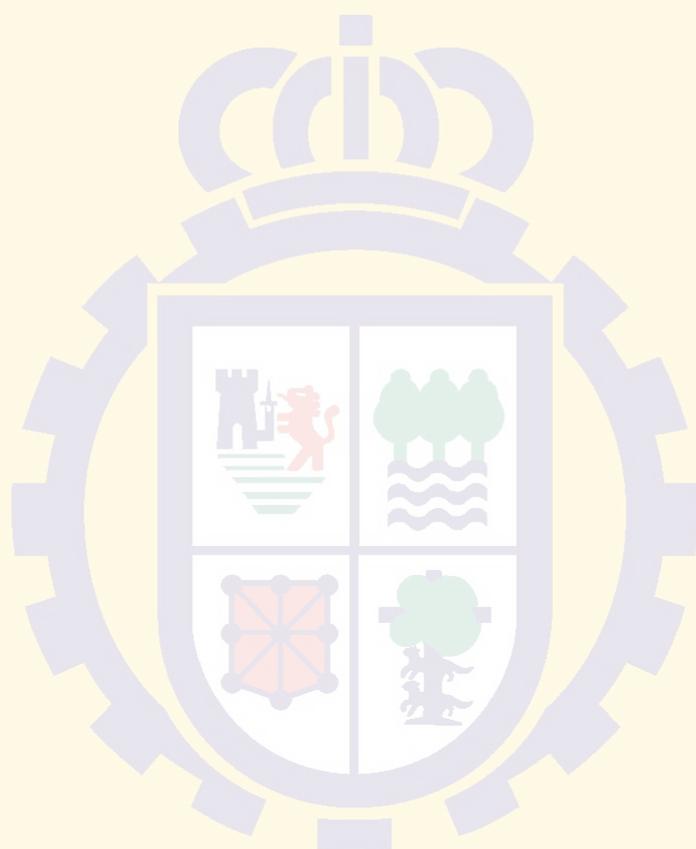


# INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2018

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2019 y conclusiones

2018



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## ÍNDICE

<b>0.- PRÓLOGO</b>	<b>Pág. 5</b>
<b>1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN</b>	<b>Pág. 7</b>
<b>2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO</b>	<b>Pág. 11</b>
2.1.- CIFRAS RELATIVAS A FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO	
2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES	
2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO	
<b>3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS</b>	
<b>EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS</b>	<b>Pág. 23</b>
3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA	
3.2.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA	
3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.4.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2018	
3.4.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO	
3.4.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2018	
A.- ESPAÑA	
B.- PAÍS VASCO	
C.- NAVARRA	
D.- ÁLAVA	
E.- GUIPÚZCOA	
F.- VIZCAYA	
3.4.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2018	
A.- ESPAÑA:	
B.- PAÍS VASCO:	
C.- NAVARRA:	

**4.- COMBUSTIBLES** \_\_\_\_\_ **Pág. 39**

- 4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES
- 4.2.- PRECIOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y NOVEDADES EN 2019
- 4.3.- COMBUSTIBLES DEL PARQUE DE VEHÍCULOS Y DEL MERCADO DE AUTOMÓVILES

**5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2019** \_\_\_\_\_ **Pág. 45**

**6.- CONCLUSIONES** \_\_\_\_\_ **Pág. 51**

- 6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA
- 6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES
  - INCIDENCIA DEL AUTOMÓVIL EN LA ECONOMÍA Y EN EL EMPLEO
  - DESAFORTUNADA CRÍTICA AL DIÉSEL
  - DUDAS SIN RESOLVER RESPECTO A LA ELECTRIFICACIÓN
  - INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL
- 6.3.- CARBURANTES
- 6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN





**Pedro Martínez de Artola**  
Presidente del RACVN

## Una movilidad cambiante y un uso racional del espacio

En el RACVN presentamos una nueva edición del balance anual que realizamos en el que recopilamos datos e información de interés sobre accidentalidad, seguridad vial y otros datos referidos al sector del automóvil.

Es nuestra voluntad seguir trabajando como club automovilista para poder ser un altavoz de los conductores responsables y un defensor de los mismos en el uso racional de su vehículo particular. Asimismo, dentro de nuestra función social consideramos imprescindible seguir trabajando para mejorar la seguridad de todos los partícipes de la movilidad y del tráfico pertenezcan al colectivo que pertenezcan (conductores particulares o profesionales, motoristas, ciclistas, peatones, etc). El éxito de la movilidad debe estar basado en un uso racional de un espacio limitado, de tal manera que se pueda garantizar la máxima seguridad a todos los usuarios, hasta poder alcanzar un objetivo que todavía hoy resulta utópico, como es el de lograr la cifra de cero víctimas mortales por accidente de tráfico.

La reducción de las partidas presupuestarias en el mantenimiento y mejora de las carreteras desde el inicio de la crisis económica, hace ya algo más de una década, y el envejecimiento del parque de automóviles, no hacen sino jugar en la contra de ese objetivo de reducción de cifra de fallecidos. Todavía quedan muchas carreteras por mejorar y muchos puntos negros o de concentración de accidentes por subsanar. En las ciudades y los núcleos urbanos, la “criminalización” del automóvil y las trabas crecientes a su uso tampoco juegan a favor. Quien necesita utilizar su automóvil lo va a seguir utilizando por más obstáculos que le pongan. Si se ralentiza la velocidad de manera generalizada y se reducen espacios para el automóvil el efecto inmediato va a ser una ralentización del tráfico y una mayor aglomeración de vehículos y con ello, más ruidos y emisiones de gases contaminantes, entre otros problemas. No se trata de dar carta blanca a los vehículos particulares en detrimento de los peatones o de otros tipos de movilidad, sino de racionalizar el suelo, entendido con un espacio limitado, en base a las demandas reales de uso.

Nos encontramos en un momento en el que ha quedado patente que la movilidad no es un concepto estático, sino que goza de un gran dinamismo. Se debe estudiar la movilidad como una realidad cambiante que se renueva constantemente. Sin embargo, los Ayuntamientos y las autoridades competentes parecen no abordar estas nuevas realidades a la misma velocidad que van irrumpiendo. Es decir, si la movilidad cambia, se le debe dar respuestas y soluciones rápidas, casi en el mismo momento en el que se van sucediendo los cambios.

Buen ejemplo de ello es la irrupción de los patinetes eléctricos y “segways”, que han sido considerados hasta el momento como un juguete o un medio de entretenimiento, pero que su proliferación ha hecho necesario que se tengan en cuenta como lo que realmente son: nuevos medios de transporte. Aunque hay muchos consistorios que ya han comenzado a elaborar ordenanzas que determinen por dónde deben circular y de qué manera, e incluso la DGT ya lo contempla como medida a abordar durante el 2019, lo cierto es que su rápida aparición y proliferación ha cogido por sorpresa a los organismos públicos.



**Eduardo Martínez**  
Director Gerente del RACVN

## Es ilógico animar a comprar automóviles y poner trabas a su uso

En el RACVN contemplamos con preocupación la moda de “desprestigiar” el automóvil privado y de tratar de ponerle trabas para su acceso a las ciudades. Se ha puesto en jaque a los coches particulares y en especial a los vehículos diésel que, aunque para algunos políticos “tienen los días contados”, buena parte del PIB del País Vasco, de Navarra y de España, y con ellos los miles de puestos de trabajo asociados dependen de su fabricación y de su uso.

Cuando pensamos en la fabricación de vehículos y/o de los grandes fabricantes podemos cometer el error de pensar sólo en una gran fábrica o pensar equivocadamente que están lejos de nosotros y que por lo tanto apenas nos influyen. Sin embargo, mucho más cerca de nosotros de lo que pensamos tenemos grandes factorías de esas multinacionales que emplean a miles de personas. Por si eso fuera poco, tanto o más cerca de nosotros existen cientos de empresas más pequeñas que esas “ciudades industriales” de las multinacionales, que se encargan de fabricar componentes tan simples como un pequeño muelle, una pieza de plástico, la carcasa de la pinza de un freno o cualquier otra pieza que, por pequeña que pueda ser, resulta imprescindible para el automóvil y se fabrican por millares.

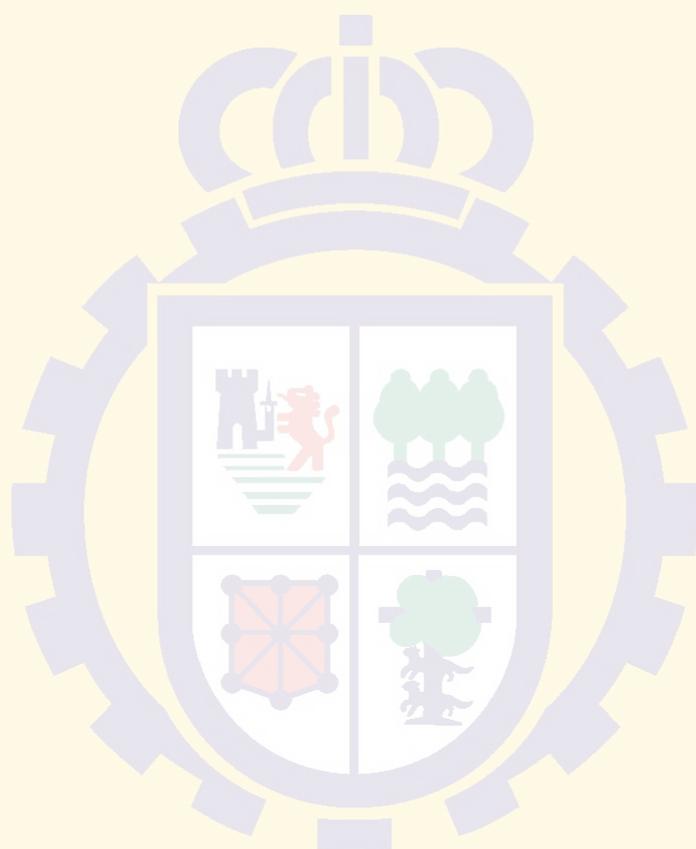
Si nos centramos en la contaminación y en el exceso de emisiones de gases contaminantes, el problema no son los vehículos diésel, sino los automóviles antiguos, tanto de gasolina, como de gasoil. El parque de automóvil envejece de una forma estrepitosa sin que los organismos públicos pongan en marcha planes como el PIVE para incentivar la renovación de vehículos. Un diésel moderno, Euro 6 o Euro 6D (la medida actual, que es la más restrictiva), contamina tan poco e incluso menos que muchos automóviles de gasolina gracias a la evolución de la electrónica y a los elementos electrónicos y mecánicos que equipan estos coches (filtros antipartículas, catalizadores, Adblue, válvulas EGR, un sistema de inyección de combustible avanzado, etc).

La incertidumbre creada a partir del “dieselgate” y sobre todo después de declaraciones sin fundamento por parte de políticos que anuncian una voluntad de acabar de manera precipitada con los automóviles diésel y de subirles impuestos en la compra y en los carburantes no han hecho sino ralentizar el mercado de los automóviles. Justo lo contrario de lo que necesita el propio parque de vehículos particulares (excesivamente envejecido), el mercado de automóviles, la economía del país y las economías domésticas que dependen de esos coches fabricados y vendidos.

Resulta ridículo desear que la venta de automóviles recupere las cifras anteriores a la crisis económica, pero no poner en marcha planes como el PIVE que ayuden a ello y crear incertidumbre entre los compradores, y además poner trabas al automóvil privado. Es decir, “comprenten automóviles, pero no los utilicen”.



# **1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## 1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

El Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN), ha cerrado un año en el que el sector del automóvil, la seguridad vial y la movilidad han sido, por distintos motivos, cuestiones de actualidad. Finalizado el 2018, hemos querido realizar una vez más una reflexión sobre aquello que ha acontecido durante el pasado año en materia de movilidad, seguridad vial, tráfico y otros aspectos relacionados con la automoción, que constituyen, en definitiva, varios de los campos de trabajo del RACVN.

El RAC Vasco Navarro tiene adquirido un compromiso social orientado a la mejora del tráfico, la movilidad y la seguridad vial. Para el club automovilista es fundamental que estos aspectos evolucionen y mejoren de manera continuada, centrándose en la seguridad de todos los colectivos partícipes en el tráfico urbano e interurbano. Para el RACVN es fundamental trabajar para evitar accidentes con víctimas mortales, analizar la movilidad desde distintas perspectivas para poder obtener conclusiones útiles para la sociedad y defender a los automovilistas en el uso racional y sostenible de sus vehículos, en un momento en el que se trata de “criminalizar” el uso del automóvil privado y al mismo tiempo su uso más necesario que nunca, para los propios usuarios y para la creación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo.

Con el ánimo de trabajar en base a nuestro compromiso, durante el 2018 hemos puesto en marcha distintas iniciativas, como las tradicionales campañas informativas y la colaboración con distintas organizaciones e instituciones.

Campaña de Verano RACVN / RACVN-ren Uda Kanpaina

**ESTE VERANO DIVIÉRTETE  
PERO TU COCHE NO ES UN JUGUETE**




**PROGRAMA DE VERANO**

**JULIO:** Operación salida (de Viernes 23 de junio a lunes 1 de julio)  
Operación retorno (de Sábado 28 a martes 31 de julio)

**AGOSTO:** Operación salida (de Sábado 28 de julio a miércoles 1 de agosto)  
**Festividad de la Virgen** (miércoles 15 de agosto)  
Operación retorno (viernes 31 de agosto a domingo 2 de septiembre)

**CADA FIN DE SEMANA DURANTE LOS MESES DE VERANO:**  
**Fiestas patronales en distintos municipios**

\*SEPTIEMBRE: Operación Salida (viernes 31 de agosto a domingo 2 de septiembre)

Escanea el código QR para más información y para descargar gratuitamente los consejos del RACVN para viajar en verano de forma segura.

