico es mucho mayor. Los trabajadores de las carreteras y el personal de mantenimiento constituyen un grupo de riesgo específico. Los informes del Observatorio Europeo de la Seguridad Vial recogen un análisis más

detallado de estos desgloses geográficos y demográficos de los accidentes mortales de tráfico⁸.

Los informes muestran que un elevado número de víctimas mortales entre ocupantes de automóviles y motociclistas se debe a siniestros en los que solamente interviene un vehículo, mientras que los peatones y los ciclistas son especialmente vulnerables cuando se ven envueltos en una colisión con un automóvil.

Los avances en la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública, como peatones, ciclistas y usuarios de dispositivos de movilidad eléctricos ligeros, han sido desiguales. Entre 2019 y 2023, se produjeron unas novecientas muertes menos de peatones. Sin embargo, la reducción en el número de víctimas mortales entre ciclistas y motociclistas fue mucho menor, de tan solo un centenar en cada categoría en toda la UE. En las ciudades, casi el 70 % de las personas fallecidas en accidentes de tráfico eran usuarios vulnerables de la vía pública. Este porcentaje se ha mantenido obstinadamente elevado, lo que pone de relieve la necesidad de actuar urgentemente para mejorar la seguridad vial en las ciudades.

Al mismo tiempo, se ha producido un notable aumento en la presencia de otros dispositivos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos, en las carreteras de la UE, parejo al aumento en el número de lesiones y víctimas mortales en esta categoría. En 2023 se empezaron a recabar datos sobre esta categoría específica de usuarios en la base de datos CARE⁹. Ahora se está estudiando cómo abordar los retos en materia de seguridad que plantea esta categoría. Un estudio de la Comisión¹⁰ realizado en 2024 examinó los retos y oportunidades asociados a la regulación de los dispositivos de movilidad personal y recomendó una serie de normas armonizadas para abordar la fragmentación actual en toda la UE.

El Grupo de Expertos en Movilidad Urbana¹¹ ha publicado una serie de recomendaciones¹², centradas en la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública. Estas recomendaciones abogan por la aplicación de un límite de velocidad de 30 km/h en las zonas urbanas como medida de mayor impacto, seguida del desarrollo de requisitos de calidad para las infraestructuras de carreteras destinadas a estos grupos, como pasos de cebra seguros y vías peatonales y ciclistas segregadas.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ Base de datos de la UE con datos desglosados sobre accidentes de tráfico con fallecidos o heridos: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ *Study on the need for armonized rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices*, [«Estudio sobre la necesidad de contar con normas armonizadas para apoyar el aumento de la micromovilidad y fomentar la seguridad vial de los dispositivos de movilidad personal», documento en inglés], informe final (1.0), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Grupo de Expertos en Movilidad Urbana (E03863), creado en virtud de la Decisión C(2022) 5320 final de la Comisión.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=es.

2. PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CONDUCTUALES

A pesar de décadas de inversión en seguridad vial, campañas de sensibilización y medidas legislativas, los factores de riesgo conductuales siguen costando vidas. Los principales son la velocidad excesiva o inadecuada, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la distracción y la no utilización del cinturón de seguridad. Puede encontrarse más información sobre cada uno de estos factores de riesgo en el análisis publicado en el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial¹³. Véanse los ejemplos siguientes:

Conducción en estado de embriaguez: alrededor del 25 % de todos los fallecimientos en carretera en la UE están relacionados con el alcohol. Las pruebas aleatorias de alcoholemia en carretera muestran un elevado cumplimiento general de las tasas de alcohol permitidas, de aproximadamente el 98 %. No obstante, incluso esta tasa de incumplimiento, aparentemente reducida, del 2 % se traduce en unos cinco millones de conductores que circulan por las carreteras de la UE con merma de sus capacidades.

Exceso de velocidad: se calcula que la velocidad excesiva o inadecuada es la causa directa de alrededor del 30 % de todos los accidentes mortales de tráfico que se producen en la UE. En muchos países, el cumplimiento de los límites de velocidad se sitúa por debajo del 50 % en las carreteras urbanas.

Distracciones: los análisis exhaustivos de los accidentes en la UE indican que la distracción de los conductores es un factor que contribuye a entre el 10 y el 30 % de los accidentes mortales, dependiendo del país y de la fuente de datos.

No utilización del cinturón de seguridad: más de una cuarta parte de los ocupantes de automóviles fallecidos en accidentes no llevaban puesto el cinturón de seguridad en ese momento. Las encuestas de observación muestran que algunos países notifican índices de cumplimiento de la obligación de llevar el cinturón de seguridad en los asientos traseros por debajo del 50 %, lo que representa una importante brecha de seguridad.

Las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial deben basarse en el enfoque del «Sistema Seguro» para abordar estos problemas de índole conductual, junto con otras medidas para mejorar la infraestructura de carreteras y la seguridad de los vehículos, así como para prestar una atención eficaz tras los accidentes.

3. PRINCIPALES RETOS SISTÉMICOS

Los datos procedentes de la aplicación de las estrategias, los planes de acción y otros documentos estratégicos nacionales y de la UE, así como de las observaciones de los representantes de los Estados miembros, sugieren que existen varios retos sistémicos que siguen obstaculizando los avances hacia los objetivos para 2030.

¹³ Consúltese https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en para obtener información detallada sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, los equipos de protección, como los cinturones de seguridad, la distracción y la velocidad. Véase también en https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en el estudio de 2022 *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs* [«Prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas: informe final», documento en inglés].

- El **cumplimiento de las normas** de circulación por carretera sigue planteando dificultades, a lo que se une la escasez estructural de agentes de policía de tráfico y de sistemas de cámaras automatizados.
- La **escasa aceptación social**, en particular de las medidas de cumplimiento. La resistencia del público a las medidas de cumplimiento automatizadas, la reducción de los límites de velocidad y el endurecimiento de las sanciones reflejan una indiferencia cultural más generalizada respecto a la necesidad de dar prioridad a la seguridad frente a la comodidad de la movilidad. Cabe citar como ejemplo la quema de cámaras de velocidad y la retirada de medidas de reducción del tráfico por parte de personas que se oponen a su uso.
- **Falta de capacidad:** las autoridades responsables de las infraestructuras de seguridad vial, las adaptaciones del tráfico y el cumplimiento de la normativa, en particular las municipales, carecen en muchos casos de personal cualificado. En muchos Estados miembros de la UE sigue habiendo escasez de instructores de conducción, examinadores y responsables de la inspección técnica de vehículos.
- **Fondos insuficientes:** muchos Estados miembros carecen de presupuestos específicos para la seguridad vial a nivel nacional y local y, por tanto, no pueden contratar personal cualificado para diseñar y ejecutar proyectos de seguridad de las infraestructuras de carreteras ni mantener suficiente personal encargado del cumplimiento de la normativa de tráfico.
- La **voluntad política** a todos los niveles sigue siendo dispar, y la seguridad vial se trata a menudo como una cuestión más técnica que política. Esta falta de iniciativa puede deberse a una insuficiente comprensión de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de la siniestralidad en las carreteras.
- Persisten los **retos en materia de gobernanza** y la fragmentación de responsabilidades en los distintos niveles administrativos y sectores.
 - **A nivel de la UE**, el mandato reforzado otorgado al Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial¹⁴, que le permite incluir asesoramiento estratégico y comentarios más frecuentes, no parece haber dado lugar en todos los casos a un seguimiento adecuado por parte de la Unión de las cuestiones planteadas por los representantes de los Estados miembros en todos los ámbitos políticos relacionados con la seguridad vial.
 - El marco de gobernanza de la seguridad vial de la UE no está suficientemente estructurado para dar cabida a un mayor despliegue de los vehículos automatizados en el tráfico por carretera ni para explotar los macrodatos en las actuaciones de seguridad vial. Se han creado agencias ejecutivas con mandatos de seguridad para otros modos de transporte, pero no existe un marco común para apoyar el seguimiento, la coordinación y el trabajo técnico necesarios para un despliegue seguro de los vehículos automatizados en las carreteras de la UE. Esto puede suponer una oportunidad perdida tanto para la seguridad vial como para la economía de la UE.
 - Mientras tanto, **a nivel nacional**, a pesar de los muchos ejemplos positivos, la falta de coordinación entre las autoridades competentes en materia de transporte, economía, sanidad, justicia y educación a menudo

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

dificulta la adopción del enfoque holístico necesario para la seguridad vial¹⁵.

