INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2021

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2022 y conclusiones







RAC VASCO NAVARRO

ÍNDICE	
0 PRÓLOGO	Pág. 5
1 INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN	Pág. 7
1.1 INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN	
1.2 ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2021	
2 FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO	Pág. 17
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	
3 PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS	
EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS	_Pág. 31
3.1 PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS), NAVARRA Y ESPAÑA	
3.1.1 PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA	
SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.2 MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS), NAVARRA Y ESPAÑA	
3.3 MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.3.1 MATRICULACIÓN DE TURISMOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y DE GAS	
3.4 CUOTAS DE MERCADO DEL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS) Y NAVARRA	
3.5 AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2021	
3.5.1 AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO	
3.5.2 MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2021 (PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑ	ŇA)

3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2021 PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑA)

4 CON	MBUSTIBLES	Pág. 51
	4.1 VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES	
	4.2 VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA	
5 NO\	VEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2022	Pág. 57
	5.1 USO INDEBIDO DEL MÓVIL MIENTRAS SE CONDUCE	
	5.2 SE SUPRIME LA NORMA QUE PERMITÍA REBASAR EN 20KM/H LA VELOCIDAD PARA ADELANTAR	
	5.3 MAYOR PÉRDIDA DE PUNTOS POR NO UTILIZAR ELEMENTOS DE SEGURIDAD	
	5.4 PROTEGER A LOS CICLISTAS CON ADELANTAMIENTOS MÁS SEGUROS	
	5.5 REGULACIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS	
	5.6 CAMIONES: PUEDEN CONDUCIR LOS MAYORES DE 18 AÑOS	
	5.7 EL CARNET DE CONDUCIR B1 A PARTIR DE LOS 16 AÑOS	
	5.8 CAMBIOS EN LA FORMA DE RECUPERAR LOS PUNTOS DEL CARNET	
	5.9 LOS DETECTORES E INHIBIDORES DE RADARES COMPLETAMENTE PROHIBIDOS	
	5.10 IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN MÁS CAROS CON EL NUEVO AÑO	
6 CON	NCLUSIONES	Pág. 65
	6.1 VÍCTIMAS MORTALES	
	6.2 VENTA DE VEHÍCULOS	
	6.3 CARBURANTES	
	6.4 PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES PENDIENTES DE RESOLVER	

RAC





Pedro Martínez de Artola Presidente del RACVN

Afrontamos el 2022 con gran optimismo

inalizado el segundo año de pandemia, miramos con optimismo el 2022 y los años futuros con la certeza de que más pronto que tarde lograremos vencer la batalla contra el virus y recuperar nuestras vidas y rutinas normales. No podemos olvidar las peores consecuencias de esta pandemia, sobre todo recordar a aquellas personas que ya no están con nosotros y aquellas otras que han sufrido en primera persona los efectos del virus en su salud. Tampoco podemos olvidar a todas aquellas personas que han trabajado muy duro a lo largo de los dos últimos años para garantizar los servicios básicos como la sanidad en los momentos más duros, cuando permanecimos confinados, cuando apenas conocíamos al virus y cuando este se cebaba con la sociedad. Junto a los sanitarios, otros muchas personas no han dejado de trabajar para garantizar los servicios mínimos. Todas ellas merecen ser reconocidad.

En el RACVN tampoco dejamos de prestar servicio a nuestros socios durante los momentos más difíciles. De hecho, no hemos dejado de hacerlo durante nuestros casi cien años de historia. En 2020 nos tocó adaptarnos e incluso reinventarnos para poder seguir trabajando, preservando nuestra propia seguridad y la de nuestros socios. En 2021 hemos seguido trabajando en condiciones de seguridad frente al virus.

Poco a poco, pese a los vaivenes, vamos recuperando la normalidad. ¡Ojalá el 2022 sea el año en el que por fin logramos vencer la batalla contra el virus! No sabemos si será minimizando sus efectos y conviviendo con el mismo, como sucedió en su día con la gripe, o acabando del todo con el virus. Lo que sí sabemos es que más pronto que tarde venceremos la batalla al virus.

Además, en el RACVN afrontamos el nuevo año con gran optimismo, pese a la coyuntura de la pandemia y el período complicado que atraviesa el sector del automóvil. Se trata de un momento difícil, tanto para la industria de la automoción como para los automovilistas que cada día encuentran más trabas y cargas fiscales por el uso de su vehículo privado. El RACVN va a seguir trabajando para defender al automovilista en el uso responsable y racional de su vehículo y también para contribuir a la mejora de la seguridad vial y la coexistencia entre los distintos medios de transporte. 2022 es muy especial para nosotros ya que precede al año en el que cumpliremos un siglo de historia. Nada más y nada menos que 100 años siendo el compañero de viaje de miles de automovilistas.