[WWW.RACVN.NET](http://WWW.RACVN.NET)



Durante el año 2018 el RACVN ha realizado varias acciones que pretendían esos objetivos:

- Campaña de invierno RACVN (consejos destinados a conductores para viajar con condiciones adversas).
- Campaña de verano RACVN (consejos destinados a conductores para viajar durante los meses de verano).
- Informe de balance del verano RACVN al finalizar la Campaña de Verano (con cifras y conclusiones al cierre de los meses de verano).
- Campaña informativa de fin de año RACVN sobre la compra de vehículos nuevos y de segunda mano (en qué deben fijarse, qué es cada tipo de vehículo, qué documentación se debe solicitar, etc).
- Encuentro Ciudadano con la Movilidad: jornada organizada en Bilbao sobre la seguridad vial laboral en la que los organizadores han reunido a ponentes expertos de primer nivel en la materia concreta.
- Relación fluida y continuada con los medios de comunicación para tratar temas relacionados con los campos de trabajo del RACVN (hemos reforzado nuestro canal de comunicación con los medios).
- Alertar a los medios de comunicación y emitir valoraciones sobre aspectos concretos en los que el RACVN es experto y cuenta con gran experiencia.
- Asesoría a socios, clientes del RACVN, organismos e instituciones públicas y otros colectivos en materia de tráfico, seguridad vial, movilidad, trámites relacionados con el automóvil, etc.

Además, queremos analizar varios aspectos relacionados con nuestros campos de trabajo, mediante el análisis y cotejo de cifras para poder establecer nuestras propias conclusiones. En este informe vamos a centrar nuestra atención en aspectos como las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico en la Comunidad Autónoma del País Vasco, en la Comunidad Foral de Navarra y en España, las matriculaciones que se han producido en cada territorio, la variación del precio de combustible y otros aspectos que consideramos que son de actualidad y tienen o han tenido relevancia en 2018.

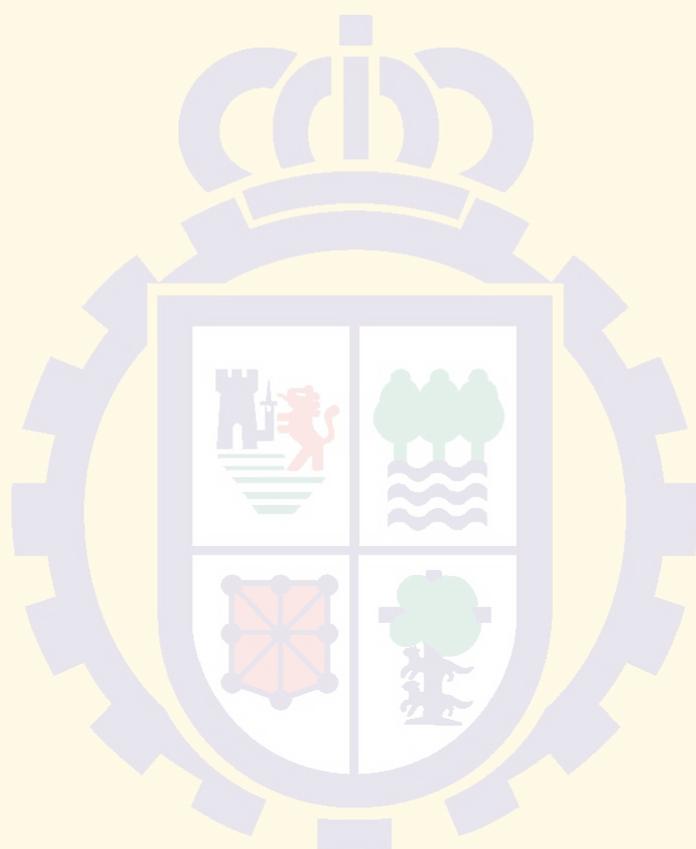


El presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola y el director Gerente del RACVN, Eduardo Martínez, en la presentación de la Campaña de Verano RACVN 2018.

A photograph of a severely damaged white car, likely involved in a traffic accident. The car is heavily crumpled, with its front end and side panels crushed. A large, blue outline of the number '2' is superimposed over the right side of the image. The background is a blurred, yellowish-tinted scene, possibly a road or parking lot. The overall image has a yellowish tint.

2

**2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE  
DE TRÁFICO**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## 2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

### 2.1.- CIFRAS RELATIVAS A FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

La Dirección General de Tráfico (DGT) en el cómputo de fallecidos a 24 horas sólo toma en consideración a los fallecidos en las vías interurbanas. Sin embargo, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa) y el Gobierno Foral de Navarra también contemplan los accidentes sucedidos en áreas urbanas. Para poder realizar una comparativa veraz, incluimos dos tablas, en las que, en la primera de ellas se muestran las cifras de fallecidos sólo en vías interurbanas (acorde con el sistema de la DGT), mientras que en la segunda se muestran el total de fallecidos en cada territorio (urbanas+interurbanas).

En ambas tablas se incluye una columna en la que se muestra la variación porcentual entre 2017 y 2018. En ella se ha señalado en rojo aquellos territorios en los que se ha producido un aumento de víctimas mortales respecto al año anterior. Se ha señalado en verde si se ha producido una disminución.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS			
FALLECIDOS	2017	2018	Variación
Navarra	15	28	87%
País Vasco	30	31	3,33%
Álava	8	10	25,00%
Guipúzcoa	16	10	-37,50%
Vizcaya	6	11	83,33%
España	1200	1180	-1,67%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS			
FALLECIDOS	2017	2018	Variación
Navarra	28	34	21,43%
País Vasco	39	42	7,69%
Álava	9	13	44,44%
Guipúzcoa	22	13	-40,91%
Vizcaya	8	16	100%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

A continuación, se incluye una tabla que recoge las víctimas mortales atendiendo al género:

	FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO			
	HOMBRES		MUJERES	
	CIFRA	%	CIFRA	%
Navarra	29	85,00%	5	15,00%
País Vasco	34	80,95%	8	19,05%
Álava	8	61,54%	5	38,46%
Guipúzcoa	11	84,62%	2	15,38%
Vizcaya	15	93,75%	1	6,25%
España*	942	79,83%	233	19,75%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

Los datos correspondientes a Navarra, el País Vasco y sus territorios contemplan fallecidos en vías urbanas e interurbanas, mientras que los datos de España comprenden sólo los de vías interurbanas. En este último caso, se desconoce el sexo de 5 del total de los fallecidos por lo que no aparecen ni en la tabla de hombres ni en la de mujeres.

**En todos los casos, la mayoría de fallecidos han sido hombres.**

En la siguiente tabla se recogen las cifras de fallecidos atendiendo a los rangos de edad:

	FALLECIDOS SEGÚN RANGO DE EDAD					
	24 O MENOS AÑOS		ENTRE 25 Y 64 AÑOS		65 O MÁS AÑOS	
	CIFRA	%	CIFRA	%	CIFRA	%
Navarra	7	20%	17	51%	10	29%
País Vasco	0	0	29	69,05%	13	30,95%
Álava	0	0	8	61,54%	5	38,46%
Guipúzcoa	0	0	7	53,85%	6	46,15%
Vizcaya	0	0	14	87,50%	2	12,50%
España*	161	13,64%	760	64,41%	249	21,10%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

Al igual que en el caso anterior, todos los territorios contemplan los fallecidos en vías urbanas e interurbanas a excepción de España (sólo interurbanas). Además, en el caso de España se desconocen las edades de 10 de los fallecidos, por lo que no se contemplan en la tabla.

**El grupo mayoritario de fallecidos ha sido el intermedio, comprendido entre 25 y 64 años.**

En la siguiente tabla se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de vía, distinguiendo entre autopistas y autovías y el resto de vías:

	FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE VÍA			
	AUTOPISTA O AUTOVÍA		RESTO DE VÍAS	
	CIFRA	%	CIFRA	%
<b>Navarra</b>				
<b>País Vasco*</b>	7	16,67%	34	80,95%
<b>España*</b>	303	26%	877	74%

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco registra los fallecidos en vías urbanas e interurbanas, en el caso de España, la DGT contempla sólo las vías interurbanas. No disponemos de datos de fallecidos según tipo de vía en Navarra. Además, el registro del País Vasco, Trafikoa, sólo describe la tipología de 4 de 5 fallecidos en el mes de mayo, por lo que en la tabla que aparece sobre estas líneas faltaría por ubicar a un fallecido (al que no se ha determinado en qué tipo de vía ha fallecido) que sumaría el total de los 42 que se han registrado.

En la siguiente tabla se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de usuario:

	FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE USUARIO					
	CONDUCTOR		ACOMPañANTE		PEATÓN	
	CIFRA	%	CIFRA	%	CIFRA	%
<b>Navarra</b>	23	68%	4	12%	7	20%
<b>País Vasco</b>	30	71,43%	5	11,90%	7	16,67%
<b>Álava</b>	7	53,84%	3	23,08%	3	23,08%
<b>Guipúzcoa</b>	8	61,54%	2	15,38%	3	23,08%
<b>Vizcaya</b>	15	93,75%	0	0,00%	1	6,25%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

	FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE USUARIO (ESPAÑA)			
	CONDUCTOR+ACOMP		PEATÓN	
	CIFRA	%	CIFRA	%
<b>España*</b>	1.045	88,56%	135	11,44%

Fuente: DGT

En el caso de España no disponemos de datos que diferencien a los conductores de los acompañantes. Únicamente de los peatones. En todos los casos la mayoría de los fallecidos son los viajeros de los vehículos y entre ellos, los conductores.

En la siguiente tabla se muestran los datos correspondientes a la relación entre el número de fallecidos y el número de accidentes mortales registrados en cada territorio:

	RELACIÓN FALLECIDOS Y ACCIDENTES		
	FALLECIDOS	ACCIDENTES MORTALES	RATIO
Navarra*	28	24	1,17
País Vasco	42	39	1,08
Álava	13	12	1,08
Guipúzcoa	13	12	1,08
Vizcaya	16	15	1,07
España*	1.180	1.072	1,10

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

Los datos referidos al País Vasco y sus territorios comprenden los datos registrados en vías interurbanas y urbanas. En el caso de España y Navarra las cifras mostradas se corresponden sólo con los datos de vías interurbanas.

En todos los casos se aprecia que el ratio es próximo a la cifra 1. Es decir, **en la mayoría de los casos fallece una sola persona en cada accidente mortal.**

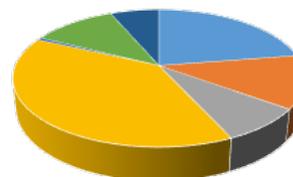
FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE		
ACCIDENTE	CIFRA	%
Colisión frontal	266	23%
Colisión lateral, frontolateral	147	12%
Colisión trasera	96	8%
Salida de vía	457	39%
Vuelco	7	1%
Atropello a peatón	131	11%
Otros	76	6%
<b>Total</b>	<b>1.180</b>	<b>100%</b>

Fuente: DGT

En la tabla de la izquierda se muestra la relación entre el número de fallecidos y las causas de los accidentes. Se muestra el número de fallecidos en cada tipo de accidente y la parte porcentual que suponen respecto al total de fallecidos. Los datos mostrados son referidos a los fallecidos en vías interurbanas en España, según la DGT.

Se aprecia claramente que el tipo de accidente más común es la salida de vía (39% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (23%).

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE



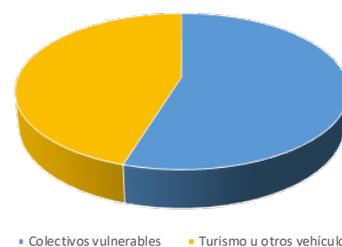
- Colisión frontal
- Colisión lateral, frontolateral
- Colisión trasera múltiple
- Salida de vía
- Vuelco
- Atropello a peatón
- Otros

A continuación, se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de transporte en el que viajaban en el País Vasco y en España:

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE		
TIPO DE TRANSPORTE	CIFRA	%
Peatón	* 8	19,04%
Bicicleta	1	2,38%
Motocicleta	14	33,33%
Colectivos vulnerables	23	54,75%
Turismo u otros vehículos	19*	45,25%
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TR. (C.VULNERABLES) PAÍS VASCO



Según Trafikoa, de las 42 personas que han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco, 8 han sido peatones, 14 motoristas, 1 ciclista y 19 personas en turismos u otros vehículos. Esto supone que más del 50% de las 42 personas fallecidas (54,75%) pertenecían a colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas). La cifra de 8 peatones o “viandantes” fallecidos, presentada por Trafikoa, no coincide con los datos registrados en sus tablas estadísticas (que recogen los datos mes a mes atendiendo al territorio, sexo y si es conductor, peatón o acompañante). En dichas tablas hemos contado 7 peatones fallecidos.

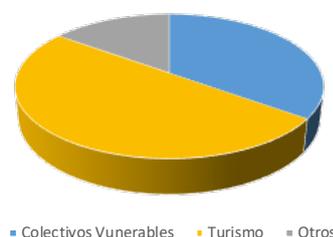
De las 19 personas que viajaban en automóvil u otros vehículos, 14 eran conductores y 5 acompañantes.

Resulta destacado el incremento de los motoristas fallecidos en el País Vasco: 14 en 2018 frente a los 8 registrados en 2017. En nuestro informe de verano ya destacábamos que de los 7 fallecidos registrados 5 habían sido motoristas. (71,42%).

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE EN ESPAÑA		
MEDIO DE TRANSPORTE	CIFRA	%
Peatón	135	11%
Ciclista	36	3%
Ciclomotorista	30	3%
Motorista	211	18%
Colectivos vulnerables	412	35%
Turismo	594	50%
Furgoneta	64	5%
Camión hasta 3.500kg	9	1%
Camión más de 3.500kg	52	4%
Autobús	11	1%
Otros	38	3%
Sin especificar	0	1%
<b>Total</b>	<b>1.180</b>	<b>100%</b>

Fuente: DGT

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TR. (C.VULNERABLES) ESPAÑA



En este caso se trata de datos referidos a fallecidos en vías inteurbanas en España. El colectivo que registra más fallecidos, con diferencia, es el de personas que viajan en vehículos turismos (50%), seguido del grupo de los colectivos vulnerables (34%), al que pertenecen los peatones, ciclistas, ciclomotoristas y motoristas, siendo este último grupo el que presenta peso mayor (18%).