¹⁵ La OMS recomienda designar una «agencia principal», elaborar estrategias nacionales y establecer objetivos nacionales cuantificados. Véase Belin M-Á, Khayesi M, Tran N., *Road safety is no accident: Building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009-2023*, [«La seguridad vial no es accidental: establecimiento de agencias principales, estrategias y objetivos en el mundo, 2009-2023», documento en inglés], *Injury Prevention*, 15 de julio de 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. ¿QUÉ SE HA HECHO HASTA AHORA?

El marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030¹⁶ es el documento de orientación estratégico vigente en la década actual. En él se determinaron cuatro ámbitos de acción principales («ámbitos de intervención») que se corresponden con los cuatro pilares del enfoque del «Sistema Seguro»: carreteras y arcenes seguros; vehículos seguros; uso seguro de las carreteras; eficacia de la respuesta de emergencia. En cada uno de estos ámbitos, la Comisión ha tomado medidas en forma de legislación, financiación, divulgación y desarrollo de capacidades.

4.1. SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS

La construcción de buenas carreteras y arcenes es fundamental para aumentar la seguridad de los usuarios de la carretera. En octubre de 2019, la UE adoptó una Directiva revisada sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (Directiva GSIV)¹⁷ a fin de reducir tanto el número como la gravedad de los accidentes. En virtud de las normas revisadas, el ámbito de aplicación de la Directiva incluye, además de la red transeuropea de transporte (RTE-T), las autopistas y carreteras principales y todas las carreteras fuera de las zonas urbanas construidas con fondos de la UE. Por consiguiente, las carreteras rurales, donde se producen más de la mitad de las muertes en carretera, entran ahora en el ámbito de aplicación de la Directiva, lo que hace posible integrar la seguridad en todas las fases de la planificación, el diseño y la explotación de las carreteras.

Como parte de este importante ejercicio, los Estados miembros deben llevar a cabo evaluaciones periódicas de la red de carreteras en su conjunto, empleando para ello una metodología de reducción de riesgos que permita detectar mejor los riesgos de accidente en tramos específicos de la carretera. En consecuencia, las inspecciones de seguridad vial podrán centrarse en los tramos más peligrosos y, por tanto, ayudarán a dirigir las inversiones allí donde más se necesiten. La Comisión ha facilitado orientaciones¹⁸ para ayudar a las autoridades nacionales a llevar a cabo su tarea, así como un mapa de Europa¹⁹ que muestra toda la red de carreteras contempladas por la Directiva.

La Comisión está preparando actualmente orientaciones sobre el diseño de carreteras seguras e infraestructuras de fácil uso para usuarios vulnerables, en seguimiento de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta²⁰ y del requisito de la Directiva GSIV de que los usuarios vulnerables se tengan en cuenta por defecto en todos los procedimientos de gestión de la seguridad vial.

¹⁶ COM(2018) 293, anexo I.

¹⁷ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305/1 de 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook*, [«Metodología de evaluación de la seguridad vial de toda la red y manual de aplicación», documento en inglés]93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [Visualizadores de mapas de TENtec. Explore la RTE-T | Infraestructura de transporte europea.](#)

²⁰ [Declaración europea sobre el uso de la bicicleta \(DO C, C/2024/2377, 3.4.2024\).](#)

La Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes²¹ establece normas de tráfico estáticas y dinámicas, como límites de velocidad en toda la red de RTE-T, autopistas, carreteras principales y nodos urbanos. Esta Directiva mejorará el cumplimiento por parte de los conductores y dará lugar a un tráfico más seguro e inteligente, al prestar apoyo a la asistencia de velocidad inteligente y a la movilidad cooperativa, conectada y automatizada.

4.2. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos seguros son el segundo pilar del «Sistema Seguro». Los vehículos influyen de manera significativa en la seguridad vial y la rápida evolución de la tecnología requiere una atención reglamentaria constante.

El Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos²², que establece normas mínimas de seguridad para todos los vehículos nuevos vendidos en el mercado de la UE, entró plenamente en vigor en julio de 2024. Este Reglamento introdujo requisitos con un potencial significativo para mejorar la seguridad, como los asistentes de velocidad inteligentes, los sistemas de emergencia de mantenimiento del carril, los sistemas de información sobre ángulos muertos y de detección de marcha atrás, así como las zonas ampliadas de protección frente a impactos en la cabeza capaces de mitigar las lesiones en colisiones con usuarios vulnerables de la vía pública, como peatones y ciclistas. La Comisión trabaja continuamente con los Estados miembros y las partes interesadas en la aplicación del Reglamento y del marco regulador de los vehículos automatizados.

En abril de 2025, la Comisión propuso revisar la normativa de la UE en materia de inspección técnica de vehículos²³. La finalidad de dicha revisión es mantener la seguridad de los vehículos durante toda su vida útil y reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y la contaminación acústica, habida cuenta en particular de los avances tecnológicos y del envejecido parque automovilístico de la UE. Las nuevas normas propuestas tienen por objeto adaptar las inspecciones técnicas periódicas a las que se someten los vehículos eléctricos y los sistemas avanzados de asistencia al conductor, introducir inspecciones técnicas periódicas obligatorias para las motocicletas e inspecciones anuales para los turismos y furgonetas más antiguos, así como adoptar métodos avanzados de control de emisiones para detectar vehículos de altas emisiones, además de hacer obligatorias las inspecciones de sujeción de la carga en las inspecciones

²¹ Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

²² [Reglamento \(UE\) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019](#), relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

²³ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 2014/45/UE, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y la Directiva 2014/47/UE, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión [COM(2025) 180], y propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos y por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo [COM(2025) 179].

en carretera. Se calcula que, si se aplicaran estas medidas, entre 2026 y 2050 se salvarían unas 7 000 vidas y se evitarían alrededor de 65 000 lesiones graves.

4.3. USO SEGURO DE LAS CARRETERAS

El uso seguro de la vía pública, que requiere niveles de velocidad adecuados, conducción en estado de sobriedad y sin distracciones y el uso de equipos de seguridad, es el tercer ámbito de actuación del actual marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 y el tercer pilar del enfoque del «Sistema Seguro». La concesión de permisos de conducción, la educación y sensibilización específicas y unos regímenes de aplicación sólidos son componentes importantes de una estructura de incentivos que fomente el uso seguro de las carreteras y los vehículos.

En octubre de 2025, la UE adoptó una revisión de la **Directiva sobre el permiso de conducción**²⁴. Además de la introducción del permiso de conducción móvil, las nuevas normas prevén la conducción acompañada para los alumnos de autoescuela jóvenes, normas o sanciones más estrictas para los conductores noveles que conduzcan bajo los efectos del alcohol o las drogas, una mayor concienciación sobre los riesgos, una mejor protección de los usuarios vulnerables de la vía pública y un nuevo marco que permite a los Estados miembros comprobar la aptitud mental y física de un conductor para conducir a lo largo de toda su vida.

Si bien las normas anteriores de la UE mejoraron el cumplimiento de la normativa de seguridad vial por parte de los conductores no residentes, persistía una laguna importante: aproximadamente el 40 % de las infracciones transfronterizas quedaron impunes debido a las dificultades para identificar a los infractores y ejecutar las multas e imponer la privación del derecho a conducir. Estas deficiencias se han abordado en la nueva Directiva sobre el permiso de conducción. En el caso de infracciones graves, como la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, el exceso de velocidad superior a 50 km o la infracción de las normas de tráfico y la muerte o lesiones graves de terceros, el Estado miembro emisor del permiso de conducción estará obligado a imponer una **privación del derecho a conducir** similar a la sanción impuesta por el Estado miembro en el que se haya cometido la infracción. De este modo se confiere a la sanción un carácter efectivo a escala de la UE. Además, la **Directiva sobre la aplicación transfronteriza**²⁵ recientemente adoptada aumenta la cooperación entre los Estados miembros mediante el establecimiento de asistencia mutua para ejecutar eficazmente las sanciones pecuniarias por un mayor número de infracciones en materia de seguridad vial.

La **velocidad** sigue siendo el principal factor que contribuye a los accidentes de tráfico. La velocidad excesiva o inadecuada interviene en el 10-15 % de todos los accidentes y alrededor del 30 % de los accidentes mortales, y agrava las consecuencias de todos los accidentes. Si un peatón es golpeado por un coche a 30 km/h, tiene un 90 % de

²⁴ [Directiva \(UE\) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción](#), por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión.

²⁵ Directiva (UE) 2024/3237 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2024, que modifica la Directiva (UE) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

posibilidades de supervivencia; a 50 km/h sus probabilidades descienden al 20 %²⁶. Si bien la velocidad sigue siendo una cuestión sensible desde el punto de vista político y cultural, además de disminuir el número de accidentes de tráfico, víctimas mortales y heridos, las iniciativas para reducirla aportan beneficios medioambientales significativos, ya que las emisiones, los niveles de contaminación acústica y el consumo de combustible están descendiendo.