Quiero aprovechar para agradecer a las instituciones y organizaciones (Trafikoa, Gobierno Foral de Navarra, DGT, ANFAC, etc), que todos los años muy amablemente colaboran con el RACVN, facilitando datos oficiales que todos los años solita el club. Esos mismos datos que el RACVN recopila y analiza en este informe.

Un año más, no quisiera finalizar sin un recuerdo respetuoso a las víctimas mortales en carretera, a sus familias y allegados.

Salud y feliz 2022.





Eduardo Martínez Director Gerente del RACVN

El automóvil es y seguirá siendo imprescindible como medio de transporte

n 2021 la criminalización del automóvil no ha cesado, se ha incrementado. Al mismo tiempo, el sector está atravesando una auténtica revolución que se constata en los datos que mostramos en este informe. La cuota de mercado de los automóviles "resto", todos aquellos los que no son diésel y gasolina tradicionales, ha crecido en el último año de forma muy significativa, mientras que los vehículos de combustión tradicional pierden presencia en el mercado de forma paulatina. El motivo ha sido la aparición y generalización de los mild-hybrid o microhíbridos, que son aquellos vehículos de combustión tradicional a los que se les dota de una pequeña asistencia eléctrica para minimizar el consumo y las emisiones. Este tipo de vehículos se contabilizan dentro del grupo "resto" (junto a los híbridos, eléctrico, de gas, etc.). Tal y como afirmamos en este informe, en el RACVN consideramos que esta tecnología no constituye un grupo distinto en sentido estricto a los de combustión, sino que se trata de un paso evolutivo más de los motores tradicionales al igual que en su día se pasó de la carburación a la inyección. Tenemos la convicción de que este tipo de vehículos seguirá ganando cuota de mercado en los próximos años. Los vehículos de combustión no desaparecerán, sino que evolucionarán equipando cada vez más tecnología para minimizar el consumo y las emisiones.

Hay muchas teorías sobre el futuro del automóvil y sus formas de uso. Algunos fabricantes hablan del fin del vehículo privado en propiedad tal y como lo conocemos y se atreven a augurar un futuro en el que los automovilistas se suscriban a una marca, modelo o empresa para alquilar un vehículo por tiempo y distancia breve. Es decir, un sistema similar al uso compartido de bicicletas públicas que ha proliferado en las ciudades durante los últimos años. También es verdad que el renting, una fórmula que antes estaba

orientada a las empresas casi en exclusividad, está encontrando en los clientes particulares un mercado cada vez mayor. No sabemos si éste será el futuro pero, en el momento actual, con la amenaza constante del virus, resulta difícil imaginar el uso compartido de vehículos. Automóviles utilizados por miles de personas que manipulan sus mandos y que, durante el desplazamiento, permanecen dentro de un espacio cerrado probablemente sin mascarilla.

Un año más, ponemos en valor el vehículo privado como medio de transporte seguro frente al virus. Además, posibilita la libertad de desplazamientos y no ha dejado de evolucionar en sus más de cien años de historia. El automóvil es fuente de riqueza del país, las personas y las arcas públicas, y genera de empleo y cultura. El automóvil es también el reflejo de cada época, y de las etapas de la vida de cada persona. Contemplamos y recordamos los vehículos clásicos con cariño y nostalgia, mientras nos sorpenden y crean expectación los automóviles más modernos y los prototipos o concept cars. Los equipamientos de seguridad, eficiencia energética y confort han evolucionado de forma abismal en un periodo de tiempo muy pequeño. ¡Y lo que veremos en los próximos años! También debemos recordar que las novedades que van surgiendo deben estar acompañadas por una normativa que se actualice y una formación acorde a los tiempos. Es decir, formación a los conductores y a todos los participes de la movilidad. Por esa razón, defendemos la inclusión de la formación vial en las etapas obligatorias de la educación escolar.

Quiero finalizar subrayando las palabras que manifesté el año pasado en el informe del 2020: el automóvil es y seguirá siendo imprescindible e insustituible como medio de transporte, por mucho que traten de desprestigiarlo y entorpecerlo.



1.- EL RACVN: INTRODUCCIÓN, FUNCIÓN SOCIAL Y ASISTENCIAS



RAC VASCO NAVARRO

1.- EL RACVN: INTRODUCCIÓN, FUNCIÓN SOCIAL Y ASISTENCIAS

1.1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

El 2021, al igual que el ejercicio anterior, ha estado condicionado por la Covid19 que ha obligado a cambiar las vidas y hábitos de las personas. Durante el pasado ejercicio, poco a poco hemos ido conociendo más el virus y sus efectos y, aunque el confinamiento domiciliario tuvo lugar en 2020, durante el pasado año también han estado vigentes distintas normas para tratar de frenar al virus como los confinamientos perimetrales o de ámbito municipal o territorial. Por todo ello, resulta imposible realizar un análisis del 2021 sin tener presente la pandemia y sus efectos, que todavía hoy siguen siendo el principal motivo de preocupación de los ciudadanos.