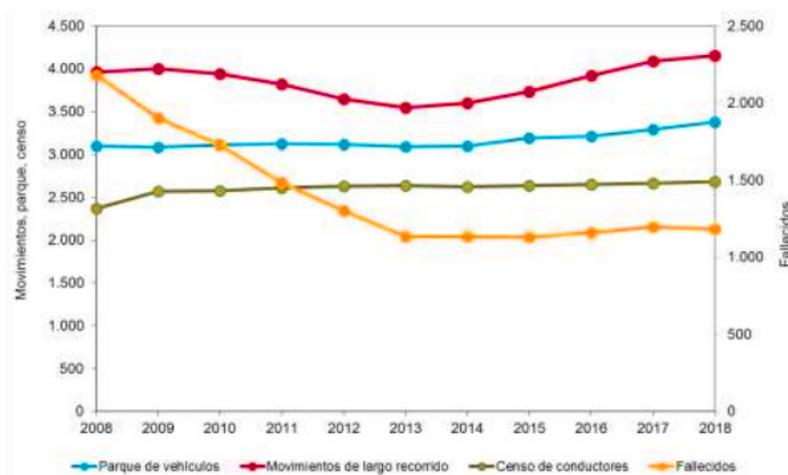
En la siguiente tabla se relacionan las cifras correspondientes al número de fallecidos con los movimientos de largo recorrido realizados, el parque de vehículos y el censo de conductores:

COMPARATIVA EVOLUCIÓN MOVIMIENTOS LARGO RECORRIDO, PARQUE VEHÍCULOS, CENSO CONDUCTORES Y FALLECIDOS								
	AÑOS DE REGISTRO				DIFERENCIAS 2017-2018		DIFERENCIAS 2008-2018	
	2008	2016	2017	2018	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos de largo recorrido	396.005.957	392.095.882	408.476.931	416.354.516	7.877.585	1,93%	20.348.559	5,14%
Parque de vehículos	30.969.224	32.106.520	32.929.004	33.754.036	825.032	2,51%	2.784.812	8,99%
Censo de conductores	23.657.166	26.504.480	26.640.595	26.803.256	162.661	0,61%	3.146.090	13,30%
Fallecidos	2.180	1.161	1.200	1.180	-20	-1,50%	-1000	-45,87%

Fuente: DGT

Para poder realizar una valoración sobre la evolución de los fallecidos en accidente de tráfico respecto a los años anteriores y a hace una década, resulta interesante cotejar los datos con la evolución de otros parámetros como el número de desplazamientos realizados, el parque de vehículos existentes o el censo de conductores. Es lógico que pensemos que el número de fallecidos evolucione de manera similar que el resto de parámetros, de tal manera que si estos aumentan o disminuyen, la cifra de fallecidos haga lo propio. Sin embargo, los datos registrados nos muestran una realidad muy diferente. Mientras que tanto los movimientos, como el parque de vehículos y el censo de conductores aumentan respecto al año anterior, entre un 0,5 y un 2,5%, el número de fallecidos disminuye un 1,5%. Si comparamos los datos de 2018 con los de una década antes, la diferencia se hace todavía mayor: todos los parámetros aumentan entre un 5 y un 13,5%, mientras que la cifra de fallecidos disminuye hasta casi la mitad (-45,87%).

La gráfica elaborada por la DGT (abajo) muestra la evolución de los siguientes datos: fallecidos en accidente, parque de vehículos, censo de conductores y desplazamientos de largo recorridos realizados. Según la gráfica, todos los parámetros han aumentado, salvo en el caso de los fallecidos que han disminuido.



Fuente: DGT

## 2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

Según la DGT las causas que se encuentran detrás de los accidentes son las siguientes:

<b>CAUSAS DE LOS ACCIDENTES (DGT)</b>	
<b>Distracciones</b>	36%
<b>Velocidad</b>	19%
<b>Cansancio o sueño</b>	22%
<b>Alcohol y drogas</b>	42%

Fuente: DGT

En nota de prensa presentada en noviembre del pasado año, la DGT citaba los porcentajes que aparecen en la tabla anterior. Dichos porcentajes los calificaba como “concurrentes”, es decir, pudiéndose presentar de manera simultánea en varios accidentes. De hecho, si nos fijamos, la suma de los porcentajes supera el 100%.

En anteriores ediciones hemos recordado, que el factor humano supera, en cualquier caso, el 90% de los accidentes con víctimas mortales, lo cual englobaría las causas anteriores, ocurriendo de manera simultánea en mismos accidentes o por separado en distintos.

Esto coincide con una teoría que hemos mantenido en el RACVN y que hemos expuesto en numerosas ocasiones:

### **“Detrás de la mayoría de los accidentes de tráfico se encuentra el factor humano”**

\*Entendemos por factor humano aquellas circunstancias en las que el origen del accidente son las personas y no circunstancias externas, como un error mecánico del automóvil, defectos en la calzada, etc.

Debemos destacar que, según la DGT, del conjunto de los fallecidos en accidente de tráfico en España, 175 personas no llevaban puesto el cinturón de seguridad. La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco se ha referido al 20,8% de los fallecidos en el País Vasco (8 personas).

El 22% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas en 2018 no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente.

De los 211 fallecidos en motocicleta, 7 no utilizaban casco. Tampoco lo utilizaban 5 usuarios de ciclomotor de los 30 fallecidos en este tipo de vehículo. En el caso de los ciclistas, de los 36 fallecidos, 5 no lo llevaban, pese a ser obligatorio en vías interurbanas.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los fallecidos en accidente de tráfico que no han usado los accesorios de seguridad (cinturón, casco, etc), con el total de fallecidos según cada tipo de vehículo, y el porcentaje que supone cada uno de ellos respecto a esos totales. Se muestran datos correspondientes a 2017 y 2018:

FALLECIDOS SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO...)						
TIPO DE VEHÍCULO	2017			2018		
	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%
Bicideta	43	7	16,28%	36	5	13,89%
Ciclomotor	20	0	0%	30	5	16,67%
Motocicleta	242	2	1%	211	7	3%
Ciclomotor + Motocicleta	262	2	0,76%	241	12	4,98%
Turismo	649	168	26%	594	133	22%
Furgoneta	75	14	18,67%	64	14	21,88%
Turismo + Furgoneta	725	182	25%	658	147	22%

Fuente: DGT

Se trata de datos referidos a accidentes sucedidos en España en vías interurbanas. En la tabla se muestran en color verde aquellos datos que han disminuido en 2018 respecto al año anterior. Resulta llamativo que, en el caso de las motocicletas (y con ello al grupo que engloba a motoristas y ciclomotoristas), pese a haber disminuido el número total de motoristas fallecidos, ha aumentado la proporción de fallecidos que no han utilizado el casco.

En 2017 fallecieron más motoristas en total (242 frente a los 211 de 2018). Sin embargo, en 2018 fallecieron más motoristas que no utilizaron casco que en 2017 (7 fallecidos en 2018 y 2 en 2017). Es decir, el porcentaje de motoristas fallecidos que no ha utilizado casco ha pasado de un 1% en 2017 a un 3% en 2018.

Entre los colectivos cuyos porcentajes de usuarios que no han utilizado los accesorios de seguridad han aumentado han sido los ciclomotoristas, los motoristas y los usuarios de las furgonetas, mientras que en el caso de los ciclistas y los automovilistas han disminuido.



## 2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Durante el pasado año 42 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco y 34 en Navarra (3 y 6 personas más que en 2017, respectivamente).

Por territorios históricos, Guipúzcoa es el único en el que las cifras de fallecidos disminuyen respecto al año anterior (22 en 2017 y 13 en 2018). En el caso de Álava y Vizcaya aumentan de 9 a 13 y de 8 a 16 respectivamente. Especialmente llamativo es este último caso en el que la cifra llega a duplicarse.

En el caso de España, en 2018 han fallecido 1180 personas en accidente de tráfico, lo que supone una reducción de 20 personas respecto al 2017.

Con los datos obtenidos podemos establecer un perfil tipo de los fallecidos en accidentes de tráfico: Se trataría de una persona (varón) de mediana edad, que viaja en automóvil como conductor y que debido principalmente a una distracción (factor humano en cualquier caso), se sale de la vía falleciendo el sólo en el accidente. (Quedando como segundo posible tipo de accidente la colisión frontal y/o frontolateral).

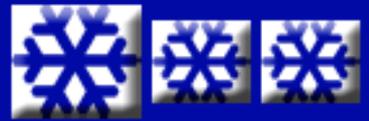
En el caso del País Vasco nos encontramos con que las víctimas pertenecientes a los colectivos vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) suponen el 55% (23) del total de los 42 fallecidos registrados. Entre ellos es especialmente destacada la cifra de los motoristas fallecidos (14), que suponen un 33% de los 42 fallecidos. De hecho, en el balance que realizamos en el RACVN al finalizar la Campaña de Verano, destacamos que de las 7 personas fallecidas en el País Vasco durante los meses de julio y agosto, 5 habían sido motoristas (71,42%).

Según la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, “pese a que se observa un aumento del número de personas fallecidas pertenecientes a colectivos vulnerables, se va consolidando una tendencia descendente en la evolución de la siniestralidad en Euskadi”.

La tendencia es similar en Navarra, donde pese a haberse registrado seis fallecidos más que en 2017, la tendencia en un contexto de tiempo mayor es de una reducción progresiva, desde las 118 personas fallecidas en el año 2000. Si analizamos la evolución por cuatrienios, en Navarra, las cifras muestran un descenso progresivo de los fallecidos en accidente de tráfico: 113 entre 2015 y 2018, 148 entre 2011 y 2014, o 294 entre el año 2000 y el 2003. Desde ese primer cuatrienio del 2000, se ha producido un descenso del 60%.

Atendiendo a los datos de la DGT, se ha reducido la cifra de fallecidos en un 1,5% respecto al 2017 (de 1198 a 1180) y de un 45,87% respecto a hace 10 años (de 2180 en 2008 a 1180 en 2018). Sin embargo, en los respectivos periodos, los desplazamientos de largo recorrido han aumentado en un 1,93% respecto al 2017 y en un 5,14% respecto al 2008, como también lo han hecho el parque de vehículos y el censo de conductores, en un 2,51% frente al 2017 y un 8,99% frente al 2008 y en un 0,61% respecto a 2017 y un 13,30% respecto al 2008, respectivamente.

**Pese a que el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos han aumentan, la cifra de fallecidos en carretera disminuye, pudiendo registrarse aumentos esporádicos que, en cualquier caso, no marcan una trayectoria.**



# Recuerda, si vas a conducir este invierno, toda precaución es poca



No olvides poner en práctica los siguientes consejos:

- 1.- Extremar las precauciones
- 2.- Tener el automóvil a punto
- 3.- Reducir la velocidad conduciendo de manera suave y progresiva
- 4.- Aumentar la distancia de seguridad
- 5.- Aunque no debemos utilizar el teléfono móvil mientras conducimos, sí debemos llevarlo siempre con nosotros
- 6.- Resulta imprescindible llevar la iluminación del automóvil en buen estado para poder ver bien y ser vistos por el resto de los usuarios
- 7.- En caso de presenciar o encontrarnos con un accidente utilizar el protocolo PAS

**RAC**  
VASCO NAVARRO

Si vas a conducir este invierno:  
"al mal tiempo, más prudencia"

1. Herramientas
2. Documento
3. Triángulo y botellas
4. Asiento y cinturón
5. Comida y bebida
6. Mapa
7. Teléfono móvil
8. Ventana
9. Neumáticos
10. Asiento y cinturón
11. P2h
12. Cama
13. Teléfono móvil
14. Alcohol y comida
15. Teléfono móvil
16. Límite de velocidad 120
17. Camión
18. on/off?
19. Carro
20. Gafas
21. PAS

PON EN PRÁCTICA ESTOS CONSEJOS  
Consulta la explicación de cada consejo en la parte trasera de esta hoja.

