



REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA  
COMUNICADO DE PRENSA

**Las cifras de 2023 muestran un estancamiento de los avances en la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en demasiados países**

**Bruselas, 8 de marzo de 2024**

**La Comisión publica hoy cifras preliminares sobre las víctimas mortales de accidentes de tráfico para 2023. El año pasado murieron alrededor de 20 400 personas en accidentes de tráfico en la UE, lo que supone una pequeña disminución del 1 % con respecto a 2022. A pesar de algunos avances desde el año de referencia de 2019[1], pocos Estados miembros están en vías de cumplir el objetivo de la UE y de las Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de muertes en carretera de aquí a 2030.**

*Diferencias entre los Estados miembros*

**En 2023, las muertes en accidentes de tráfico en toda la UE disminuyeron un 1 % con respecto al año anterior. Aunque esto representa alrededor de 2 360 víctimas mortales menos (-10 %) en comparación con 2019, la tendencia a la baja se ha interrumpido en varios Estados miembros.**

**Desde 2019, el número de muertes en carretera apenas ha disminuido en España, Francia e Italia, mientras que ha aumentado en Irlanda, Letonia, los Países Bajos, Eslovaquia y Suecia. En cambio, en los últimos cuatro años, Bélgica, Chequia, Dinamarca, Hungría y Polonia se han ido acercando al objetivo de reducción del 50 % de las muertes en carretera y las lesiones graves de aquí a 2030[2].**

**La clasificación general de las tasas de mortalidad de los países no ha cambiado significativamente, y las carreteras más seguras siguen encontrándose en Suecia (22 muertes por millón de habitantes) y Dinamarca (27 por millón). Bulgaria (82 por millón) y Rumanía (81 por millón) notificaron las tasas de mortalidad más elevadas en 2023. La media de la Unión fue de 46 muertes por millón de habitantes.**

*Grupos más afectados*

**Los datos disponibles a escala de la UE para 2022 (los datos detallados de 2023 aún no están disponibles) muestran que el 52 % de las muertes en accidentes de tráfico tuvieron lugar en carreteras rurales, frente al 38 % en zonas urbanas y el 9 % en autopistas.**

**El número de ciclistas fallecidos en las carreteras de la UE es motivo de grave preocupación: en 2022 murieron más de 2 000 ciclistas. Este es el único gran grupo de usuarios de la carretera que no ha experimentado un descenso significativo en el número de víctimas mortales en la última década, debido, en particular, a la persistente falta de infraestructuras adecuadas y al comportamiento inseguro de todos los usuarios de la carretera, como el exceso de velocidad, la distracción y la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.**

**Tres de cada cuatro muertes en carretera (77 %) fueron hombres; las personas mayores de 65 años corren mayor riesgo, ya que constituyen el 29 % de todas las muertes en carretera, mientras que representan el 21 % de la población. Del mismo modo, los jóvenes de entre 18 y 24 años representaron el 12 % de las muertes en carretera, siendo el 7 % de la población.**

Los ocupantes de automóviles (conductores y pasajeros) suponen el 45 % de todas las víctimas mortales, mientras que los peatones el 18 %, los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas (motocicletas y ciclomotores) el 19 % y los ciclistas el 10 %. Los patrones cambian significativamente en función de la edad. Entre los mayores de 65 años, los peatones representan el 29 % de las víctimas mortales y los ciclistas el 17 %. Véase [aquí](#) la matriz de colisión más reciente en la que se detallan los principales vehículos implicados en accidentes mortales de carretera.

Dentro de las zonas urbanas, los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos ruedas) suponen casi el 70 % del total de víctimas mortales. Las víctimas mortales entre los usuarios de la vía urbana se producen, en su gran mayoría, en accidentes con automóviles y camiones, lo que pone de relieve la necesidad de mejorar la protección de estos usuarios vulnerables de la vía pública. Véase [aquí](#) la matriz de colisión más reciente para carreteras urbanas.

Antecedentes

En 2018, la UE se fijó un objetivo de reducción del 50 % para las muertes en carretera —y, por primera vez, también para las lesiones graves—, de aquí a 2030. Esto se estableció en el [Plan de acción estratégico sobre seguridad vial](#) de la Comisión y en el [marco político de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030](#) que también establece planes de seguridad vial destinados a alcanzar cero muertes en carretera de aquí a 2050 («Visión Cero»).

En marzo de 2023, la Comisión presentó un [paquete de propuestas](#) para abordar la seguridad vial, en el que se incluyen requisitos actualizados para los permisos de conducción y una mejor aplicación transfronteriza de las normas de tráfico.

La seguridad vial también ha sido un elemento central de las recientes iniciativas políticas de movilidad de la UE, como la [Estrategia de movilidad sostenible e inteligente](#), el nuevo Reglamento RTE-T y el marco de movilidad urbana. En su propuesta de [Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta](#), la Comisión reconoce que la seguridad es un requisito previo para animar a las personas a circular en bicicleta y está trabajando para elaborar orientaciones sobre los requisitos de seguridad necesarios para los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos los ciclistas.

Junto con las estadísticas de hoy, el [Observatorio Europeo de la Seguridad Vial](#) también ha publicado un nuevo informe estadístico anual y una serie actualizada de perfiles por países.