Tal y como ocurría en 2020, durante el año pasado el virus ha protagonizado prácticamente todas las agendas de actualidad y la presencia en los medios de comunicación. Sin embargo, en esa tónica, el sector del automóvil, la seguridad vial y la movilidad han vuelto a ser, un año más, cuestiones de actualidad por distintos motivos. Partíamos de un año con malos datos en el sector del automóvil. Por esa razón se pospuso la subida del impuesto de matriculación prevista para el 2021, que finalmente se ha pues-

to en marcha en 2022. Sin embargo, la incertidumbre económica y el contexto mundial, condicionados por el virus junto a escasez de chips y semiconductores necesarios para la fabricación de vehículos, la amenaza constante de nuevas restricciones de uso del vehículo privado y nuevas cargas fiscales (encarecimiento del impuesto de circulación, del precio de los combustibles, las amenazas de mayores cargas fiscales a los combustibles, impuesto por uso de vías rápidas, etc.), ha propiciado que la venta de automóviles no termina de recuperarse. En 2021 se matricularon 859.477 automóviles turismo en España, lo que supone un 1% más que en 2020, pero un 32% menos que en el mismo periodo de 2019.

Respecto a las cifras de fallecidos en accidente de tráfico, debemos recordar que en 2020 se alcanzaron las cifras más bajas de fallecidos en carretera en la serie histórica, tanto en la época estival como en el conjunto del año (según datos de la DGT), debido a la reducción de desplazamientos por carretera por la pandemia. En 2021, la cifra ha aumentado un 15% hasta los 1.004 fallecidos. Sin embargo, si la comparamos con el año previo a la irrupción del virus (2019), la cifra se ha

reducido en 97 víctimas mortales, por lo que, pese al incremento de 2021, se consolida la tendencia descendente de los últimos ejercicios.

Durante el segundo año de la pandemia el vehículo privado se ha consolidado como medio de transporte seguro para evitar contagios.

Finalizado el 2021, el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) ha recopilado información y datos sobre todo lo acontecido durante el pasado ejercicio en los temas de interés relacionados con



Carteles de la Campaña de Verano RACVN 2021.

el uso y la posesión de los vehículos privados, que en definitiva constituyen las áreas de trabajo del RACVN. En este documento, el RACVN presenta los citados datos y los contrasta con los años anteriores, realizando así un análisis y exponiendo sus conclusiones.

El RAC Vasco Navarro tiene adquirido un compromiso social orientado a la mejora del tráfico, la movilidad y la seguridad vial. Para el club 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. Es fundamental trabajar para evitar accidentes con víctimas mortales, analizar la mo-

vilidad 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. Vivimos un momento en el que se "criminaliza" el automóvil privado. Sin embargo, su uso es más necesario que nunca (más aún durante la pandemia) para los propios usuarios y para la creación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. No podemos olvidar que el sector del automóvil constituye un pilar fundamental de la economía en todo el Estado y especialmente en el País Vasco y Navarra.

Asimismo, ha realizado una defensa de los automovilistas en cuestiones como

el anuncio de nuevas restricciones en las ciudades y cargas fiscales por uso y posesión de vehículos. El RACVN ha defendido públicamente el derecho a utilizar el vehículo privado como medio de transporte fundamental que resulta imprescindible e insustituible en muchos casos. Frente a las medidas restrictivas el RACVN apuesta por medidas alternativas como el establecimiento de parkings disuasorios en la periferia y los accesos de las ciudades, conectados con transporte público, para minimizar las afecciones de tráfico y con ello las emisiones y facilitar así la vida de todos los usuarios, tanto para los que necesitan acceder con su vehículo al centro de las ciudades y los que pueden prescindir del mismo.

El RACVN también se ha posicionado en contra del establecimiento generalizado del límite 30km/h en todas las vías urbanas al considerar que perjudica a los automovilistas, que principalmente no utilizan su vehículo por capricho sino por necesidad. El club automovilista ha hecho mención expresa a la limitación de Bilbao, por extender la norma a todas sus vías sin consideración alguna. Además, el RACVN considera que la medida causa efectos contrarios a los pretendidos (principalmente mayores emisiones y contaminación) y obliga a conducir de forma artificial. Por esa razón, cabe la posibilidad de que la norma acabe por convertirse en un elemento recaudatorio. Frente a ello el club automovilista apuesta por adecuar el límite de velocidad en cada vía y lugar en base a sus cir-



El director gerente del RACVN, Eduardo Martínez, y el presidente del club automovilista, Pedro Martínez de Artola, presentaron la Campaña de Verano.

cunstancias y características concretas.