**PAS**

WWW.RACVN.NET

Más información en nuestra página web en el siguiente enlace o escaneando el código QR:

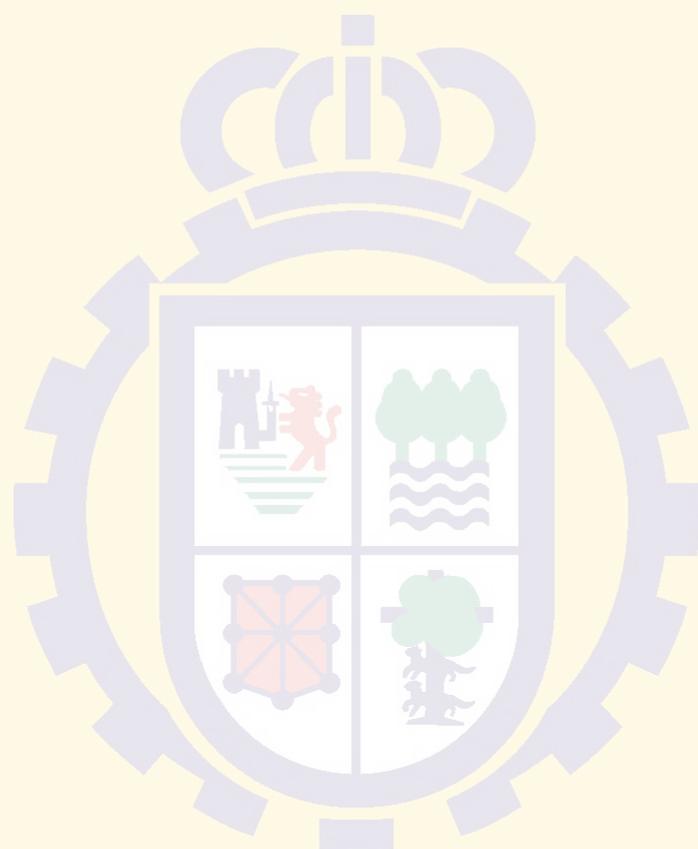
<http://www.racvn.net/contenido/675/consejos-racvn-para-conducir-en-circunstancias-adversas.aspx>

Es un consejo del RAC Vasco Navarro





### **3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES POR SEGMENTOS, MARCAS Y MODELOS**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

### 3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS

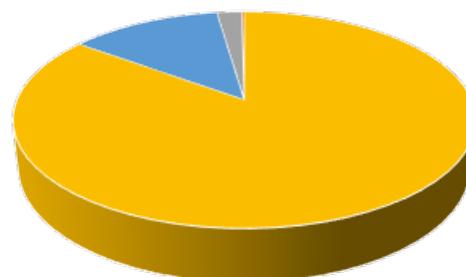
#### 3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

En los siguientes apartados presentamos las cifras correspondientes al parque de vehículos en España a fecha de octubre de 2018, en función de la tipología de automóvil y a la fuente de alimentación o energía empleada. De esta primera tabla se pueden extraer otras más concretas sobre la proporción o cuota de cada tipo de vehículo respecto del total y/o cada tipo de energía:

PARQUE DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA A 15 DE OCTUBRE DE 2018				
FUENTE DE ENERGÍA	TURISMOS	COMERCIALES ≤ 3,5T	INDUSTRIALES >3,5T	AUTOBUSES Y MICROBUSES
Eléctrico puro (BEV)	12.852	4.749	35	52
Eléctrico de autonomía extendida (E-REV)	1.061	0	0	6
Híbrido enchufable (PHEV)	10.323	0	0	62
Hidrógeno (FCEV)	1	0	0	0
Híbrido no enchufable	228.214	0	129	649
GLP/GNC/GNL	25.239	5.009	2.564	2.272
Gasolina	9.476.470	185.378	3.041	178
Diésel	14.729.594	3.442.204	591.004	56.895
Otros	1.187	19	25	2
<b>TOTAL</b>	<b>24.484.941</b>	<b>3.637.359</b>	<b>596.798</b>	<b>60.116</b>

VEHÍCULOS POR TIPO		
TIPO	CIFRA	%
Turismos	24.484.941	85,08%
Comerciales <= 3,5T	3.637.359	12,64%
Industriales >3,5T	596.798	2,07%
Autobuses y Microbuses	60.116	0,21%
<b>TOTAL</b>	<b>28.779.214</b>	<b>100,00%</b>

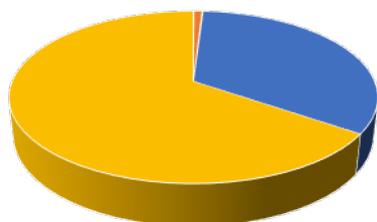
CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO



■ Turismos ■ Comerciales <= 3,5T ■ Industriales >3,5T ■ Autobuses y Microbuses



CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO DE ENERGÍA EMPLEADA



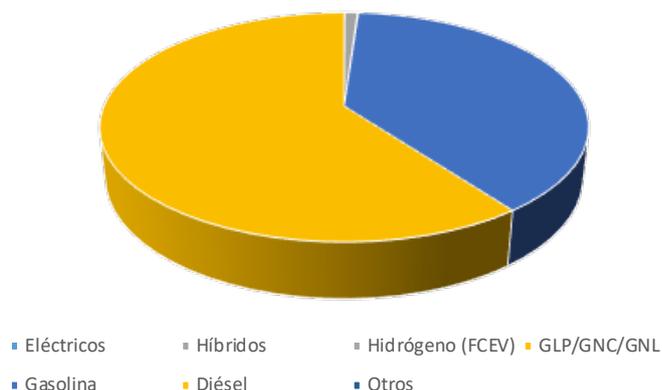
■ Eléctricos ■ Híbridos ■ Hidrógeno (FCEV) ■ GLP/GNC/GNL ■ Gasolina ■ Diésel ■ Otros

CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO DE ENERGÍA EMPLEADA		
FUENTE DE ENERGÍA	CIFRA	%
Eléctrico puro (BEV)	17.688	0,06%
Eléctrico de autonomía extendida (E-REV)	1.067	0%
Eléctricos	18.755	0,06%
Híbrido enchufable (PHEV)	10.385	0,04%
Híbrido no enchufable	228.992	0,12%
Híbridos	239.377	0,16%
Hidrógeno (FCEV)	1	0%
GLP/GNC/GNL	35.084	0,12%
Gasolina	9.665.067	33,58%
Diésel	18.819.697	65,39%
Otros	1.233	0%
<b>TOTAL</b>	<b>28.779.214</b>	<b>100%</b>



CLASIFICACIÓN DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE ENERGÍA EMPLEADA		
FUENTE DE ENERGÍA	CIFRA	%
Eléctrico puro (BEV)	12.852	0,05%
Eléctrico de autonomía extendida (E-REV)	1.061	0,01%
<b>Eléctricos</b>	<b>13.913</b>	<b>0,06%</b>
Híbrido enchufable (PHEV)	10.323	0,04%
Híbrido no enchufable	228.214	0,93%
<b>Híbridos</b>	<b>238.537</b>	<b>0,97%</b>
Hidrógeno (FCEV)	1	0,01%
GLP/GNC/GNL	25.239	0,10%
Gasolina	9.476.470	38,70%
Diésel	14.729.594	60,16%
Otros	1.187	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>24.484.941</b>	<b>100,00%</b>

CLASIFICACIÓN DE AUTOMÓVILES TURISMO POR TIPO DE ENERGÍA EMPLEADA



**EL COMBUSTIBLE DIÉSEL SIGUE SIENDO LA FUENTE DE ENERGÍA MÁS EMPLEADA EN EL PARQUE DE VEHÍCULOS.**



Acorde con la información presentada en las anteriores tablas podemos concluir que, del total de parque de vehículos existente en España (28.779.214), la mayoría son automóviles turismo (85,08%, 24.484.041), seguidos de los vehículos comerciales de menos de 3,5T de peso que suponen el 12,64%. La suma de vehículos industriales pesados y de los autobuses no llegan al 10%.

Atendiendo a las fuentes de energía empleadas por el conjunto del parque de vehículos estatal, la energía mayoritaria es el combustible diésel con un 65,39%. Esto supone que 18.819.697 vehículos en España emplean esta energía, seguida por la gasolina que supone algo más de la mitad que los diésel, un 33,58% (9.665.067).

Si nos centramos sólo en los automóviles turismo, el combustible diésel sigue siendo el mayoritario con un 60,16%, lo que supone que 14.729.594 automóviles en España emplean esta energía de un total de 24.484.941 automóviles. En este caso la gasolina sigue siendo la segunda opción con un 38,70% (9.476.470).

Entre las otras alternativas, la de mayor peso es la de los híbridos que apenas llega al 1%, seguida de los de gas GLP/GNC/GNL con un 0,1% y los eléctricos 0,06%.

### 3.2.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA

En la siguiente tabla aparece el número de automóviles turismos matriculados en cada comunidad autónoma y territorio, así como en el conjunto de España, en 2017 y en 2018. En todos los casos las cifras han aumentado en torno a un 6% respecto al año pasado. (En la tabla se muestran en verde los casos en los que se registra un crecimiento positivo, que en este caso son todos los territorios).

AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS 2018				
TERRITORIO	2018	2017	DIFERENCIA	CTO%
País Vasco	41.701	39.622	2.079	5,25%
Álava	7.528	7.128	400	5,61%
Guipúzcoa	13.168	12.481	687	5,51%
Vizcaya	21.005	20.013	992	4,96%
Navarra	13.243	12.314	929	7,54%
España	1.321.438	1.234.932	86.506	7,00%



Pese a que las cifra superan las registradas durante el año anterior, en todos los casos, la evolución de las ventas ha desminuido de manera notoria en el último semestre del año, tal y como se refleja en la siguiente gráfica elaborada por ANFAC. En el RACVN entendemos que la actualidad política ha condicionado en gran medida la desaceleración de las ventas debido a que los anuncios de una mayor fiscalización a los combustibles fósiles, especialmente el gasoil, no ha hecho sino crear incertidumbre y temor entre los usuarios haciendo que muchos pospongan su compra a más adelante.



### 3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se recogen los datos correspondientes a las matriculaciones en las distintas comunidades autónomas y los territorios en función del tipo de combustible y la variación respecto al año anterior.

En 2018 las matriculaciones de automóviles han aumentado respecto al año anterior, excepto en el caso del gasoil (diésel) en el que sus ventas han disminuido en todos los casos.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIÉSEL MATRICULADOS 2018				
TERRITORIO	2018	2017	DIFERENCIA	CTO%
País Vasco	13.071	17.149	-4.078	-23,77%
Álava	2.074	2.730	-656	-24,03%
Guipúzcoa	4.222	5.381	-1.159	-21,54%
Vizcaya	6.775	9.038	-2.263	-25,04%
Navarra	4.389	5.984	-1.595	-26,65%
España	412.289			
AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS 2018				
TERRITORIO	2018	2017	DIFERENCIA	CTO%
País Vasco	25.781	20.216	5.565	27,53%
Álava	4.820	3.938	882	22,40%
Guipúzcoa	8.202	6.461	1.741	26,95%
Vizcaya	12.759	9.817	2.942	29,97%
Navarra	7.952	5.774	2.178	37,72%
España	646.183			
AUTOMÓVILES TURISMOS "RESTO" MATRICULADOS 2018				
TERRITORIO	2018	2017	DIFERENCIA	CTO%
País Vasco	2.849	2.247	602	26,79%
Álava	634	450	184	37,83%
Guipúzcoa	744	639	105	16,43%
Vizcaya	1.471	1.158	313	27,03%
Navarra	902	557	345	61,94%
España	71.358			



Acorde con la información mostrada en la anterior página, también podemos saber cuál ha sido la cuota de mercado de cada tipo de combustible en cada comunidad, territorio y en el conjunto de España. Resulta llamativo que, en todos los casos, la opción mayoritaria ha sido la gasolina, relegando a un segundo lugar al diésel.

CUOTAS DE MERCADO DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE ENERGÍA EN 2018					
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
País Vasco	31,35%	61,82%	93,17%	6,83%	100,00%
Álava	27,55%	64,03%	91,58%	8,42%	100,00%
Guipúzcoa	32,06%	62,29%	94,35%	5,65%	100,00%
Vizcaya	32,25%	60,75%	93,00%	7%	100,00%
Navarra	33,14%	60,05%	93,19%	6,81%	100,00%
España	31,30%	48,90%	80,20%	19,80%	100,00%



En la siguiente tabla se muestran las cuotas de mercado de los automóviles matriculados en base a los combustibles, en los años 2018 y 2017. Mientras que hace 2 años la primera opción era la de los turismos diésel, aunque seguida muy de cerca por los de gasolina, durante 2018 los gasolina han superado a los diésel. Asimismo, el resto de energías, entre las que se encuentran los híbridos y los eléctricos, van sumando poco a poco una mayor cuota de mercado.

VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO ESPAÑA 2017 2018			
AÑO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO
2018	31,30%	48,90%	19,80%
2017	48,30%	46,60%	5,10%
Diferencia	-17,00%	2,30%	14,70%



PESE A QUE SIGUE SIENDO EL COMBUSTIBLE MAYORITARIO DEL PARQUE MÓVIL DE VEHÍCULOS DE ESPAÑA (65,39%) Y DE LOS AUTOMÓVILES TURISMOS (60,16%), EL COMBUSTIBLE DIÉSEL HA DEJADO DE SER LA PRIMERA OPCIÓN AL COMPRAR UN AUTOMÓVIL NUEVO (31,30% DE LAS MATRICULACIONES FRENTE AL 48,90% QUE HAN REGISTRADO LOS TURISMOS DE GASOLINA).

En las siguientes dos tablas se muestra el porcentaje de matriculaciones de Navarra, el País Vasco y sus territorios respecto a España y cuáles son los de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya respecto al País Vasco.

El País Vasco acumula un 3,16% de las ventas totales realizadas en España en 2018, mientras que Navarra un 1%. Dentro del País Vasco, el territorio que más ventas ha registrado ha sido Vizcaya (un 1,59% del total de las ventas de España), mientras que el que menos ha sido Álava con un 0,57% del total.

En función del tipo de carburante, las cuotas varían levemente, siguiendo la misma tendencia que el caso general.

CUOTA DE MERCADO DE LAS COMUNIDADES Y TERRITORIOS RESPECTO A ESPAÑA				
TERRITORIO	TOTAL	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO
País Vasco	3,16%	3,17%	3,99%	3,99%
Álava	0,57%	0,50%	0,75%	0,89%
Guipúzcoa	1%	1,02%	1,27%	1,04%
Vizcaya	1,59%	1,64%	1,98%	2,06%
Navarra	1%	1,07%	1,23%	1,26%
España	100%	100%	100%	100%



Respecto al País Vasco, las cuotas del mercado se han repartido de la siguiente manera: 50,37% Vizcaya, 31,58% Guipúzcoa y 18,05% Álava. También en este caso, si atendemos los datos en función del tipo de carburante, las cuotas varían levemente, siguiendo la misma tendencia que el caso general.