Muchas iniciativas promovidas a nivel de la UE ya abordan la velocidad implícitamente. Entre ellas figuran el Reglamento sobre seguridad general de los vehículos y la Directiva sobre la aplicación transfronteriza ya mencionados. Muchas autoridades nacionales, regionales y locales han introducido ya o tienen previsto introducir nuevas iniciativas de gestión de la velocidad, como las zonas de 30 km/h en las ciudades, en particular en zonas en las que los usuarios activos y vulnerables de la vía pública y los vehículos se mezclan con frecuencia de manera planificada²⁷.

Otras han optado por otro tipo de medidas, como mejorar el diseño de las infraestructuras para proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, detectar y gestionar mejor los riesgos o segregar los flujos de tráfico, así como aplicar límites de velocidad y mejorar la educación y comunicación.

4.4. EFECTIVIDAD DE LA RESPUESTA DE EMERGENCIA

Una respuesta de emergencia rápida es primordial para salvar vidas y reducir la gravedad de las lesiones. La acción de la UE en materia de atención tras los accidentes, el cuarto pilar del «Sistema Seguro», tiene por objeto reducir el tiempo que transcurre entre el accidente y la llegada de equipos médicos al lugar del siniestro. Una respuesta más rápida por parte de los servicios de emergencia mejora significativamente las posibilidades de supervivencia: un estudio realizado en España²⁸ indicó que una reducción de diez minutos en el tiempo de respuesta médica puede disminuir en un tercio la probabilidad de fallecimiento.

Los resultados del estudio Trendline indican que, en la mayoría de los países europeos, el tiempo de respuesta de emergencia es de diez minutos o menos en la mitad de los incidentes. En el 95 % de los casos, la respuesta de emergencia es de unos veinticinco minutos o menos. La respuesta se demora diez minutos más de media en las zonas rurales respecto a las urbanas.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

²⁷ Véase G. Yannis y E. Michelaraki, *Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review* [«La eficacia del límite de velocidad de 30 km/h: un revisión bibliográfica», documento en inglés], *Journal of Safety Research* 92 (2025) 490-503, que afirma que las pruebas científicas actuales indican que la introducción de límites de velocidad de 30 km/h en las ciudades puede salvar más del 40 % de las vidas, además de ejercer importantes efectos positivos en el medio ambiente, el consumo de energía y la salud pública, gracias a la reducción del consumo de combustible y el aumento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, *The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?*, [«La probabilidad de perder la vida en los accidentes de tráfico en carretera. ¿Hasta qué punto es importante una respuesta médica rápida?»], documento en inglés, *Accident Analysis & Prevention* 2010, volumen 42, número 4, julio de 2010, pp. 1048-1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

La legislación de la UE sobre eCall hizo obligatorios los sistemas automatizados de llamada de emergencia basados en el número 112 en todos los vehículos nuevos vendidos en la Unión a partir del 1 de abril de 2018. Un análisis realizado en Finlandia²⁹ indica que el uso de eCall reduce de veinticinco a veintidós minutos el tiempo entre la llamada inicial a los servicios de emergencia y la llegada de equipos médicos al lugar del accidente. En las autopistas el tiempo de respuesta se reduce aún más: de veinte a catorce minutos.

En 2024, la Comisión actualizó la legislación sobre eCall para permitir el uso de este sistema con las tecnologías de comunicación más recientes³⁰ a partir del 1 de enero de 2026 en el caso de los nuevos tipos de vehículos y a partir del 1 de enero de 2027 en el de todos los vehículos nuevos. Sin embargo, la eliminación gradual de las redes de comunicaciones móviles 2G y 3G en toda la UE en los próximos años comporta el riesgo de que los vehículos existentes equipados con dispositivos eCall 2G y 3G ya no puedan utilizar el servicio eCall.

4.5. COORDINACIÓN Y DIVULGACIÓN A NIVEL DE LA UE

La UE y sus Estados miembros comparten la responsabilidad y las competencias en materia de política de seguridad vial. La mejora de la seguridad requiere una acción coordinada de todas las partes y a todos los niveles de gobernanza: autoridades públicas, industria, asociaciones de usuarios, ONG, centros educativos e investigadores.

A nivel de la UE, el **Grupo de Alto Nivel Sobre Seguridad Vial**, compuesto por representantes nacionales de alto nivel, es un foro de intercambio y consulta con los Estados miembros. Los miembros de dicho grupo debaten los avances a nivel nacional y a menudo plantean cuestiones de interés común sobre las que les gustaría que se tomaran medidas a nivel de la UE, como la regulación de los dispositivos de movilidad personal o la aplicación de las normas de tráfico a los vehículos automatizados.

La Comisión celebra **congresos bienales de resultados relativos a la seguridad vial** para debatir los avances, intercambiar mejores prácticas e implicar a las partes interesadas. Un **coordinador europeo para la seguridad vial** coordina los esfuerzos con los Estados miembros.

La Comisión fomenta los compromisos voluntarios en el marco de la **Carta Europea de la Seguridad Vial**³¹, la mayor plataforma de la sociedad civil de todo el mundo dedicada a la seguridad vial, que cuenta con más de 4 300 miembros. Se conceden anualmente unos premios a iniciativas innovadoras, entre ellos un reconocimiento a las ciudades europeas seguras.

El proyecto **EU Road Safety Exchange**³² («Intercambio en materia de Seguridad Vial de la UE»), financiado con fondos de la UE, ofrece actividades de desarrollo de capacidades y hermanamiento a los Estados miembros con mayor potencial para mejorar su rendimiento. Los funcionarios crean asociaciones con homólogos de otros países mediante el intercambio de mejores prácticas y la presentación de iniciativas que han

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ IMS en redes conmutadas por paquetes como 4G y 5G.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

dado buenos resultados. Varios intercambios colaborativos han dado lugar a avances tangibles en las estrategias y la planificación nacionales de la seguridad vial. Tras su colaboración con Suecia, Lituania comenzó a trabajar para ampliar la aplicación de las infraestructuras de «carreteras 2 + 1»³³. Rumanía ha iniciado los preparativos para crear una red nacional de cámaras de velocidad fijas, inspirada en el sistema español, cuya puesta en marcha se prevé actualmente para 2026. Letonia ha empezado a estudiar la posibilidad de llevar a cabo investigaciones en profundidad sobre los accidentes, siguiendo pautas de la metodología de Finlandia. Grecia, por su parte, ha introducido en su nueva ley de tráfico por carretera un límite reducido de velocidad de 30 km/h para las zonas urbanas y prevé adoptar medidas adicionales para mejorar la seguridad de los motociclistas, tras las actividades de intercambio de conocimientos con Dinamarca y España.

Estos esfuerzos de promoción han logrado reunir a las partes interesadas de la comunidad de la seguridad vial y promover un cierto nivel de evaluación y aprendizaje mutuos entre los Estados miembros. Sin embargo, la priorización política de la seguridad vial y la inclusión de cuestiones de seguridad vial en otros ámbitos, como la política económica, la salud y la seguridad en el lugar de trabajo, siguen siendo responsabilidades fundamentalmente de carácter nacional.

4.6. FINANCIACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

La financiación es la clave para aplicar soluciones de seguridad vial y acelerar los avances en la materia en toda Europa, en particular en los países que van a la zaga en este aspecto.

La UE ha utilizado tres instrumentos principales para financiar proyectos nacionales y regionales de infraestructuras de transporte que contribuyen a la seguridad vial: el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión, cuya gestión comparten la Comisión y los Estados miembros, y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), que es gestionado directamente por la Comisión. Además, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia ha apoyado proyectos que contribuyen a la seguridad vial.

En el marco del MCE, la UE también ha financiado proyectos transfronterizos de desarrollo de capacidades, como evaluaciones de la infraestructura de carreteras de toda la red, indicadores clave de rendimiento, campañas de cumplimiento de la normativa viaria e implantación transfronteriza de servicios de STI.

Un reciente informe del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE)³⁴ estimó que, durante la última década, se habían comprometido 6 663 millones EUR³⁵ de financiación del FEDER, el Fondo de Cohesión y el MCE, esto es, algo más del 2 % del valor de estos fondos, para proyectos relacionados con la seguridad vial. Sin embargo, estas

³³ Una carretera 2 + 1 es un tipo de vía con dos carriles en una dirección y un carril en la dirección opuesta, separados por una mediana o una barrera, cuyo carril adicional alterna cada pocos kilómetros. Este diseño permite adelantar de forma segura y su coste de construcción sigue siendo menor que el de una calzada con dos carriles en cada sentido.

