



La Comisión mantiene su compromiso de reducir a la mitad las muertes en carretera de aquí a 2030

La Comisión Europea ha publicado su informe para hacer un seguimiento de los avances hacia el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de aquí a 2030. Si bien se ha avanzado en la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico, el informe revela que el ritmo actual es insuficiente.

En 2024 murieron 19 940 personas en las carreteras europeas. Esto representa una disminución del 12 % desde 2019, pero se sitúa muy por debajo de la reducción anual del 4,6 % necesaria para cumplir los objetivos de 2030, fijados en el [Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030](#). Los accidentes de tráfico siguen imponiendo enormes costes a la economía de la UE, estimados en aproximadamente el 2 % del producto interior bruto, y cada año hasta 100 000 personas sufren lesiones que alteran su vida.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros. Aunque las autoridades nacionales y locales llevan a cabo la mayoría de las acciones cotidianas, la UE también desempeña un papel clave en el refuerzo de la seguridad vial en toda Europa. Entre las iniciativas recientes de la UE figuran la [actualización de los requisitos para los permisos de conducción, una mayor garantía de cumplimiento transfronteriza de la legislación de tráfico y una revisión exhaustiva de las normas de la UE en materia de seguridad vial y matriculación de vehículos](#).

El informe de hoy presenta acciones más ambiciosas que requieren esfuerzos coordinados por parte de las instituciones de la UE, los Estados miembros y las autoridades locales. La Comisión adoptará medidas en cinco ámbitos prioritarios, entre ellos promover la seguridad de las infraestructuras y los sistemas de transporte inteligente; contribuir a una mayor garantía de cumplimiento de las normas de tráfico y a la disuasión del mal comportamiento vial; avanzar en la implantación de tecnologías de seguridad de los vehículos; abordar nuevas formas de movilidad; y dar prioridad a la investigación en materia de seguridad vial.

«Cada muerte en carretera es una tragedia. Si bien hemos realizado avances importantes, debemos acelerar nuestros esfuerzos y actuar con mayor rapidez y determinación. Las medidas que presentamos hoy ayudarán a los Estados miembros a salvar miles de vidas, reducir los elevados costes económicos y sociales de los accidentes de tráfico y garantizar que Europa siga siendo líder

mundial en seguridad e innovación automovilística», ha declarado **Apostolos Tzitzikostas**, comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo.

Elementos adicionales que se publicarán en el sitio web de MOVE:

La revisión reconoce la persistencia de factores de riesgo conductuales (velocidad excesiva, conducción en estado de embriaguez, distracciones y falta de uso del cinturón de seguridad), junto con retos sistémicos como una capacidad insuficiente para hacer cumplir las normas, una financiación limitada y estructuras de gobernanza fragmentadas. También han surgido nuevos retos, como la proliferación de patinetes eléctricos y de dispositivos de movilidad personal, los cambios demográficos, con el envejecimiento de la población, y la introducción gradual de vehículos automatizados.

El informe también destaca intervenciones nacionales que han tenido éxito y demuestran lo que puede lograrse con compromiso político e inversiones específicas. Polonia, Lituania y Eslovenia han logrado cada una de ellas una reducción del 33-35 % de las víctimas mortales de accidentes de tráfico desde 2019, lo que las sitúa en el buen camino para cumplir los objetivos de 2030. Entre los éxitos notables figuran el límite nacional de velocidad de 30 km/h de España en los centros urbanos, la red global de cámaras de tráfico automatizadas de Francia y las campañas de sensibilización de Dinamarca basadas en datos contrastados.

La Comisión pide además a los Estados miembros que garanticen el buen funcionamiento de las estructuras de gobernanza y coordinación de la seguridad vial, proporcionen una financiación adecuada y se comprometan a realizar un seguimiento periódico de los avances y a informar al respecto. Tras su primera evaluación de la seguridad de las redes de carreteras, se pide a los Estados miembros que apliquen un programa sistemático para eliminar los puntos negros (véase también el mapa de seguridad vial de la UE [ENLACE]). Se pide a las autoridades locales y regionales que adopten enfoques globales que integren la seguridad en el uso del suelo y en la planificación del transporte, que proporcionen infraestructuras adecuadas para los usuarios vulnerables de la vía pública, y que desarrollen su capacidad de respuesta ante las emergencias.

Siguientes pasos

La Comisión colaborará estrechamente con los Estados miembros y prestará un mayor apoyo técnico y financiero en el contexto del próximo marco financiero plurianual. El seguimiento periódico a través de la [base de datos CARE](#) y el [Observatorio Europeo de la Seguridad Vial](#) permitirá conocer los avances hacia los objetivos de 2030 y, en última instancia, de Visión Cero: la eliminación de las muertes en carretera de aquí a 2050.

Para más información:

- [Últimas estadísticas en materia de seguridad vial de la UE](#)
- [enlace a la noticia de MOVE](#)

España

En 2024, España obtuvo **mejores resultados que la media de la UE** (45), con 37 víctimas mortales por millón de habitantes. En comparación con la media de la UE, España muestra una proporción relativamente elevada de víctimas mortales de vehículos de motor de dos ruedas (27 %) y de víctimas mortales en autopistas (19 %). En 2019, los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y motociclistas) superaron por primera vez el 50 % del total de víctimas mortales. Las causas más frecuentes de los accidentes fueron las distracciones del conductor y la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas. Sobre la base de los últimos datos disponibles, **España no está actualmente en vías de cumplir los objetivos de 2030**. Una forma posible de abordar esta cuestión podría ser revisar el grado de aplicación de las acciones en el marco de la estrategia de seguridad vial y considerar la posibilidad de reforzar las medidas en consecuencia