CUOTA DE MERCADO DE LAS COMUNIDADES Y TERRITORIOS RESPECTO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	15,87%	18,70%	22,25%	18,05%
Guipúzcoa	32,30%	31,81%	26,11%	31,58%
Vizcaya	51,83%	49,49%	51,64%	50,37%
País Vasco	100%	100%	100%	100%



LAS MATRICULACIONES DEL VEHÍCULOS TURISMOS DEL PAÍS VASCO SUPONEN UN 3,16% DEL TOTAL DE LAS REGISTRADAS EN ESPAÑA, MIENTRAS QUE LAS DE NAVARRA SUPONEN UN 1%. EN EL CASO DEL PAÍS VASCO, VIZCAYA REGISTRA MÁS DEL 50% DE LAS VENTAS DE TURISMOS DEL PAÍS VASCO, SEGUIDA POR GUIPÚZCOA (31,58%) Y POR ÁLAVA (18,05%), RESPECTIVAMENTE.

### 3.4.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2018

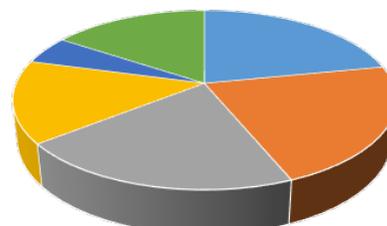
#### 3.4.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR TIPO DE AUTOMÓVIL					
TIPO	2018		2017		VARIACIÓN
	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
Urbano	55.133	4,20%	52.517	4,30%	5%
Utilitario	289.413	21,90%	289.512	23,40%	0%
Compacto	272.740	20,60%	273.820	22,20%	-0,40%
Medio	61.287	4,60%	74.489	6%	-17,70%
Deportivo	2.726	0,20%	2.938	0,20%	-7,20%
Grande	8.661	0,70%	9.672	0,80%	-10,50%
Premium	2.487	0,20%	2.068	0,20%	20,30%
Monovolumen pequeño	67.943	5,10%	76.067	6,20%	-10,70%
Monovolumen grande	7.753	0,60%	10.128	0,80%	-23,40%
SUV pequeño	196.641	14,90%	145.334	11,80%	35,30%
SUV medio	288.870	21,90%	239.562	19,40%	20,60%
SUV grande	54.873	4,20%	45.755	3,70%	19,90%
SUV premium	7.929	0,60%	8.335	0,70%	-4,90%
Todoterreno	4.982	0,40%	4.734	0,40%	5,20%
<b>TOTAL</b>	<b>1.321.438</b>	<b>100%</b>	<b>1.234.931</b>	<b>100%</b>	



RANKING 5 TIPOS DE COCHE MÁS VENDIDOS EN 2018		
TIPO DE COCHE	UDS VENDIDAS	CUOTA DE MCO
Utilitario	289.413	21,90%
SUV medio	288.870	21,90%
Compacto	272.740	20,60%
SUV pequeño	196.641	14,90%
Monovolumen pequeño	67.943	5,10%
Otros (el resto)	205.831	15,70%

Ranking de matriculaciones por tipo de automóvil



- Utilitario
- SUV medio
- Compacto
- SUV pequeño
- Monovolumen pequeño
- Otros (el resto)



La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la del 2017. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios se encuentran los utilitarios, los compactos, los SUV medianos y pequeños y los monovolúmenes pequeños. Sin embargo, en 2017 el SUV mediano ocupaba la tercera posición en el ranking, por detrás de los compactos, mientras que en 2018 ha subido a la segunda plaza por delante de los compactos.

Aunque el mercado sigue la tendencia del año anterior, resulta llamativo que segmentos que años atrás tenían una mayor presencia en la actualidad han disminuido sus cuotas. Es el caso de los vehículos familiares o berlinas, que se corresponderían principalmente con los segmentos grande y premium de la clasificación de ANFAC.

### 3.4.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2018

#### A.- ESPAÑA

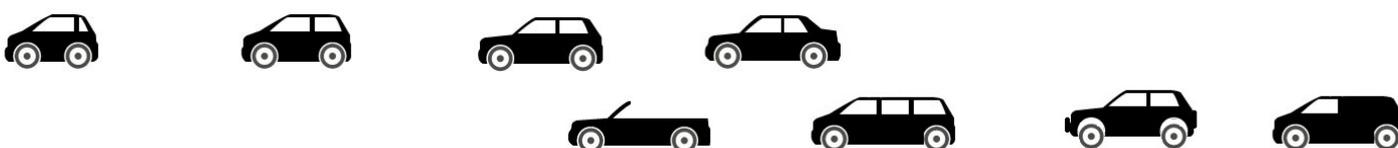
RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2018		
MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Seat	107.328	8,12%
2 Volkswagen	102.954	7,79%
3 Peugeot	98.914	7,49%
4 Renault	96.198	7,28%
5 Opel	79.755	6,04%
6 Toyota	71.267	5,39%
7 Citroën	68.917	5,22%
8 Kia	67.786	5,13%
9 Hyundai	64.573	4,89%
10 Ford	63.301	4,79%
* Otras marcas	500.445	37,87%
<b>TOTAL</b>	<b>1.321.438</b>	<b>100%</b>



Ranking de matriculaciones por marca en España



- Seat
- Volkswagen
- Peugeot
- Renault
- Opel
- Toyota
- Citroën
- Kia
- Hyundai
- Ford
- Otras marcas



**Aviso importante:** Aunque los datos del ranking muestran valores reales del registro de matriculaciones, hay que precisar que estos datos podrían no corresponderse con las ventas directas a los ciudadanos. Esto se debe a que en el computo global de matriculaciones también se encuentran los coches que se venden fuera de la provincia después de ser matriculados (los kilómetro cero), las ventas de flotas de empresas, el renting e incluso la exportación.

## B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN EL PAÍS VASCO			
MARCA		UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Opel	3365	8,07%
2	Peugeot	3299	7,91%
3	Seat	3056	7,33%
4	Renault	2912	6,98%
5	Volkswagen	2890	6,93%
*	Otras	26179	62,78%
TOTAL		41701	100,00%



## C.- NAVARRA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN NAVARRA			
MARCA		UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	FIAT	1572	11,87%
2	Peugeot	1020	7,70%
3	Volkswagen	995	7,51%
4	Seat	923	6,97%
5	Opel	867	6,55%
*	Otras	7866	59,40%
TOTAL		13243	100,00%



La marca de automóviles más vendida en 2018 en España ha sido Seat, que en 2017 ocupó el segundo puesto en el ranking por detrás de Renault y seguida por Volkswagen. En 2018 la marca alemana ha ascendido a la segunda plaza y Peugeot se ha hecho con la tercera posición relegando a Renault a la cuarta plaza en ranking.

En la quinta posición repite Opel.

Por lo tanto, aunque hayan cambiado de orden, las 5 marcas que más automóviles han vendido en España en 2018 son las mismas que en 2017.

En el caso del País Vasco, Opel repite como marca más vendida, mientras que Renault pasa de la segunda plaza en 2017 a la cuarta en 2018, Peugeot sube de la tercera a la segunda plaza, Seat también sube de la quinta a la tercera y Volkswagen entra en ranking de las 5 marcas más vendidas ocupando la quinta posición y dejando fuera del las cinco primeras plazas del ranking a Ford, que en 2017 ocupó la cuarta posición en el ranking.

En Navarra, Fiat repite como marca más vendida. Peugeot y Volkswagen ocupan la segunda y tercera plaza respectivamente intercambiándose entre sí la posición que ocuparon en 2017. La cuarta posición es para Seat que entra en el ranking de las 5 marcas en 2018 desde una sexta posición en 2017, dejando fuera a Renault en 2018. La quinta plaza es para Opel que baja una posición respecto al 2017.

En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las más vendidas han sido Peugeot, Ford y Opel, respectivamente.

## D.- ÁLAVA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA		
MARCA	UNIDADES VENDIDAS	CUOTA DE MERCADO
1 Peugeot	703	9,34%
2 Hyundai	655	8,70%
3 Volkswagen	500	6,64%
4 Nissan	493	6,55%
5 Ford	463	6,15%
* Otras	4.714	62,62%
<b>TOTAL</b>	<b>7.528</b>	<b>100,00%</b>



## E.- GUIPÚZCOA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA		
MARCA	UNIDADES VENDIDAS	CUOTA DE MERCADO
1 Ford	1.206	9,16%
2 Opel	1.130	8,58%
3 Volkswagen	983	7,47%
4 Seat	946	7,18%
5 Peugeot	886	6,73%
* Otras	8.017	60,88%
<b>TOTAL</b>	<b>13.168</b>	<b>100,00%</b>



## F.- VIZCAYA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA		
MARCA	UNIDADES VENDIDAS	CUOTA DE MERCADO
1 Opel	1.797	8,56%
2 Renault	1.775	8,45%
3 Peugeot	1.710	8,14%
4 Seat	1.704	8,11%
5 Volkswagen	1.407	6,70%
* Otras	12.612	60,04%
<b>TOTAL</b>	<b>21.005</b>	<b>100,00%</b>



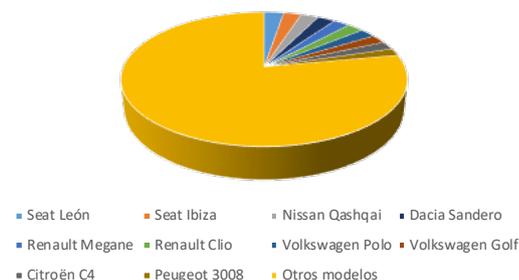
### 3.4.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2018

#### A.- ESPAÑA

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2018		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Seat León	34.897	2,64%
2 Seat Ibiza	31.392	2,38%
3 Nissan Qashqai	31.287	2,37%
4 Dacia Sandero	31.130	2,36%
5 Renault Megane	29.082	2,20%
6 Renault Clio	28.859	2,18%
7 Volkswagen Polo	28.173	2,13%
8 Volkswagen Golf	27.090	2,05%
9 Citroën C4	26.193	1,98%
10 Peugeot 3008	22.870	1,73%
* Otros modelos	1.030.465	77,98%
<b>TOTAL</b>	<b>1.321.438</b>	<b>100%</b>



Ranking de matriculaciones por modelo en España



Por modelos, el Seat León y el Seat Ibiza repiten como coches más vendidos en España en primera y segunda posición, respectivamente. En 2018 el Nissan Qashqai ha sido el tercer modelo más vendido en España, subiendo de la sexta posición que ocupó en el ranking en 2017. El Dacia Sandero sube de la octava posición de 2017 a la cuarta, mientras que el Renault Megane, que en 2017 ocupaba la tercera plaza pasa a la quinta.

En el País Vasco, el Renault Megane ha sido el coche más vendido, irrumpiendo con fuerza, ya que en 2017 no consiguió ocupar ninguna de las 10 primeras posiciones del ranking. El Seat León pasa del segundo al tercer lugar, colocándose segundo el Dacia Sandero (que en 2017 fue quinto). El Hyundai Tucson pasa de ser el más vendido en 2017 a ser el cuarto en 2018, mientras que el Ford Kuga pasa de la tercera a la quinta posición.

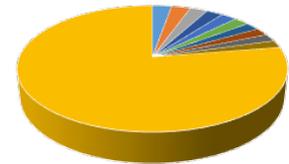
En el caso de Navarra, Fiat consigue hacerse con las tres primeras posiciones. El Fiat 500X renueva su plaza como coche más vendido, seguido por el Fiat 500, que irrumpe en el ranking, y por el Fiat Panda, que pasa de la segunda plaza de 2017 a la tercera en 2018. La cuarta plaza ha sido para el Dacia Sandero (séptimo en 2017) y la quinta para el Renault Megane, que el año pasado no estaba en la lista de los 10 más vendidos en Navarra.

## B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Renault Megane	1.152	2,76%
2 Dacia Sandero	1.133	2,72%
3 Seat León	1.033	2,48%
4 Hyundai Tucson	981	2,35%
5 Ford Kuga	927	2,22%
6 Peugeot 3008	892	2,14%
7 Peugeot 308	826	1,98%
8 Volkswagen Golf	818	1,96%
9 Kia Sportage	797	1,91%
10 Nissan Quasqai	783	1,88%
* Otros modelos	32.359	77,60%
<b>TOTAL</b>	<b>41.701</b>	<b>100,00%</b>



Ranking de matriculaciones por modelo en el País Vasco



- Renault Megane
- Dacia Sandero
- Seat León
- Hyundai Tucson
- Ford Kuga
- Peugeot 3008
- Peugeot 308
- Volkswagen Golf
- Kia Sportage
- Nissan Quasqai
- Otros modelos

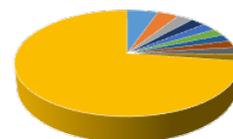


## C.- NAVARRA

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Fiat 500X	706	5,33%
2 Fiat 500	486	3,66%
3 Fiat Panda	346	2,61%
4 Dacia Sandero	334	2,55%
5 Renault Megane	316	2,39%
6 Volkswagen Tiguan	292	2,21%
7 Citroën C4	291	2,19%
8 Seat León	289	2,18%
9 Nissan Qashqai	281	2,12%
10 Peugeot 3008	278	2,09%
* Otros modelos	9.624	72,67%
<b>TOTAL</b>	<b>13.243</b>	<b>100,00%</b>



Ranking de matriculaciones por modelo en Navarra



- Fiat 500X
- Fiat 500
- Fiat Panda
- Dacia Sandero
- Renault Megane
- Volkswagen Tiguan
- Citroën C4
- Seat León
- Nissan Qashqai
- Peugeot 3008
- Otros modelos