³⁴ Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial n.º 2024/04, *Objetivos de seguridad vial de la UE - Es hora de acelerar para alcanzarlos*, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_ES.pdf.

³⁵ MCE: 1 477 millones EUR; FEDER y Fondo de Cohesión: 5 186 millones EUR.

estimaciones también abarcan proyectos de infraestructuras, entre otros, en los que la seguridad vial es solo un objetivo auxiliar, no el propósito principal de la acción. El Tribunal recomendó que la cofinanciación de la UE diera prioridad a las iniciativas que tuvieran el mayor impacto en la seguridad vial.

También se ha dispuesto financiación para nuevas investigaciones en el marco del programa Horizonte Europa, en particular en lo que respecta a la seguridad de las infraestructuras y los vehículos y el uso seguro de las carreteras, así como la atención tras los accidentes. Para el período 2021-2027, el importe asignado a proyectos de investigación sobre seguridad vial asciende a unos 123 millones EUR, lo que representa alrededor del 0,13 % del valor total del actual programa Horizonte Europa.

Por lo que respecta a la financiación, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha convertido la integración de la seguridad en todas las inversiones en carreteras en una prioridad de su política de préstamos al sector de los transportes de 2022, cuya revisión intermedia está prevista para 2026. Asimismo, las salvaguardias de seguridad vial están integradas en las normas medioambientales y sociales que se aplican a todas las operaciones del BEI. A través de la Plataforma para un transporte más seguro, el BEI prestó su apoyo a inversiones específicas en seguridad vial, asesoramiento y asistencia técnica, y generó proyectos en varios Estados miembros de la UE. Dentro de la UE, el BEI exige el cumplimiento de las Directivas GSIV y de seguridad para los túneles³⁶, lo que incluye evaluaciones de impacto de la seguridad vial y auditorías de seguridad vial.

4.6.1. INSTANTÁNEA DE LA INVESTIGACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL FINANCIADA POR LA UNIÓN

Entre 2021 y 2025, Horizonte Europa apoyó más de veinte proyectos de investigación e innovación centrados en la seguridad vial.

Las actividades de investigación sobre seguridad vial financiadas por la UE han abarcado cuatro ámbitos principales, que se corresponden con los cuatro pilares del enfoque del «Sistema Seguro»: infraestructuras seguras, vehículos seguros, uso seguro de las carreteras y atención rápida y eficaz tras un accidente.

Los proyectos relacionados con las infraestructuras, que se desarrollarán hasta 2026-2027, tienen por objeto crear un marco para la evaluación de la seguridad basada en datos (Evoroads³⁷), una infraestructura que permita un seguimiento óptimo de la seguridad vial (iDriving³⁸) y soluciones de seguridad vial para los usuarios vulnerables de la vía pública en contextos urbanos (Soteria³⁹).

Por lo que se refiere a la seguridad de los vehículos, los proyectos actuales abarcan temas como el desarrollo de sistemas de seguridad activa y pasiva para los futuros vehículos

³⁶ Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

autónomos (SAFE-UP⁴⁰) y la mediación entre la conducción humana y la conducción automatizada (Mediator⁴¹).

Los proyectos recientes sobre el uso seguro de la vía pública van desde la evaluación de la seguridad para los usuarios de la vía pública en las zonas urbanas (PHOEBE⁴²) hasta la gestión del espacio urbano conforme a patrones de movilidad activa (REALLOCATE⁴³), pasando por formas de detectar el alcohol, las drogas y la fatiga entre los conductores comerciales (Panacea⁴⁴).

Por lo que se refiere a la atención rápida y eficaz tras un accidente, las iniciativas se centran en el desarrollo de medidas y medidas posteriores al accidente eficaces para todos los métodos de transporte por carretera, vinculando las herramientas médicas y de ingeniería (ProAct_Us⁴⁵) y evaluando las consecuencias a largo plazo de los accidentes de tráfico (IMPROVA⁴⁶).

4.7. APLICACIÓN NACIONAL DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

Aunque se están llevando a cabo iniciativas importantes a nivel de la UE en términos de legislación, financiación, investigación y divulgación, la responsabilidad principal de la seguridad vial recae en los niveles nacional, regional y municipal.

Los informes por país publicados con el presente documento describen las numerosas medidas que se están adoptando a nivel nacional. En la mayoría de los casos, estas medidas se enmarcan en estrategias plurianuales, planes de acción o programas de acción a nivel gubernamental que establecen prioridades nacionales concretas, asignan financiación y fijan objetivos específicos.

De estos informes por país se desprende claramente que la acción sostenida, la inversión y la priorización de la seguridad vial han dado sus frutos en muchos casos. Así, aunque aún se enfrentan a cierta problemática, Eslovenia, Lituania y Polonia lograron en 2024 una reducción de entre el 33 y el 35 % en el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico con respecto a 2019, por lo que están bien encaminadas para alcanzar el objetivo de una reducción del 50 % de aquí a 2030. No obstante, otros países, como Bulgaria, Rumanía y Grecia, siguen registrando un número de víctimas mortales en accidentes de tráfico significativamente superior a la media de la UE, lo que pone de relieve la necesidad de adoptar más medidas en estos Estados miembros. Aunque en 2025 se introdujeron nuevas medidas en materia de política de seguridad vial en algunos países, su impacto aún no se refleja en los datos sobre la seguridad vial.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

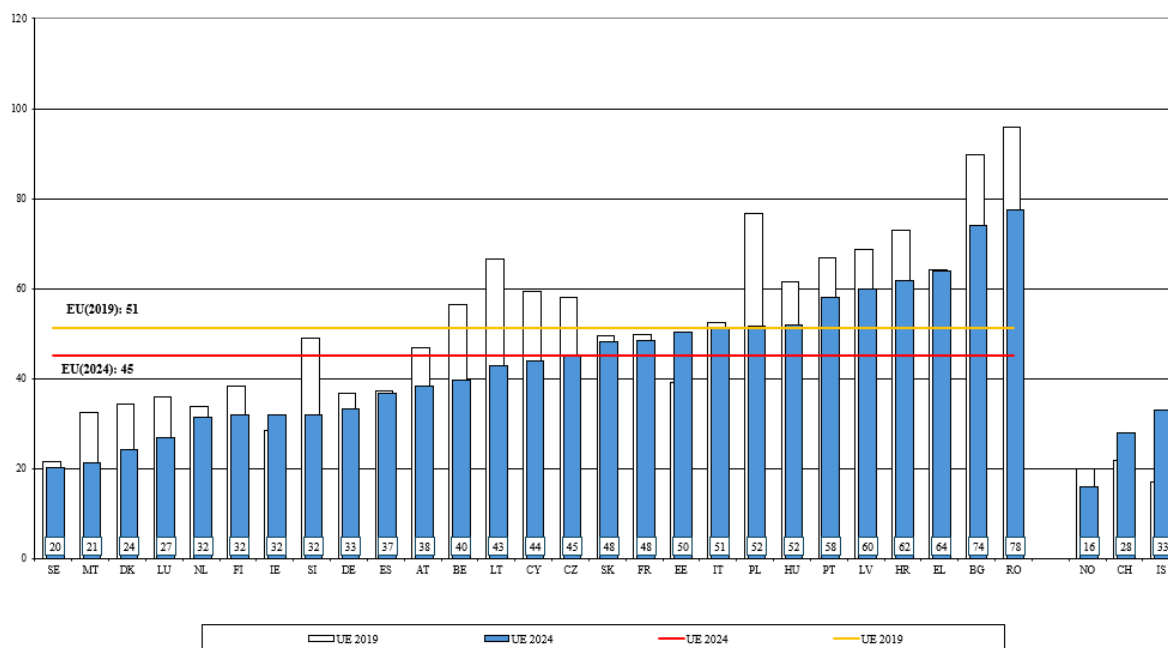
⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.



Fuente: CARE (Base de datos de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera)

Gráfico 5. Número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE por millón de habitantes entre 2019 y 2024. Fuentes: Base de datos CARE de la Comisión sobre accidentes de circulación en carretera; en cuanto a los datos de población, Eurostat (código de datos en línea: [demo_pjan](#)).