Para más información

[Estadísticas pormenorizadas de seguridad vial de 2023](#)

Muertes en accidente de tráfico por millón de habitantes. Datos preliminares para 2023

	<i>Tasa por millón de habitantes</i>		<i>Variación porcentual de 2023 en relación con:</i>		
	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2022</i>	<i>2019</i>	<i>Promedio 2017-19</i>
<b>UE</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>- 1 %</b>	<b>-10 %</b>	<b>-12 %</b>
<b>Bélgica</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>- 6 %</b>	<b>-22 %</b>	<b>-19 %</b>
<b>Bulgaria</b>	<b>78</b>	<b>82</b>	<b>-1 %</b>	<b>-16 %</b>	<b>-18 %</b>
<b>Chequia</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>-5 %</b>	<b>-19 %</b>	<b>-18 %</b>
<b>Dinamarca</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>4 %</b>	<b>-20 %</b>	<b>-12 %</b>
<b>Alemania</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>2 %</b>	<b>-7 %</b>	<b>-11 %</b>
<b>Estonia</b>	<b>37</b>	<b>43</b>	<b>20 %</b>	<b>13 %</b>	<b>6 %</b>
<b>Irlanda</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>19 %</b>	<b>31 %</b>	<b>29 %</b>
<b>Grecia</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>-5 %</b>	<b>-10 %</b>	<b>-12 %</b>
<i>España</i>	<i>37</i>	<i>36</i>	<i>0 %</i>	<i>-1 %</i>	<i>-3 %</i>
<b>Francia</b>	<b>50</b>	<b>48</b>	<b>-3 %</b>	<b>-2 %</b>	<b>-4 %</b>
<b>Croacia</b>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>0 %</b>	<b>-8 %</b>	<b>-13 %</b>
<b>Italia</b>	<b>54</b>	<b>52</b>	<b>-2 %</b>	<b>-2 %</b>	<b>-6 %</b>
<b>Chipre</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>-8 %</b>	<b>-35 %</b>	<b>-34 %</b>
<b>Letonia</b>	<b>60</b>	<b>76</b>	<b>27 %</b>	<b>9 %</b>	<b>4 %</b>
<b>Lituania</b>	<b>43</b>	<b>56</b>	<b>33 %</b>	<b>-14 %</b>	<b>-13 %</b>
<b>Luxemburgo</b>	<b>56</b>	<b>39</b>	<b>-28 %</b>	<b>18 %</b>	<b>-6 %</b>
<b>Hungría</b>	<b>55</b>	<b>49</b>	<b>-12 %</b>	<b>-22 %</b>	<b>-24 %</b>
<b>Malta</b>	<b>50</b>	<b>26</b>	<b>-46 %</b>	<b>-13 %</b>	<b>-21 %</b>
<b>Países Bajos</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>-6 %</b>	<b>5 %</b>	<b>8 %</b>
<b>Austria</b>	<b>41</b>	<b>43</b>	<b>7 %</b>	<b>-5 %</b>	<b>-4 %</b>
<b>Polonia</b>	<b>50</b>	<b>52</b>	<b>0 %</b>	<b>-35 %</b>	<b>-34 %</b>
<b>Portugal</b>	<b>60</b>	<b>61</b>	<b>3 %</b>	<b>-8 %</b>	<b>-4 %</b>
<b>Rumanía</b>	<b>86</b>	<b>81</b>	<b>-5 %</b>	<b>-17 %</b>	<b>-18 %</b>
<b>Eslovenia</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>-4 %</b>	<b>-20 %</b>	<b>-17 %</b>

<b>Eslovaquia</b>	<b>49</b>	<b>52</b>	<b>5 %</b>	<b>4 %</b>	<b>4 %</b>
<b>Finlandia</b>	<b>35</b>	<b>32</b>	<b>-10 %</b>	<b>-17 %</b>	<b>-23 %</b>
<b>Suecia</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>2 %</b>	<b>5 %</b>	<b>-13 %</b>
<b>Suiza</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>-20 %</b>	<b>3 %</b>	<b>-11 %</b>
<b>Noruega</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>5 %</b>	<b>13 %</b>	<b>14 %</b>
<b>Islandia</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>-11 %</b>	<b>33 %</b>	<b>-40 %</b>

Fuente: base de datos CARE de la UE sobre accidentes de tráfico y fuentes nacionales; los datos de población proceden de Eurostat.

*Las cifras de 2023 se basan en datos preliminares de la mayoría de los países y están sujetas a cambios cuando se publiquen los datos finales en otoño de 2024. Las estimaciones para 2023 abarcan todo el año y todas las carreteras y se refieren a muertes en un plazo de 30 días, pero para los siguientes países se basan en datos parciales: España (carreteras rurales), Países Bajos (datos parciales; asimismo, el número de víctimas mortales registrado por la policía es inferior en un 10-15 %), Portugal (víctimas mortales en un plazo de 24 horas) y Suiza (6 meses). En 2023 no hubo muertes en carretera en Liechtenstein.*

*Los datos de 2023 se comparan con tres períodos de tiempo: 2022 (el año anterior), 2019 (el año de referencia para el objetivo de reducir las muertes al 50 % de aquí a 2030) y la media entre 2017 y 2019 (para tener en cuenta las fluctuaciones en los países pequeños). En Bulgaria, el número absoluto de víctimas mortales disminuyó entre 2022 y 2023, pero la población cayó a un ritmo más rápido, lo que dio lugar a un aumento de la tasa de mortalidad. Los cambios porcentuales en el cuadro se basan en el número absoluto de víctimas mortales, no en la tasa por millón de habitantes.*

**[1]** 2019 es el año de referencia para el objetivo de reducir en un 50 % las muertes de aquí a 2030.

**[2]** Es importante señalar que esto se basa en datos preliminares y a menudo parciales.