**Son muchas las ventajas de las que disfrutas por ser socio del RACVN**



@RACVascoNavarro



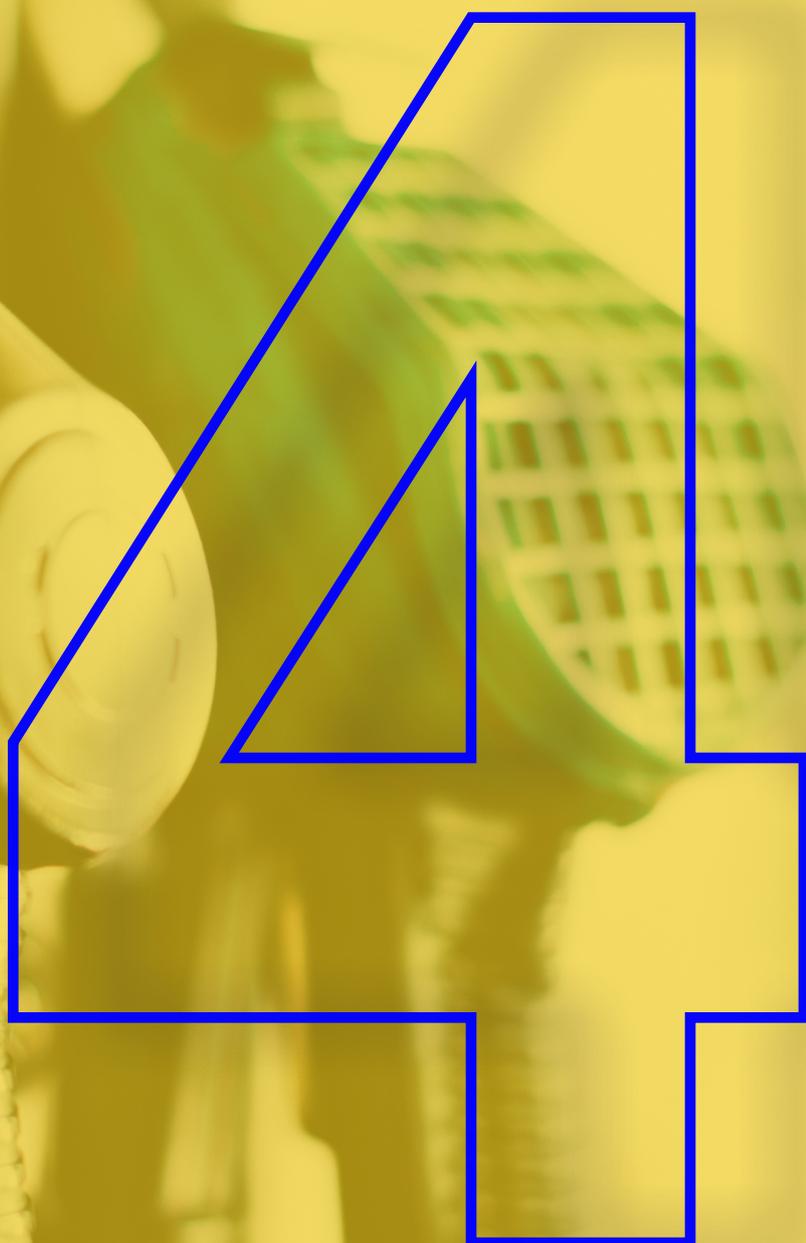
racvasconavarro

Socios / Seguros  
Noticias

[www.racvn.net](http://www.racvn.net)

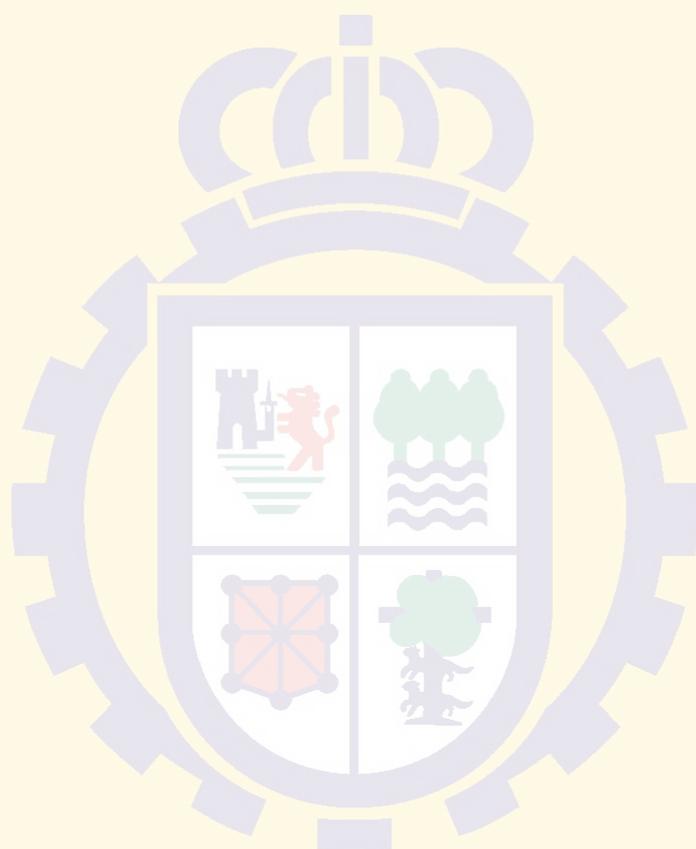


902 34 34 35



# 4

## **4.- COMBUSTIBLES**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## 4.- COMBUSTIBLES

### 4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

En la siguiente tabla se muestra la variación del precio medio de los combustibles fósiles (gasolina y gasoil o diésel), entre 2016 y 2017. En todos los casos, el precio ha subido respecto a los dos años anteriores, presentando una mayor subida porcentual el gasoil (8,75%). Sin embargo, los precios no alcanzan todavía las medias máximas históricas que fueron en 2012, en el caso del gasoil y en 2013 en el caso de la gasolina.

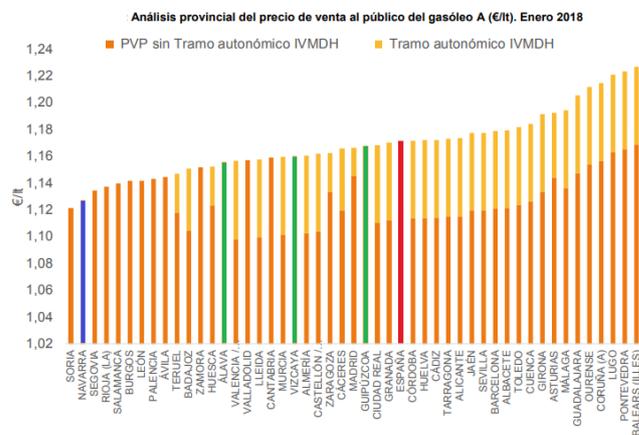
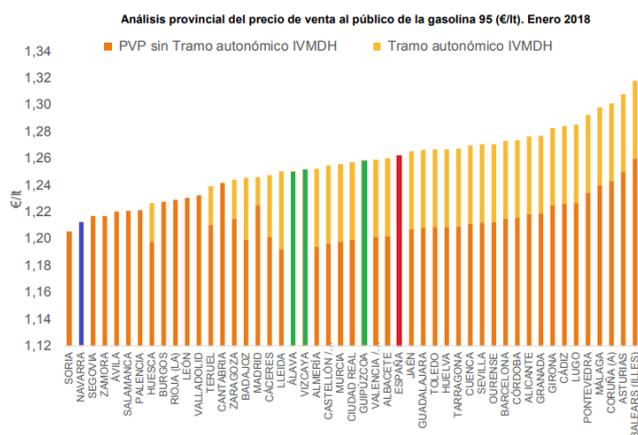
VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)						
COMBUSTIBLE	2016	2017	2018	VARIACIÓN 2017/2018	VARIACIÓN %	MÁXIMOS HISTÓRICOS
Gasoleo A (convencional)	1,038	1,12	1,218	0,098	8,75%	1,372 (2012)
Gasolina SP95	1,171	1,234	1,294	0,06	4,86%	1,442 (2013)
Gasolina SP98	1,295	1,362	1,433	0,071	5,21%	1,559 (2013)

Fuente: dieselogasolina.com

### 4.2.- PRECIOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y NOVEDADES EN 2019

En las dos siguientes tablas elaboradas por la CNMV se muestran los ranking de precios finales de los combustibles gasolina y gasoil (con los tipos fiscales incluidos), con fecha de enero de 2018. En ambas gráficas se recogen cuáles son los precios de los combustibles en cada provincia sin el tramo autonómico (gráficas en color naranja) y con el tramo autonómico añadido (color amarillo sobre las gráficas naranjas), en el caso de las comunidades que lo aplicaban. En los territorios de la Comunidad Autónoma Vasca y de la Comunidad Foral de Navarra, no se han incluido tramos autonómicos (no se aplicaban en 2018) y se han destacado del resto de provincias en las gráficas señalando los territorios del País Vasco en color verde y de azul a Navarra. Asimismo, se ha destacado en rojo los datos correspondientes a España, entendiéndose como el precio final medio de todas las provincias y territorios.

Atendiendo al ranking de la gasolina (95), de un total de 49 provincias y territorios, Navarra ocuparía el segundo puesto de los precios más económicos, mientras que Álava, Guipúzcoa y Vizcaya ocuparían los puestos 20, 26 y 21, respectivamente, siendo todos ellos inferiores a la media de España. En cuanto al ranking del gasoil, Navarra seguiría ocupando la segunda posición y Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las posiciones 14, 26 y 20, respectivamente. También en este caso, todas ellas se sitúan por debajo de la media de España.



**CNMC** COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA  
Dirección de Energía, CNMC

**CNMC** COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA  
Dirección de Energía, CNMC

Acorde con las anteriores gráficas de la CNMV, en la siguiente tabla se recogen cuáles son los tipos autonómicos que se aplican por litro de combustible en cada Comunidad Autónoma, junto con el tipo estatal que es común a todas las comunidades.

Como novedad, en 2019 los tipos autonómicos se van a equiparar estableciendo un nuevo tipo autonómico total que hará que las anteriores gráficas y los ranking que se establecen en las mismas varíen. Esta equiparación hará que el precio del litro de combustible suba en Navarra y el País Vasco 4,8 céntimos por litro (también en Cantabria, La Rioja y Castilla y León) y que Guipúzcoa pase así a tener los precios más altos de carburantes, sólo por detrás de Baleares.

Todo ello sin tener en cuenta la variación del propio mercado de los combustibles y el recargo al diésel de unos 3,8 céntimos por litro propuesto por el actual Gobierno.

TIPOS AUTONÓMICOS Y ESTATALES POR LITRO DE COMBUSTIBLE				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo autonómico 2018	Tipo autonómico 2019	Tipo estatal	Tipo autonómico total 2019
País Vasco	0	4,8	2,4	7,2
Navarra	0	4,8	2,4	7,2
Cantabria	0	4,8	2,4	7,2
La Rioja	0	4,8	2,4	7,2
Castilla y León	0	4,8	2,4	7,2
Aragón	2,4	4,8	2,4	7,2
Extremadura	3,8	4,8	2,4	7,2
Madrid	2,4	4,8	2,4	7,2
Asturias	4 / 4,8	4,8	2,4	7,2
Galicia	4,8	4,8	2,4	7,2
Cataluña	4,8	4,8	2,4	7,2
Comunidad Valenciana	4,8	4,8	2,4	7,2
Murcia	4,8	4,8	2,4	7,2
Andalucía	4,8	4,8	2,4	7,2
Baleares	4,8	4,8	2,4	7,2
Castilla- La Mancha	4,8	4,8	2,4	7,2

Con la equiparación del tipo autonómico, Guipúzcoa contará con el precio más alto de los combustibles sólo por detrás de Baleares.

### 4.3.- COMBUSTIBLES DEL PARQUE DE VEHÍCULOS Y DEL MERCADO DE AUTOMÓVILES

Tal y como hemos explicado en los apartados 3.1 y 3.3 de este informe, la mayoría del parque de vehículos (65,39%) y de automóviles (60,16%) son diésel, seguidos por los vehículos y automóviles gasolina (33,58% y 38,70%, respectivamente). Por lo tanto, el 98,97% del parque de vehículos de España y el 98,86% de los automóviles turismos son movidos por combustibles fósiles (gasolina y gasoil). Es decir, 28,5 millones de vehículos utilizan gasolina o diésel como fuente de energía, de los cuales 24,2 millones son automóviles turismos.

CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS POR TIPO DE ENERGÍA		
FUENTE DE ENERGÍA	CIFRA	%
Gasolina	9.665.067	33,58%
Diésel	18.819.697	65,39%
Eléctricos	18.755	0,06%
Híbridos	239.377	0,16%
GLP/GNC/GNL	35.084	0,16%
Otros	0	1%
<b>TOTAL</b>	<b>28.779.214</b>	<b>100%</b>

CLASIFICACIÓN DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE ENERGÍA		
FUENTE DE ENERGÍA	CIFRA	%
Gasolina	9.476.470	38,70%
Diésel	14.729.594	60,16%
Eléctricos	13.913	0,06%
Híbridos	238.537	0,97%
GLP/GNC/GNL	25.239	0,10%
Otros	1.188	0,01%
<b>TOTAL</b>	<b>24.484.941</b>	<b>100%</b>



**28,5 MILLONES DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA (98,97%) SON MOVIDOS POR COMBUSTIBLES FÓSILES (GASOLINA O GASOIL) Y DENTRO DE ELLOS, 24,2 MILLONES DE AUTOMÓVILES (98,96%).**

**EL 89% DE LOS AUTOMÓVILES MATRICULADOS EN ESPAÑA EN 2018 SE MOVÍAN CON GASOLINA O GASOIL. EN EL PAÍS VASCO Y EN NAVARRA LA CIFRA ES DEL 90%.**

CUOTAS DE MERCADO DE AUTOMÓVILES POR TIPO DE ENERGÍA EN 2018					
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
País Vasco	31,35%	61,82%	93,17%	6,83%	100,00%
Álava	27,55%	64,03%	91,58%	8,42%	100,00%
Guipúzcoa	32,06%	62,29%	94,35%	5,65%	100,00%
Vizcaya	32,25%	60,75%	93,00%	7%	100,00%
Navarra	33,14%	60,05%	93,19%	6,81%	100,00%
<b>España</b>	<b>31,30%</b>	<b>48,90%</b>	<b>80,20%</b>	<b>19,80%</b>	<b>100,00%</b>



En cuanto a las ventas de automóviles turismos, más del 80% de los automóviles matriculados en España en 2018 han sido diésel o gasolina mientras que la proporción sobrepasa el 90% en el caso del País Vasco y sus territorios y en el caso de Navarra.



AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

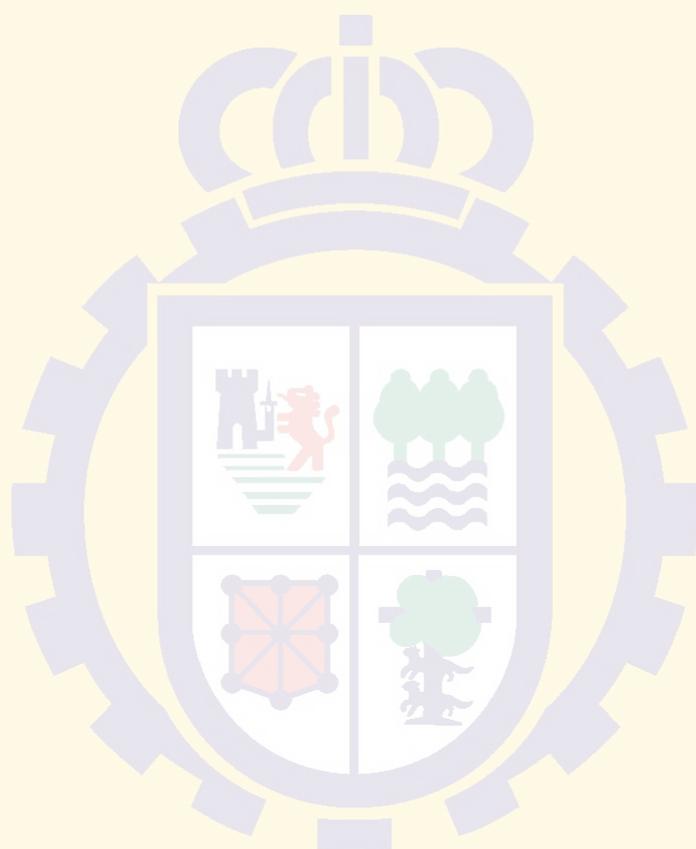
**SEGURO PARA MOTO**



[www.racvn.net](http://www.racvn.net)



# 5.- NOVEDADES DGT 2019



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## 5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2019

Con el ánimo de reducir la siniestralidad en carretera y sobre todo la cifra de fallecidos, la DGT se plantea la introducción de una serie de medidas y novedades para el 2019.

En el RAC Vasco Navarro hemos considerado oportuno recogerlas en este informe y tratar de sintetizarlas para que los usuarios puedan comprenderlas con facilidad. En las siguientes páginas explicamos mediante tablas en qué consisten las nuevas medidas y bajo ellas incluimos la valoración del RACVN respecto a las mismas:

FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
VELOCIDAD	LÍMITE DE VELOCIDAD EN LAS CIUDADES	Bajar el límite de velocidad en ciudades a 30km/h frente a los 50 actuales.
	LÍMITE DE VELOCIDAD EN CARRETERAS CONVENCIONALES	Bajar el límite de velocidad en las carreteras convencionales a 90km/h frente a los 100 actuales.
	ENDURECER LAS SANCIONES A LOS CONDUCTORES QUE SOBREPASEN LA VELOCIDAD MÁXIMA	Retirar puntos del carnet a aquellos conductores que superen en 20km/h la velocidad máxima, frente a los 30 actuales.
	RADARES	Aumentar el número de radares de control de velocidad.

No compartimos la disminución de velocidad de manera generalizada en las ciudades como medida efectiva para procurar una movilidad segura, como tampoco creemos que contribuya a hacer de la ciudad un lugar más amable y habitable. La ralentización del tráfico genera una mayor aglomeración de vehículos y retenciones. Como consecuencia directa se da una conducción que requiere acelerar y parar constantemente, aumentando los ruidos y las emisiones de gases y un mayor tiempo en el vehículo con el motor en marcha para realizar el mismo desplazamiento.

Frente a ello, en RACVN creemos que se debe racionalizar el uso del suelo y de los límites de velocidad, de tal manera que sean las necesidades reales, las demandas de los usuarios y las características de las vías las que condicionen cuál debe ser la velocidad máxima, en condiciones de seguridad, en cada vía o calle. Habrá calles en las que la máxima de 30 km/h resultará acertada e incluso podrá ser menor mientras que en otras será más idóneo mantener el límite en 50 km/h. A fecha de cierre de este informe se ha aplicado ya la reducción a 90km/h en carreteras convencionales, pero no así el límite de 30km/h en los núcleos urbanos.

No compartimos la medida propuesta por la DGT, que justifica como inspirada en otros países europeos. Precisamente en varios países europeos hay una velocidad máxima de 130km/h en autopistas y autovías si sus condiciones lo permiten. En días de lluvia, automáticamente la velocidad máxima disminuye.

En el RACVN consideramos que se debe contemplar cada vía en concreto para establecer una velocidad máxima. Al igual que existen tramos en autopistas y autovías en los que circular a 120 km/h es peligroso al tratarse de carreteras con curvas y poca visibilidad, también existen carreteras convencionales que reúnen características para poder circular a 100km/h de manera segura (sin curvas, con buena visibilidad, sin cambios de rasante, con arcenes amplios, etc).

Respecto a la velocidad, entendemos que la máxima deberá adaptarse a la circunstancia de la vía y el tramo concreto pudiéndose incrementar a 130km/h en autopistas y autovías y manteniéndose en 100 la máxima de las carreteras convencionales siempre que las condiciones sean favorables para ello.

El margen de 20 kilómetros por hora nos parece excesivo. Si bien es verdad que podrían darse sanciones como las económicas, la conducción de un vehículo diferente al habitual podría hacer que fácilmente superemos ese margen sin darnos cuenta, aun y queriendo mantenerlo (por ser un vehículo más nuevo, más potente, más suave, etc).

FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
USO INAPROPIADO DEL TELÉFONO MÓVIL	ENDURECER LAS SANCIONES A CONDUCTORES QUE UTILICEN EL TELÉFONO MÓVIL MIENTRAS CONDUCEN	Endurecer las sanciones y la pérdida de puntos, de 3 a 6 por manipular el teléfono móvil mientras se conduce para llamar, chatear o realizar cualquier otra acción.

Debemos diferenciar entre una distracción o el uso indebido del móvil, con otras acciones más graves que si constituyen delitos como la conducción temeraria o conducir bajo los efectos de drogas y alcohol. Es decir, sí consideramos necesario endurecer las sanciones a quienes usen el móvil mientras conducen bien, pero siempre diferenciando económica y categóricamente esta acción con las otras que sí constituyen delitos en sentido estricto.

FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
PATINETES ELÉCTRICOS	ESTABLECER NORMAS O CRITERIOS BÁSICOS PARA LA CIRCULACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS DENTRO DEL CÓDIGO DE CIER	Establecer normas básicas y estandarizadas dentro del código de circulación para este tipo de vehículos. Establecer una máxima de 25km/h y prohibir su uso en las aceras. Sus usuarios poder ser sometidos a controles de alcohol o drogas al igual que el resto de vehículos y prohibir el uso de auriculares y teléfonos móviles.

A lo largo de este año en el RACVN nos hemos referido en más de una ocasión a que consideramos que las nuevas formas de movilidad se están sucediendo de una manera más rápida que su regulación. En ese sentido echamos en falta una normativa que regule estas formas de movilidad que hasta ahora no han tenido la consideración de medios de transporte, sino más bien de juguetes o medios de entretenimiento.

FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
RECUPERACIÓN DE PUNTOS DEL CARNET	ESTANDARIZA LOS CRITERIOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS	Los conductores podrán recuperar 8 puntos (en lugar de los 6 actuales) al superar el curso obligatorio, que será regulado y revisado. Establecer los dos años como plazo estandarizado para la recuperación del saldo inicial de puntos, desapareciendo los 3 años de recuperación si la infracción cometida era catalogada como "muy grave".

Respecto a la recuperación y pérdida de puntos, consideramos que el sistema actual no premia a los buenos conductores de una manera del todo justa. Hasta el mejor conductor puede perder puntos por un despiste o una circunstancia excepcional. Sin embargo, no se tiene en consideración su trayectoria para premiar más allá de los 15 puntos a los buenos conductores que no hayan cometido ninguna infracción ni perdido puntos.

Entendemos que por muy buen conductor que se sea puede resultar fácil perder puntos, no así recuperarlos.



FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
COLECTIVOS VULNERABLES (CICLISTAS Y MOTORISTAS)	ASISTENCIA OBLIGATORIA A CLASES PARA OBTENER EL PERMISO Y SEGREGAR CARRILES BICI FÍSICAMENTE	Hacer obligatoria la asistencia física a las clases preparatorias para obtener el permiso de conducir y premiar con puntos de carnet el haber asistido a cursos de conducción segura. Segregar los carriles bici de manera física.

Según la DGT se haría obligatoria la asistencia a clases a quienes vayan a obtener el permiso de conducir (entendemos que los motoristas y si acaso el resto de conductores). Sin embargo, los ciclistas, peatones y conductores de otros medios, como los patinetes eléctricos no tienen formación ni obligatoriedad de asistir a clases. Entendemos que sería necesario garantizar una formación sobre seguridad vial en la etapa escolar y en secundaria ya que todas las personas son, en definitiva, partícipes del tráfico.

Además, consideramos que es necesario eliminar los vacíos legales y aspectos sin definir que suponen un riesgo para los ciclistas, peatones y el conjunto de usuarios de las vías.

Por otra parte, se debe formar e informar al resto de usuarios sobre la vulnerabilidad y fragilidad de estos colectivos y sobre la importancia de compartir las vías de manera segura con todos ellos. Es responsabilidad de todos, es una responsabilidad compartida.

FAMILIA	TEMÁTICA	PROPUESTA DE LA DGT
FORMACIÓN DE PROFESORES DE AUTOESCUELAS	REGULAR LA FORMACIÓN DE PROFESORES DE AUTOESCUELA MEDIANTE LA FORMACIÓN PROFESIONAL	<p>Establecer un título de Formación Profesional como obligatorio para poder ejercer de profesor de autoescuela.</p> <p>Establecer como obligatoria la formación en seguridad vial mediante un curso de 8 horas en las autoescuelas que los alumnos deberán superar para poder obtener el permiso de conducir deseado.</p>

En los últimos años la profesión de profesor de autoescuela ha dejado de ser atractiva por diversos factores. Una parte importante de esos problemas se ha debido a la falta de examinadores y a las protestas que han protagonizado, que la administración no ha sabido responder de manera rápida. Esto ha producido una ralentización de los exámenes que ha impedido que las autoescuelas puedan continuar con su dinámica de clases, llevando a muchas de ellas a echar el cierre. Por lo tanto, entendemos que ese debe ser uno de los problemas a resolver de manera prioritaria respecto a este sector.

Sin embargo, se da la circunstancia de que los profesores de autoescuela están ahora más formados que nunca. La realización de cursos para obtener y renovar el CAP de manera periódica (obligatorio para conductores profesionales por normativa europea) ha producido que los propios docentes deban estar formándose constantemente y de que hayan ampliado sus conocimientos más allá del código de circulación (mecánica básica, normativa europea de transportes de mercancías y pasajeros, etc).

No sabemos cómo se quiere aplicar la obligatoriedad del curso de Formación Profesional. Entendemos que puede ser una forma adecuada de formar a nuevos docentes ya que la estructura de la FP puede resultar muy útil y efectiva. Sin embargo, consideramos que para los profesores actuales que ya ejercen su profesión puede resultar una dificultad añadida en un momento que de por sí ya es complicado para ellos.

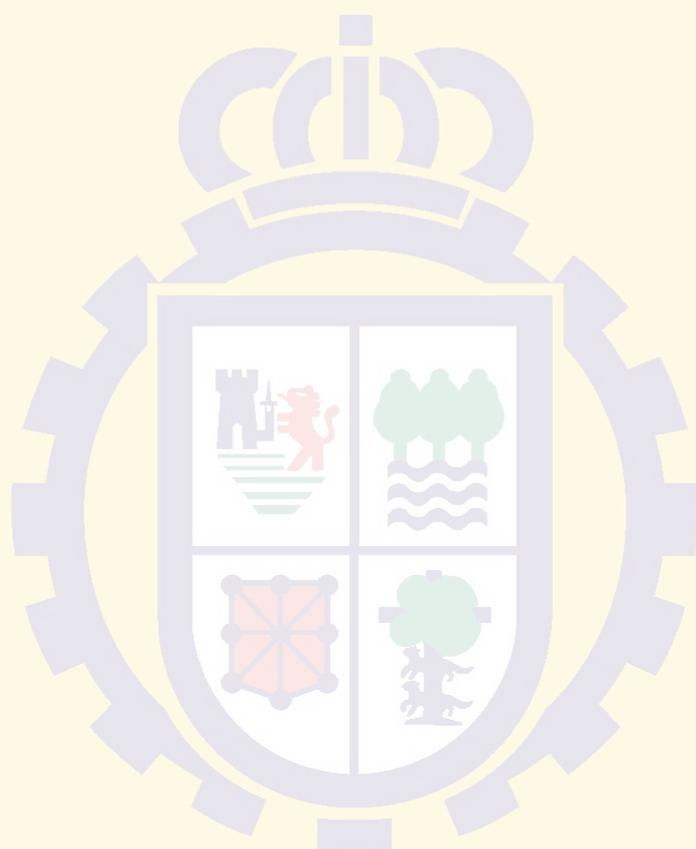
Además, para que ésta sea una profesión interesante que anime a las personas a cursar el supuesto título de FP, se deberán solventar los problemas que está atravesando el sector que ha hecho que muchas autoescuelas cierren y que muchos profesores cambien de profesión.