El éxito de las medidas puede variar en función del contexto nacional. Entre los éxitos más notables figuran las inversiones a medida en infraestructuras de carreteras y seguridad vial urbana realizadas en Polonia; la aplicación de un límite de velocidad de 30 km/h en los centros urbanos en toda España; el despliegue de una red global de cámaras de tráfico automatizadas en Francia; una nueva plataforma política nacional de seguridad vial para todos los niveles de gobierno federal y regional en Bélgica; y las campañas de sensibilización sobre seguridad vial bien estudiadas y ejecutadas de Dinamarca.

La información detallada sobre los perfiles de seguridad vial de cada Estado miembro puede consultarse en los informes por país publicados con la presente Comunicación⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en;lex.europa.eu/homepage.html?locale=es.

<https://eur->

5. TENDENCIAS SOCIALES Y TECNOLÓGICAS QUE REPERCUTEN EN LA SEGURIDAD VIAL

Varias cuestiones que no atrajeron mucha atención cuando se adoptó el marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 se han convertido desde entonces en ámbitos que requieren medidas específicas para reducir su impacto en la seguridad vial.

5.1. TRANSFORMACIONES DEMOGRÁFICAS

La estructura demográfica de la UE está experimentando cambios significativos que afectan de manera directa a la seguridad vial. La población está envejeciendo y se prevé que la proporción de ciudadanos de 65 años o más aumente del 22 % en 2024 al 30 % en 2050⁴⁸. Este cambio demográfico plantea retos únicos, ya que los usuarios de la vía pública de más edad son más vulnerables debido a la fragilidad física, el mayor tiempo de reacción y la mayor gravedad de las lesiones⁴⁹.

Continúa la tendencia hacia una mayor urbanización, ya que más del 75 % de la población de la UE vive actualmente en zonas urbanas⁵⁰. Esta concentración de personas en entornos construidos está creando nuevas dinámicas de movilidad que traen consigo una mayor variedad de modos de movilidad, un mayor volumen de peatones y ciclistas y una mayor densidad de tráfico.

5.2. AVANCES TECNOLÓGICOS

El sector del automóvil está experimentando una transformación tecnológica sin precedentes que tiene considerables repercusiones en la seguridad. Los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) se están convirtiendo en prestaciones de serie, como es el caso de las tecnologías de frenado de emergencia automático y de asistencia para el mantenimiento del carril y los sistemas inteligentes de asistencia velocidad, que aportan mejoras sensibles a la seguridad. Conseguir que los conductores acepten estas funciones es fundamental para que puedan implantarse con éxito.

Las tecnologías de vehículos conectados permiten el envío de avisos de peligro en tiempo real y una gestión optimizada del tráfico. La comunicación de vehículo a vehículo (V2V) y de vehículo a infraestructura puede alertar a los conductores sobre condiciones peligrosas, lugares en que se ha producido un accidente y rutas óptimas. Su despliegue en los Estados miembros ha dejado patente su valor añadido. Se ha demostrado que los servicios de emergencia llegan a sus destinos con mayor rapidez y seguridad y los

⁴⁸ Fuente: Eurostat (códigos de datos en línea [proj_23np](#) y [demo_pjanbroad](#)), artículo pertinente de *Statistics Explained*: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Véase el informe temático sobre personas mayores en https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en y <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Fuente: Eurostat (código de datos en línea [cens_21urb01](#)), véase también: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

operadores de infraestructuras de carreteras disponen de información precisa en tiempo real sobre las velocidades medias y las densidades de tráfico. El sistema es más efectivo con cada nuevo vehículo que se incorpora, pero aún no se ha logrado una cobertura global a escala de la UE, en particular en lo que respecta a los servicios V2V.

La introducción gradual de los vehículos automatizados presenta tanto oportunidades como retos. Si bien se ha demostrado que unos niveles más elevados de automatización reducen el impacto del error humano, el período transitorio planteará nuevos retos, como gestionar las interacciones entre los vehículos autónomos y los vehículos conducidos por humanos en el tráfico mixto para que sean seguras, garantizar la seguridad de los usuarios de la vía pública no motorizados y determinar la responsabilidad en las colisiones en las que estén implicados vehículos automatizados.

5.3. EVOLUCIÓN DE LOS PATRONES DE MOVILIDAD

Los nuevos servicios y los cambios en el comportamiento de los usuarios de la vía pública están transformando el sector del transporte y la movilidad. La proliferación de soluciones de micromovilidad, como los patinetes y bicicletas eléctricas y otros dispositivos de movilidad personal, ha creado nuevas categorías de usuarios vulnerables de la vía pública; a menudo, estos usuarios tienen que compartir el escaso espacio de las vías urbanas con peatones y ciclistas.

Los servicios de alquiler de vehículos con conductor y de uso compartido de vehículos han alterado los patrones de los desplazamientos, lo que podría aumentar los kilómetros recorridos por los vehículos urbanos y, al mismo tiempo, concentrar la actividad en períodos punta.

La economía por encargo ha provocado un incremento en los servicios de entrega en motocicleta y bicicleta por trabajadores sujetos a presiones temporales y restricciones económicas que a menudo fomentan comportamientos de riesgo⁵¹. Por otra parte, los tipos de vehículos utilizados por los repartidores, como patinetes eléctricos importados ilegalmente o ciclomotores no aprobados que superan los límites de velocidad aplicables, han aumentado los riesgos para la seguridad vial.

5.4. REPERCUSIONES DEL CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático se ha convertido en un factor significativo, pero subestimado, que afecta a la seguridad vial. Los fenómenos meteorológicos extremos, cada vez más frecuentes y graves, crean condiciones de conducción peligrosas. Las olas de calor pueden deteriorar las superficies de las carreteras y afectar al rendimiento de los conductores, mientras que el aumento de la frecuencia de tormentas, inundaciones y heladas crea condiciones peligrosas que requieren infraestructuras adaptativas y capacidades de respuesta de emergencia.

⁵¹ Véase: *The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers* - [[El coste humano de las entregas rápidas: una revisión bibliográfica sistemática de los riesgos laborales y los resultados en materia de seguridad en los trabajadores de las entregas de último kilómetro](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537)], documento en inglés] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

El incremento de las temperaturas también afecta al rendimiento de los vehículos, en particular al de los vehículos eléctricos, y puede aumentar el riesgo de fallo de los neumáticos. El efecto de isla de calor urbana agrava estos peligros en las ciudades, donde las temperaturas superficiales pueden superar considerablemente las del aire ambiente.

5.5. CIBERSEGURIDAD Y USO DE LOS DATOS

El aumento de la conectividad entre vehículos ha dado lugar a nuevas vulnerabilidades que apenas se reconocieron cuando se desarrolló inicialmente el marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030. Las amenazas relacionadas con la ciberseguridad que afectan a los vehículos conectados y automatizados pueden causar accidentes, desactivar los sistemas de seguridad y comprometer la privacidad, lo que también se abordará a través del Reglamento de Ciberresiliencia⁵².

La recogida de datos se ha hecho mucho más frecuente en los últimos cinco años, pero el potencial de los macrodatos aún no se ha transformado en información útil sobre seguridad vial. No es habitual que los datos de a bordo de los vehículos que obran en poder de los fabricantes de vehículos, los datos sobre reclamaciones de incidentes que poseen las aseguradoras y aquellos sobre incidentes sanitarios que recogen los hospitales y los servicios de ambulancia se compartan con fines de seguridad vial. Así, solo es posible acceder a los datos de los registradores electrónicos de datos de los vehículos con fines específicos de investigación, por ejemplo, de eventos en los segundos previos a un accidente específico, pero no están disponibles de forma desagregada para ayudar a fundamentar la elaboración de políticas.

6. CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DE NO ABORDAR LA SEGURIDAD VIAL

Los accidentes de tráfico suponen una enorme carga social, económica y sanitaria para la economía de la UE. Se estima que los costes socioeconómicos externos que suponen las lesiones mortales, graves y leves se sitúan en torno al 2 % del PIB de los países de la UE⁵³. Estos costes se han mantenido elevados a pesar de los avances en la reducción de la frecuencia y la gravedad de los accidentes. Reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2030 (con respecto a 2019) evitaría aproximadamente 11 000 víctimas mortales y ayudaría a reducir las 100 000 lesiones graves que se producen aproximadamente en nuestras carreteras cada año.

Los costes sanitarios y de rehabilitación constituyen el impacto económico más inmediato y visible. Los costes de los servicios médicos de emergencia, la hospitalización, la rehabilitación y los cuidados de larga duración de las víctimas de accidentes ponen al límite los presupuestos sanitarios de todos los Estados miembros⁵⁴. Además, la tasa de lesiones graves está disminuyendo a un ritmo más lento que la de víctimas mortales. Los costes de hacer frente a los efectos para la **salud mental** que

⁵² [Reglamento - 2024/2847 - ES - EUR-Lex](#).

⁵³ Comisión Europea, *Handbook on the external costs of transport* [«Manual sobre los costes externos del transporte» (documento en inglés)], 2019 (se publicará una nueva versión próximamente).

⁵⁴ Véase: *Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point* [«Estudio de apoyo a la evaluación en el punto medio del marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030», documento en inglés] <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/es/>.

padecen los supervivientes de accidentes, las familias y los testigos suponen una carga económica adicional⁵⁵.

La **pérdida de productividad y de producción económica** constituye un segundo componente importante del impacto de los accidentes. Cada muerte en carretera equivale a décadas de vida perdida, tanto en el ámbito familiar como en el laboral. Las lesiones graves, por su parte, dan lugar en muchos casos a una discapacidad permanente o a una capacidad de trabajo reducida. Las pérdidas de productividad se deben a la reducción del tiempo de trabajo y a los costes de sustitución del capital humano, pero también a la incapacidad de las personas afectadas para realizar trabajos no remunerados, como las tareas domésticas o el voluntariado.

Los **costes de infraestructura y respuesta de emergencia** incluyen el despliegue de servicios de emergencia, la gestión del tráfico mientras se despeja la vía tras un accidente, los daños materiales y la reparación o sustitución de vehículos. Estos costes directos aumentan de manera proporcional a la sofisticación tecnológica de los vehículos y las infraestructuras de carreteras, ya que su reparación o sustitución resulta más gravosa.

Los **costes administrativos** se derivan de los gastos de movilizar a la policía, los bomberos y otros servicios de emergencia (no médicos) en el lugar de los accidentes. También existen otros costes asociados a la administración de justicia, como las costas judiciales, los costes de enjuiciamiento de los infractores y los costes procesales y de seguros.

Además de los costes directos, los accidentes de tráfico generan importantes repercusiones económicas indirectas. Cabe citar a modo de ejemplo las pérdidas de tiempo y el mayor consumo de combustible derivados de la **congestión del tráfico** causada por los accidentes.

7. NECESIDADES DE INVERSIÓN

Para aprovechar el posible beneficio económico de la prevención de los accidentes de tráfico es necesario realizar inversiones sustanciales, pero rentables. Se requiere una financiación coordinada en todos los niveles de gobierno para introducir mejoras en las infraestructuras, aumentar el cumplimiento de la normativa y mejorar las tecnologías de seguridad de los vehículos y los programas educativos.

Sin embargo, los estudios demuestran que el rendimiento económico de estas inversiones supera ampliamente los costes, por lo que la mejora de la seguridad vial es una de las medidas de política pública más rentables de las que se dispone⁵⁶. Los argumentos

⁵⁵ A modo de ejemplo, en el marco del proyecto IMPROVA, financiado por Horizonte Europa, se llevó a cabo una revisión sistémica de más de 1 400 estudios sobre los efectos psicológicos de los accidentes de tráfico y se identificaron una serie de consecuencias a largo plazo, como trastornos relacionados con el estrés (como el trastorno por estrés postraumático y los trastornos de adaptación), trastornos de ansiedad y fobias, trastornos del estado de ánimo (como la depresión) y otros trastornos funcionales.

⁵⁶ En un reciente estudio neerlandés (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) se estimó que la relación entre los costes y los beneficios de las inversiones nacionales en infraestructuras de carreteras se situaba entre 1:7 y 1:2,5. Un informe anterior de la Conferencia de Directores Europeos de Carreteras resumió la relación coste-beneficio de una serie de medidas de seguridad vial: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

económicos a favor de una acción acelerada en materia de seguridad vial son convincentes, ya que los costes de la inacción superan con creces la inversión necesaria para una acción eficaz.

En su Informe Especial de 2024, el TCE señaló que la seguridad vial no era habitualmente un criterio clave de selección para los proyectos de infraestructura cofinanciados por la UE y que dichos criterios a menudo pasaban por alto los tramos con alta concentración de accidentes. El TCE recomendó una priorización más clara para que los futuros esfuerzos de financiación se centren en las medidas más susceptibles de reducir el número de víctimas mortales y heridos graves.

Además de la necesidad de invertir en infraestructuras de carreteras nuevas y rediseñadas, también debe destinarse financiación a su mantenimiento. No solo hay más vehículos nuevos en las carreteras de la UE —desde 2019 se ha producido un aumento de casi 5 millones de turismos y más de 270 000 camiones⁵⁷—, sino que los efectos del cambio climático quedan patentes en el aumento de la frecuencia y la intensidad de los incendios, las tormentas y las inundaciones, todo lo cual repercute en la integridad y la seguridad de las carreteras. También cabe tener en cuenta la creciente necesidad de facilitar la movilidad militar y los requisitos de doble uso en toda la UE, lo que requiere mejoras en determinados tramos de la infraestructura de carreteras (como carreteras, puentes y túneles) para garantizar la solidez estructural y la resiliencia operativa. Estas mejoras deben diseñarse de manera que se evite la creación de nuevos cuellos de botella y se mantenga la funcionalidad en condiciones de aumento de las cargas y de tensión (por ejemplo, aumento de los flujos de vehículos pesados, desvíos por motivo de incidentes).

Los retos y factores de riesgo vial también ponen de relieve la necesidad de invertir de forma continuada en capacidades de detección y cumplimiento en materia de exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, distracción, respeto de semáforos y uso del cinturón de seguridad. Estas inversiones deben garantizar recursos policiales suficientes para dotar de personal y administrar los controles en carretera, y deben fomentar los sistemas automatizados de detección y cumplimiento mediante cámaras.

El control del cumplimiento debe ir acompañado de la financiación de campañas efectivas de sensibilización y educación en materia de seguridad vial. Estas campañas deben adaptarse a diversos públicos destinatarios (niños, adolescentes, alumnos de autoescuela y conductores noveles, conductores más experimentados y otros usuarios de la vía pública, como ciclistas y usuarios de dispositivos de movilidad personal) y a distintos grupos de riesgo, como los hombres jóvenes, las personas mayores y los motociclistas. La mejor manera de llevarlas a cabo es a nivel nacional o regional, pero las autoridades de los Estados miembros han pedido a la UE que apoye la preparación y ejecución de esas campañas⁵⁸ y que facilite el intercambio de mejores prácticas⁵⁹.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

⁵⁸ Por ejemplo, la UE ha cofinanciado, a través de Erasmus+, el programa de educación en materia de seguridad vial para niños en edad escolar llamado «Caballeros para la seguridad vial».

⁵⁹ Las campañas de educación sobre seguridad vial se presentan con frecuencia en los Premios de Excelencia en Seguridad Vial de la UE que se celebran cada año.

8. EL CAMINO A SEGUIR

Este informe intermedio revela la necesidad de una acción acelerada y específica en múltiples frentes. La Comisión ha determinado una serie de prioridades para todos los niveles de gobernanza pertinentes (de la UE y nacional), mediante acciones existentes o nuevas que requieren atención inmediata, un compromiso sostenido y financiación específica de todas las partes interesadas.

8.1. ACELERAR LAS MEJORAS DE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DESPLEGAR SISTEMAS DE TRANSPORTE INTELIGENTES

El reto constante de reducir las muertes y las lesiones graves en carretera exige priorizar la inversión en la mejora de las infraestructuras de carreteras.

La Comisión está elaborando unas orientaciones destinadas a las autoridades responsables de las infraestructuras de carreteras relativas al diseño de «márgenes de carretera clementes», «carreteras evidentes y autoaplicativas» y a los requisitos de calidad de las infraestructuras de carreteras para los usuarios vulnerables de la vía pública. Estas orientaciones se publicarán en 2026.

El Reglamento RTE-T⁶⁰ también se actualizó en 2024 para incluir nuevos requisitos de seguridad para la red europea. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) también deben abordar ahora cuestiones de seguridad vial y los Estados miembros deben recopilar datos sobre seguridad para cada nodo urbano. La planificación de la infraestructura debe satisfacer necesidades operativas, entre ellas, de seguridad.

La Comisión asume el compromiso de:

- seguir apoyando a los Estados miembros a tratar los problemas detectados en los informes nacionales sobre seguridad vial (adjuntos al presente informe), incluso cuando los Estados miembros determinen dicho apoyo en sus planes de colaboración nacional y regional para la inversión y las reformas durante el período de financiación 2028-2034;
- supeditar las inversiones en infraestructuras de carreteras en la Unión a la inclusión de elementos de seguridad vial en los tramos con mayor potencial para mejorar la seguridad⁶¹ y en los que una acción específica pueda aportar la mayor mejora⁶², también para los usuarios vulnerables de la vía pública;

⁶⁰ Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

⁶¹ Con arreglo al artículo 5 y al artículo 6, letras a) y d), de la Directiva GSIV, por los que se establece el mapa de la UE de clasificación de riesgos de las carreteras, que abarca la red de carreteras de la RTE-T, todas las autopistas, todas las carreteras principales que conectan grandes ciudades o regiones y todas las carreteras interurbanas financiadas por la UE.