6

## **6.- CONCLUSIONES**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

## 6.- CONCLUSIONES

### 6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA

El 2018 ha finalizado con un aumento de las víctimas mortales en Navarra, en el País Vasco y en todos sus territorios históricos, excepto en Guipúzcoa, donde la cifra ha descendido respecto al año pasado. En el caso de España, el número de fallecidos también ha descendido respecto al año pasado.

En el RACVN consideramos que cualquier cifra por pequeña que sea es motivo y razón suficiente para seguir trabajando hasta lograr la cifra cero. Sin embargo, si contextualizamos los datos respecto a un periodo de tiempo mayor y a una serie de circunstancias condicionantes (número de desplazamientos realizados, evolución del parque de vehículos, número de personas con carnet de conducir, etc), la evolución es favorable. No se han dado repuntes que sean síntoma de una tendencia al alza, sino que han sido esporádicos.

Además, en los últimos ejercicios el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos han aumentado de manera notoria. En esta circunstancia el número de fallecidos no sólo no ha crecido en la misma proporción, sino que en algunos casos (Guipúzcoa y España) incluso han descendido.

Esto no significa que debamos bajar la guardia. La movilidad evoluciona y junto a ella surgen nuevos problemas y situaciones que deben ser abordadas junto a las ya existentes. Por una parte, el paso de los años del carnet por puntos ha podido hacer que pierda su efectividad inicial por lo que necesita ser revisado y adecuado tal y como se ha propuesto desde la DGT. Por otra parte, surgen nuevos problemas como las distracciones por el uso indebido de los teléfonos móviles que causan cada vez más accidentes.

Detrás de la mayoría de los accidentes se encuentra el factor humano, pero hay varios aspectos que no dependen directamente del propio conductor como son el mantenimiento de las carreteras, las señales y las marcas viales y la necesidad de renovar el parque de vehículos.



### 6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES

En el informe balance del año 2017 ya nos referíamos a la relevancia del sector del automóvil para la economía del país y para la generación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. Un año más debemos insistir en esta idea, sobre todo cuando da la sensación de que se pretende poner en jaque a los automóviles privados y “criminalizar” su uso.

#### **-Incidencia del automóvil en la economía y en el empleo**

La venta de automóviles es reflejo y causa de la situación económica. Es reflejo porque en tiempos de bonanza se venden más automóviles, la edad media del parque de vehículos es baja y se generan nuevos puestos de trabajo, mientras que en tiempos de recesión ocurre todo lo contrario y es causa porque asociado a lo anterior se generan y mantienen o, de forma contraria, se destruyen miles de puestos de trabajo y las personas que pierden su empleo no puedan cambiar de automóvil, engrosando así aún más la caída de las ventas.

El País Vasco y Navarra cuentan con una fuerte industria de automoción (fábricas de automóviles y de componentes), cuya fabricación está destinada en su mayoría a la exportación. En ambas comunidades el sector de la automoción representa el 25% del PIB. En el País Vasco da empleo a más de 40.800 personas y en Navarra a más de 12.000. Debemos tener en cuenta que, casi el 50% del total del sector de componentes de automoción en España se producen en el País Vasco, mientras que el 5,4% de las empresas de componentes de coches españolas están situadas en Navarra. Además, España es el octavo fabricante mundial de automóviles, y el peso del sector en el PIB se mantiene cercano al 10% (un 8,6%).

Durante los años de la crisis económica, la caída de las ventas de automóviles fue especialmente intensa en España. Los planes de ayuda a la compra de vehículos nuevos (Planes PIVE) contribuyeron a frenar la caída y detener así también la destrucción de miles de puestos de trabajo. Durante los últimos ejercicios, aún sin la ayuda (todavía necesaria) de esos planes, las ventas empiezan a recuperarse. En 2017 se matricularon 1,23 millones de vehículos y en 2018 la cifra ha crecido un 7% hasta 1,32 millones. Sin embargo, todavía estamos lejos de las cifras anteriores a la crisis económica. En 2007 se matricularon 1,6 millones de vehículos.

#### **-Desafortunada crítica al diésel**

La guerra que mantiene el Gobierno contra los automóviles diésel no ha hecho sino ralentizar las ventas y sumir a los automovilistas en una incertidumbre que no beneficia en absoluto a las ventas de automóviles y junto a ellas al mantenimiento de los puestos de trabajo asociados y a una renovación de vehículos que es necesaria. Además, las críticas carecen de toda lógica dado que, por una parte, han sido los propios gobiernos (de España y de Europa) quienes años atrás han apostado por el diésel y quienes se han encargado de promocionarlo. Por otra parte, la idea generalizada de que los diésel son muy contaminantes es incorrecta. En todo caso contaminan los vehículos antiguos, y en eso en España sí que existe un problema, ya que el parque supera los 12 años de media.

Los vehículos diésel de última generación emiten tan poco e incluso menos NOx que los vehículos de gasolina, gracias

a la evolución de la tecnología (la electrónica del vehículo, los sistemas de inyección, catalizadores, válvulas EGR, filtros antipartículas y a la incorporación de elementos nuevos como el Adblue).

Debemos tener en cuenta que la crítica y el anuncio de trabas fiscales a los vehículos diésel no producen sino efectos negativos. En España se fabrican aproximadamente tres millones de vehículos al año, de los cuales la mitad de ellos son diésel. De esa producción no sólo dependen las grandes factorías de ensamblaje, sino muchas más que son proveedoras y que fabrican hasta la pieza más minúscula. De todo ello dependen miles de puestos de trabajo.

Los anuncios realizados por el Gobierno el pasado verano incidieron en la venta de automóviles, sobre todo en los diésel, ralentizando el mercado e incentivando que se produzcan algunos parones en las factorías de vehículos, como en Volkswagen Navarra o Mercedes Benz Vitoria.

(Véase la gráfica de ventas en España página 28)

La crítica al diésel dirige al mercado a dos opciones. Por una parte, la vuelta a la gasolina, lo cual carece de sentido porque los vehículos de gasolina emiten entre un 15 y un 20% más de CO<sub>2</sub> que un diésel, además de que consumen más cantidad de combustible para realizar el mismo recorrido. Con el retorno de los coches de gasolina, están aumentando las emisiones de CO<sub>2</sub>, un gas perjudicial para la capa de ozono. Por otra parte, el vehículo eléctrico que se comercializa a día de hoy presenta muchas limitaciones y muchas dudas y cuestiones por resolver, que describimos en el siguiente subapartado.

### **-Dudas sin resolver respecto a la electrificación**

A lo largo del pasado año el Gobierno anunció la prohibición de la venta de nuevos automóviles que utilicen energías fósiles en 2040 y a partir de 2050 su circulación. A más de veinte y treinta años vista resulta incoherente que se quiera decidir por dónde debe ir el mercado de automóviles a golpe de prohibiciones.

Si la voluntad de que el parque de automóviles avance hacia la electrificación, deberían tomar otra serie de medidas que fueran encaminadas a hacer de este tipo de automóviles una opción tanto o más atractiva que las de los combustibles fósiles. A día de hoy el planteamiento resulta utópico.

España no es capaz de producir la cantidad suficiente de energía eléctrica para el consumo actual, teniendo que importarla de otros países. Además, se nos presenta a la energía eléctrica como una energía limpia, pero pasamos por alto que para su producción se emplean recursos tanto o más contaminantes, como el carbón, las centrales nucleares, etc; ya que toda la energía eléctrica no procede ni mucho menos de fuentes renovables.

Además, la energía eléctrica no deja de encarecerse mes a mes. Si aumentásemos el consumo de electricidad tanto como para electrificar el parque de vehículos de toda España (unos 28,78 millones de vehículos, de los cuales unos 24,5 millones serían automóviles turismos), inevitablemente el precio de la electricidad (tanto la doméstica, como la industrial y la consumida por los propios vehículos), seguiría creciendo.

En el momento actual, la tecnología con la que cuentan los automóviles eléctricos no es la suficiente como para poder ser útiles en todos los casos (no hay suficientes puntos de recarga, el sistema de recarga es demasiado lento, la autonomía que presentan los automóviles es limitada y el precio de los vehículos es elevado).

En definitiva, se quiere orientar la evolución del mercado de automóviles hacia el sistema eléctrico a golpe de prohibiciones y obstáculos. Si realmente la voluntad fuera clara, el Gobierno debería trabajar orientando sus políticas a hacer del automóvil eléctrico una opción atractiva (con incentivos fiscales, apostando por el I+D+i), con planes de renovación de vehículos y con una apuesta clara por establecer una red de electrolineras. Si se trabaja en ese sentido y si realmente los vehículos eléctricos acaban siendo una opción atractiva, la transición hacia ellos se dará de manera automática, sin sembrar el temor ni la incertidumbre entre los automovilistas y sin establecer prohibiciones utópicas a largo plazo.

### **-Incidencia en la seguridad vial**

Además de ser más contaminantes, los vehículos antiguos son menos seguros. Presentan menos sistemas de seguridad activa y pasiva que los vehículos más modernos y además no dejan de ser máquinas que con el tiempo se deterioran y, junto a un mantenimiento que muchas veces no es el más apropiado, acaban siendo más inseguros. Renovar el parque de vehículos es algo necesario y prioritario por varios motivos: Los automóviles modernos son mucho más seguros, menos contaminantes y además su venta asegura la generación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo.

### **-No tiene lógica poner trabas a la circulación y uso del automóvil privado, pero animar a su compra**

La compra de un automóvil es una de las inversiones más elevadas que realizan los usuarios por detrás de la vivienda. Los vehículos particulares son un elemento indispensable e insustituible para muchas personas. Por supuesto que puede ser complementado con otros medios de transporte como el público o la bicicleta, pero existen muchas circunstancias en las que no puede ser sustituido por éstos. Los entes públicos están afanados en “demonizar” al automóvil privado, en añadirle nuevas trabas fiscales y en animar a que no se use en la ciudad. Sin embargo, son los entes públicos también quienes se han echado la mano a la cabeza cuando durante los años de la crisis la producción y venta de automóviles descendió. Había que animar a los usuarios a comprar automóviles para preservar la economía del país y miles de puestos de trabajo. Sin embargo, si a los automovilistas se les ponen trabas y dificultades y se les anima a no usar automóviles, ¿para qué van a comprar un automóvil?

En el RACVN creemos que el Gobierno debe seguir apostando por planes de ayuda a la renovación de automóviles y los gobiernos locales, territoriales y autonómicos no deben poner trabas a la circulación y uso de este tipo de vehículos.



### 6.3.- CARBURANTES

La variación del precio de los combustibles repercute directamente en casi todos los sectores y en las economías domésticas. Por lo tanto, un encarecimiento del combustible repercute en el precio final de miles de bienes y servicios, lo que puede derivar en una inflación no deseada.

El Gobierno ha anunciado una subida del precio del gasoil justificada en que es un combustible más contaminante y en la pretensión de equiparar el precio de la gasolina y gasoil. En el RACVN entendemos que se trata de una propuesta nada acertada porque además de que no se corresponde con la realidad, repercutirá negativamente en el bolsillo de los usuarios directa e indirectamente. Además, la medida ha incentivado el miedo de los usuarios y junto a ello una ralentización de las ventas de vehículos. Debemos tener en cuenta que la subida anunciada por el Gobierno se complementará en muchas provincias con otras subidas derivadas de la equiparación fiscal del llamado tramo autonómico, como es el caso de los tres territorios del País Vasco y de Navarra.

### 6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN

- Revisar el estado de las carreteras tramo a tramo, estudiar su estado y sus características concretas y actuar en consecuencia a cada tramo, sin generalidades.
- Revisar las marcas viales y las señales, que estén en buen estado y que no causen confusiones.
- Adecuar los límites de velocidad a la circunstancia concreta de cada tipo de vía (reduciendo a 90 e incluso a menor velocidad en los lugares que sea oportuno, pero manteniendo los 100 donde se den circunstancias de seguridad).
- Copiar el modelo francés de límite de velocidad en autopistas y autovías 130km/h (reduciéndose de manera automática a 110km/h si las condiciones climatológicas son desfavorables).
- Revisar el sistema de sanciones y elevar las sanciones por el uso indebido del móvil (pero diferenciando categóricamente a esta distracción con otras acciones que constituyen un delito penal (conducción temeraria, conducir bajo los efectos del alcohol y drogas).
- Revisar el Código de Circulación estableciendo una serie de derechos claros, pero también de obligaciones para los ciclistas.
- Definir por dónde deben circular los patinetes eléctricos (entendemos que por los carriles bici), qué elementos de seguridad deben usar sus usuarios, etc.
- Incluir la formación vial en la etapa escolar (como conductores, ciclistas y peatones).
- Poner en marcha planes que incentiven la compra de vehículos nuevos (más seguros y menos contaminantes).
- No aplicar una nueva carga impositiva al gasoil.
- Apostar por el I+D+i del sector de la automoción.

# CONTACTE CON NOSOTROS



## DPTO. DE PRENSA Y ATENCIÓN A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Mario García  
[prensa@racvn.net](mailto:prensa@racvn.net)  
647 245 379



**ÁLAVA-ARABA**  
Micaela Portilla, 2.  
01008 Vitoria-Gasteiz  
Tel. 945 14 65 90

**GUIPÚZCOA-GIPUZKOA**  
Fueros, 4.  
20005 San Sebastián-Donostia  
Tel. 943 43 08 00

**NAVARRA-NAFARROA**  
Sancho El Fuerte, 29.  
31007 Pamplona-Iruña  
Tel. 948 26 65 62

**VIZCAYA-BIZKAIA**  
Hurtado Amezaga, 3.  
48008 Bilbao-Bilbo  
Tel. 944 10 66 22

[WWW.RACVN.NET](http://WWW.RACVN.NET)

información general: 902 34 35 35

[racvn@racvn.net](mailto:racvn@racvn.net)





**RAC**  
VASCO NAVARRO



## INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2018

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2018 y conclusiones

[WWW.RACVN.NET](http://WWW.RACVN.NET)