⁶² Debe darse prioridad a los tramos más problemáticos que se determinen en *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook* [«Metodología de evaluación de la seguridad vial de toda la red y manual de aplicación», documento en inglés] (Comisión Europea, 2023), o de conformidad con las metodologías nacionales con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2008/96/CE (Directiva GSIV).

- apoyar a los Estados miembros en la aplicación, en sus inversiones en carreteras, de las próximas orientaciones de 2026 sobre el diseño de márgenes de carretera clementes, carreteras evidentes y autoaplicativas e infraestructuras para los usuarios vulnerables de la vía pública;
- apoyar a los Estados miembros en la incorporación de requisitos de seguridad vial, resiliencia y operatividad en el mantenimiento de las carreteras y mejorar los proyectos emprendidos para facilitar la movilidad militar o el doble uso, en particular los que abordan cuellos de botella como puentes y túneles, también mediante orientaciones sobre el diseño; a tal fin, deben tenerse en cuenta los procedimientos de seguridad vial establecidos en la Directiva 2008/96/CE para los tramos que estén fuera de su ámbito de aplicación, pero sean pertinentes para la movilidad militar;
- apoyar la provisión gratuita a los usuarios de una gama más amplia de información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, que podría incluir acontecimientos como el «final de la cola» o los «vehículos de emergencia aproximándose» en una red geográfica ampliada; a tal fin, está prevista una revisión de las especificaciones técnicas actuales⁶³ en el marco de la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI)⁶⁴;
- seguir apoyando a los Estados miembros en el desarrollo de una mejor gestión del tráfico y soluciones inteligentes de cumplimiento⁶⁵;
- estudiar la mejor manera de promover una mayor adopción de los sistemas de transporte inteligentes y cooperativos (STI-C), en particular mediante especificaciones técnicas;
- publicar un documento de orientación dirigido a los Estados miembros sobre la continuidad del servicio eCall para los vehículos equipados con eCall 2G y 3G, incluidas las posibles herramientas reguladoras a nivel nacional para mantener al menos una red de conmutación de circuitos hasta 2030.

8.2. REFORZAR EL CUMPLIMIENTO Y LA DISUASIÓN

La eficacia de las medidas de seguridad vial depende fundamentalmente de un cumplimiento normativo coherente y visible.

La Comisión:

- seguirá apoyando a los Estados miembros en el desarrollo de estrategias de aplicación sólidas para hacer frente a los retos persistentes del exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez y la distracción mediante el

⁶³ Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario.

⁶⁴ [Directiva \(UE\) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.](#)

⁶⁵ [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=es.](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=es)

intercambio de mejores prácticas a través de iniciativas y grupos como el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, el programa de intercambio de seguridad vial, la Carta Europea de la Seguridad Vial y el grupo de expertos de CARE. Ello incluye el uso de tecnologías automatizadas de control del cumplimiento y la realización de investigaciones basadas en hechos sobre enfoques con buenos resultados;

- seguirá permitiendo una cooperación eficaz entre las autoridades competentes en materia de permisos de conducción y matriculación de vehículos, en particular mediante el uso de herramientas informáticas como MOVE-HUB;
- hará que la asistencia mutua en la aplicación de las infracciones relacionadas con la seguridad vial sea más eficaz mediante procedimientos mejor definidos y proporcionará apoyo financiero a tal fin;
- publicará orientaciones dirigidas a los Estados miembros sobre la gestión de la velocidad.

8.3. MEJORA DE LAS TECNOLOGÍAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

Sobre la base de décadas de regulación de la seguridad de los vehículos, cuyo ejemplo más reciente es el Reglamento sobre seguridad general de los vehículos⁶⁶, la Comisión:

- trabajará para acelerar el despliegue de sistemas de seguridad avanzados y apoyar la transición hacia vehículos conectados y automatizados;
- llevará a cabo una evaluación de las medidas de seguridad del Reglamento de seguridad general de los vehículos en 2027.

Además, la Comisión está facilitando la creación de bancos de pruebas transfronterizos que permiten el despliegue previo a gran escala de vehículos autónomos para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías en el marco de un régimen único de concesión de permisos transfronterizos. Estos bancos de pruebas deben contribuir a la preparación para el mercado y la comercialización de los vehículos autónomos, además de determinar las características que puedan tener que ajustarse por motivos de seguridad. Esta iniciativa permitirá a los Estados miembros seguir desplegando infraestructuras conectadas (incluidos los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, o STI-C) para compartir datos más rápidamente entre vehículos e infraestructuras, lo que redundará aún más en la seguridad vial.

8.4. NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD

Sobre la base de un estudio⁶⁷ en el que se examinan los retos y oportunidades asociados a la regulación de los dispositivos de movilidad personal, la Comisión se compromete a:

⁶⁶ Reglamento (UE) 2019/2144.

⁶⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices*, [«Estudio sobre la necesidad de contar con normas armonizadas para apoyar el aumento de la micromovilidad y fomentar la seguridad vial de los dispositivos de movilidad personal, documento en inglés»], informe final (1.0), Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2024 <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

- extraer conclusiones sobre los posibles beneficios de la armonización de las especificaciones técnicas de los dispositivos de movilidad personal⁶⁸;
- preparar orientaciones para los Estados miembros y las administraciones regionales y locales sobre las cuestiones que deben tenerse en cuenta para garantizar la seguridad de los conductores y otros usuarios de la vía pública durante el uso de dispositivos de movilidad personal, a partir de las orientaciones establecidas en la guía temática *Topic Guide on Safe Use of Micromobility* [«Guía temática sobre el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad», documento en inglés] de PMUS de 2021⁶⁹.

8.5. INICIATIVAS DE INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

El programa Horizonte Europa 2021-2027 actualmente en vigor seguirá dando prioridad a la investigación y la innovación en materia de seguridad vial, y prestará especial atención a la comprensión y el abordaje de los retos emergentes. Entre los ámbitos de investigación prioritarios se incluyen la seguridad vial y la resiliencia de las carreteras en las zonas rurales, la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los usuarios de dispositivos de micromovilidad, y el uso de la inteligencia artificial y los macrodatos para predecir y evitar accidentes de tráfico.

La Comisión apoyará asimismo la innovación en tecnologías de seguridad de los vehículos, incluidas las interfaces persona-tecnología en los sistemas de los vehículos. Seguirá fomentando la colaboración entre los fabricantes de automóviles, las empresas tecnológicas y las instituciones de investigación a través de la Asociación para la movilidad conectada, cooperativa y automatizada (Asociación CCAM).

8.6. EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

La Comisión seguirá apoyando los intercambios de mejores prácticas sobre educación y sensibilización en materia de seguridad vial, en particular a través de la Carta de la Seguridad Vial de la UE⁷⁰, EU Road Safety Exchange y sus conferencias bienales.

La Comisión también tratará de integrar la educación y la sensibilización en materia de seguridad vial en otros instrumentos de financiación y divulgación de la UE, como Erasmus +, y cuando los Estados miembros lo determinen en sus planes de asociación nacionales y regionales para el período de financiación 2028-2034, en particular en relación con la movilidad urbana y rural.

⁶⁸ Tal como solicitaron los ministros de Transporte en la sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía de diciembre de 2025.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?prefLang=es.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

8.7. EL PAPEL DEL SECTOR PRIVADO Y DE LOS EMPLEADORES EN LA SEGURIDAD VIAL

La Comisión solicitará a los empleadores de los sectores público y privado que adopten políticas de empresa que den prioridad a la seguridad en las operaciones comerciales. Estos podrían inspirarse en las recomendaciones del grupo de expertos académicos de la 4.ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial⁷¹, que tuvo lugar en Marrakech (Marruecos) en abril de 2025.

Estas recomendaciones incluyen garantizar que las normas y prácticas de seguridad en el lugar de trabajo contemplen los dispositivos de seguridad vial y prevén que las autoridades gubernamentales y las organizaciones marquen la pauta. Esto podría lograrse mediante la aplicación de una cultura de seguridad entre organizaciones y de sistemas de gestión de la seguridad como ISO 45001 o ISO 39001.

Las organizaciones de la sociedad civil, como los grupos de defensa de la seguridad vial, las organizaciones de apoyo a las víctimas y las asociaciones profesionales, desempeñan una función esencial para mantener la sensibilización pública, apoyar el desarrollo de políticas y prestar servicios para las víctimas de accidentes y sus familias.

La Comisión seguirá impulsando esta participación del sector privado y del tercer sector en la seguridad vial, en particular mediante lo siguiente: sus conferencias bienales, la Carta Europea de la Seguridad Vial y los Premios de Excelencia en materia de Seguridad Vial de la UE que se celebran cada año⁷².

8.8. SEGUIMIENTO Y RENDICIÓN DE CUENTAS

La Comisión seguirá ofreciendo mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas a los profesionales de la seguridad vial para impulsar los avances hacia los objetivos de 2030 y, en última instancia, alcanzar la «Visión Cero» de aquí a 2050. Este objetivo se conseguirá mediante:

- la base de datos CARE y el grupo de expertos para recopilar datos sobre víctimas mortales y lesiones en accidentes de tráfico utilizando herramientas de notificación normalizadas y trabajando con los Estados miembros en la mejora de la calidad de los datos recogidos sobre lesiones graves y en la desagregación de datos para determinados tipos de vehículos;
- el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial⁷³ y la publicación de datos fiables y comparables sobre accidentes de tráfico, así como análisis e información exhaustivos sobre evolución, prácticas y políticas en materia de seguridad vial en la UE.

⁷¹ *Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety* [«Salvar vidas más allá de 2025: adoptar nuevas medidas. Recomendaciones del grupo de expertos del sector académico para la 4.ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial», documento en inglés], Administración de Transporte de Suecia, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

8.9. ABORDAR LOS PROBLEMAS DE GOBERNANZA

Se espera que los continuos intercambios de buenas prácticas entre los Estados miembros y el seguimiento adecuado de las problemáticas planteadas a través del Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, facilitado por la Comisión, den lugar a nuevas mejoras.

Los nuevos retos pueden abordarse mediante la homologación de tipo, las medidas nacionales o la legislación de la UE. La construcción de mejores infraestructuras depende principalmente de la financiación nacional y la seguridad vial tiene que competir con otras prioridades políticas nacionales. La educación y el cumplimiento normativo seguirán siendo competencia nacional, y dependerán de la asignación de recursos y la voluntad política. Con la entrada en vigor del reciente paquete legislativo de la UE sobre seguridad vial⁷⁴ y en función de los resultados de las propuestas sobre inspección técnica, se han actualizado las medidas relacionadas con la seguridad vial que son competencia de la Unión. En general, se prevén avances continuados, pero progresivos y dependientes en gran medida de la voluntad política.

Al mismo tiempo, el ecosistema de partes interesadas en la seguridad vial de la UE no está diseñado para aprovechar los beneficios en materia de seguridad vial —que podrían ser considerables— que prometen los avances en las tecnologías de automatización de vehículos. Aunque en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil⁷⁵ se determina este ámbito como un componente esencial de la futura agenda de competitividad de la UE, aún no se ha establecido el marco institucional; solo se han realizado ensayos. Sin embargo, existe un gran potencial para que estas estructuras se financien en gran medida a través de tasas por utilización.

Al reflexionar sobre cuestiones de gobernanza, deben tenerse en cuenta las necesidades de los corredores y nodos transfronterizos estratégicos, incluidos los que desempeñan funciones de doble uso. Para ello se debe garantizar la coherencia entre la seguridad vial, la ejecución de la RTE-T, la ciberseguridad y las cuestiones de resiliencia.

La Comisión asume el compromiso de:

- ampliar los proyectos de desarrollo de capacidades y los intercambios de buenas prácticas en materia de seguridad vial entre las autoridades de todos los niveles de gobierno;
- proporcionar información más estructurada a los Estados miembros sobre las inquietudes compartidas que han planteado en el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial;

⁷⁴ Se trataba de tres Directivas: [Directiva \(UE\) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción](#); [Directiva \(UE\) 2025/2206 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, por la que se modifica la Directiva \(UE\) 2025/2205, por lo que respecta a determinadas medidas de privación del derecho a conducir](#); [Directiva \(UE\) 2024/3237 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2024, que modifica la Directiva \(UE\) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial](#).

⁷⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil», COM(2025) 95 final, de 5 de marzo de 2025, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- reflexionar sobre la necesidad de modificar las estructuras de gobernanza de la UE en lo que respecta a la introducción segura de vehículos conectados y automatizados.

La Comisión insta a los Estados miembros a:

- garantizar que disponen de estructuras y entidades de gobernanza y coordinación en materia de seguridad vial que funcionen correctamente;
- asignar una financiación adecuada a los programas de seguridad;
- comprometerse a realizar un seguimiento periódico y a informar de los progresos registrados.

La Comisión pide a las autoridades locales y regionales que:

- adoptar enfoques globales de la seguridad vial que integren la seguridad en la planificación del uso del suelo y del transporte;
- aplicar estrategias de gestión de la velocidad;
- proporcionar una infraestructura adecuada a los usuarios vulnerables de la vía pública;
- mejorar las capacidades de respuesta ante emergencias.

9. CONCLUSIÓN

La presente revisión de la aplicación del marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 arroja una realidad desalentadora: aunque se han realizado avances, el ritmo de mejora en muchos Estados miembros es insuficiente para alcanzar el objetivo de la UE para 2030. No obstante, la revisión también revela algunos aspectos positivos: destaca algunas medidas efectivas que podrían reproducirse o ampliarse e informa sobre la prometedora introducción de nuevas tecnologías y métodos que pueden mejorar la seguridad vial. Además, algunas acciones e inversiones tardan tiempo en surtir efecto y no se reflejan inmediatamente en los datos de seguridad vial. Es importante que la Comisión y los Estados miembros sigan adoptando medidas para lograr efectos positivos tanto a corto como a largo plazo.

Los resultados resumidos en el presente informe ilustran cuánto puede lograrse cuando los agentes a todos los niveles —desde los ciudadanos hasta las estructuras de gobierno a nivel de la UE— contribuyen al enfoque del «Sistema Seguro» dentro de sus ámbitos de responsabilidad. Sin embargo, la ralentización de los avances hacia la «Visión Cero», en un contexto de mayor crecimiento del tráfico y nuevas tendencias sociales y tecnológicas, obliga a cuestionarse si el actual conjunto de herramientas de seguridad vial es adecuado para el futuro.

El análisis muestra que los retos en materia de seguridad vial son cada vez más complejos y se ven influidos por el cambio demográfico, la transformación tecnológica, el cambio climático y los patrones de movilidad cambiantes, que no se anticiparon plenamente cuando se elaboró el marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030.

Sin embargo, el informe también revela importantes oportunidades para avanzar. Los avances tecnológicos en la seguridad de los vehículos, la creciente sensibilización sobre

los beneficios económicos de las inversiones en seguridad y la creciente atención política a la movilidad sostenible crean condiciones propicias para una acción acelerada.

La clave es aprovechar estas oportunidades mediante esfuerzos coordinados, sostenidos y dotados de los recursos adecuados en toda la UE y en los Estados miembros a todos los niveles de gobierno y de la sociedad. Las inversiones en seguridad vial generan beneficios sustanciales, no solo por los costes evitados, sino también debido a la mejora de la calidad de vida y la productividad económica. El argumento a favor de la acción es convincente tanto desde el punto de vista social como económico.

El éxito dependerá de un compromiso político renovado, de una financiación adecuada, de una mayor cooperación entre las partes interesadas y de la voluntad de adoptar enfoques innovadores frente a los retos persistentes. Consciente de que la consecución de la «Visión Cero» requerirá una acción colectiva y una responsabilidad compartida, la Comisión está dispuesta a apoyar a los Estados miembros y a las partes interesadas en este empeño crítico.

Las vidas que pueden salvarse, las lesiones que pueden evitarse y los beneficios económicos que pueden obtenerse justifican los esfuerzos sostenidos que se requerirán para alcanzar los objetivos de seguridad vial de la UE.

La Comisión hace un llamamiento a los Estados miembros y a todas las partes interesadas para que acepten urgentemente el reto de crear un futuro en el que la UE se encuentre lo más cerca posible de la ausencia de muertes en el transporte por carretera y en el que la movilidad sea sostenible y segura. Sin un compromiso, una inversión y una acción renovados en todos los Estados miembros y a nivel de la UE, este impulso para salvar vidas en nuestras carreteras seguirá siendo una mera aspiración.