El club automovilista presentó a comienzos del 2020 un informe detallado sobre movilidad en San Sebastián en el que argumentaba una serie de cuestiones que debían llevarse a cabo y otras que estaban proyectadas o recién realizadas que perjudicaban la movilidad y que incluso llegaban a ser peligrosas. Entre ellas destaca el estrechamiento de vías del Paseo de la Concha. Antes de su realización el RACVN lo advirtió, aunque no se le hizo caso. Finalmente el Consistorio admitió haber dejado unas vías demasiado estrechas (sobre todo en algunos puntos) que resultaban peligrosas para el paso de autobuses. El club también se ha mostrado en contra del corte de los carriles de esa zona durante el fin de semana para destinarlo a paseantes. El recorrido alternativo por Miraconcha y Sanserreka resulta demasiado peligroso para soportar todo el tráfico del paseo. Una vez realizado el corte, el Consistorio ha reconocido que el paso alternativo resulta peligroso y lo ha dejado sólo para un sentido, obligando a los usuarios a realizar un recorrido más largo para llegar al Centro. Asimismo, en el informe del RACVN el club planteaba la posibilidad de establecer parkings disuasorios con autobuses lanzadera para minimizar el tráfico (de turistas y visitantes) en el Centro. La iniciativa se ha llevado a cabo en momentos puntuales (el último durante la pasada Navidad) tras haber sido desestimada en el momento en el que el RACVN la planteó en su informe. Hace falta más tiempo y una campaña potente de comunicación y marketing para



Imagen de una de las mesas de debate de la segunda edición de la jornada Road Talks, celebrada en Torre Loizaga en Galdames (Vizcaya) el 17 de noviembre.

dar a conocer la existencia del parking disuasorio y su conexión. Esta medida es perfectamente extrapolable a otras ciudades como las otras dos capitales vascas y la de Navarra.

Por otra parte, el club automovilista ha rechazado la propuesta del cierre al tráfico en el centro de San Sebastián. Una medida que, a juicio del club, presenta muchas cuestiones sin resolver y está sustentada sobre unos supuestos problemas que posteriormente el propio Ayuntamiento ha reconocido que no existen (contaminación del aire en la

ciudad y colapso del tráfico permanente). El Consistorio sí ha reconocido que existe un problema de tráfico en momentos puntuales y en horas muy concretas (coincidiendo con los días de gran afluencia de visitantes). Precisamente por este motivo, el RACVN considera inoportuno establecer una medida permanente que afecta a todos los donostiarras para responder a un problema ocasional generado por la afluencia de visitantes (junto al estrechamiento de carriles y la existencia de obras en varios puntos de la ciudad).

Durante el año 2021 el RACVN ha realizado las siguientes acciones:

- Consejos de invierno RACVN (destinados informar a los conductores sobre cómo viajar de manera segura en condiciones adversas).
- Campaña de verano RACVN (cuestiones a tener en cuenta para viajar durante los meses de verano de manera segura). En 2021 la campaña se ha centrado en 5 aspectos fundamentales a tener en cuenta en el vehículo antes de iniciar el viaje: suspensión, dirección, neumáticos, frenos e iluminación.
- Informe de balance del verano RACVN al finalizar la Campaña de Verano (con cifras y conclusiones al cierre de los meses de verano).
- Consejos RACVN e información de interés sobre la compra de vehículos nuevos y de segunda mano al finalizar el año. (En qué deben fijarse, qué documentación se debe solicitar, etc).
- Estudio sobre la estimación de cuántos impuestos pagan los auotmovilistas por la compra, posesión y uso de sus vehículos.
- Análisis y emisión de comunicados a los medios sobre aspectos concretos en los que el RACVN es experto y cuenta con gran experiencia (seguridad vial, Bilbao 30, movilidad en San Sebastián, etc.).
- 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, área deportiva, etc.

- -II Jornada "Road Talks" sobre Movilidad y Turismo, organizadas en colaboración con Basquetour, en Torre Loizaga (Galdames-Vizcaya).
- Socios ORO RACVN. Homenaje del club automovilista a sus socios veteranos (aquellos que llevan perteneciendo al club un mínimo de 50 años).
- Concurso de christmas RACVN Gazte.

Pruebas deportivas y campeonatos RACVN que se celebraron en 2021:

- XI Travesía Don Bosco de vehículos clásicos en un nuevo formato seguro frente al virus "Edizio birtuala-edición virtual" y respetando los confinamientos perimetrales.
- XLIII Subida a Jaizkibel junto a la Escudería Jaizkibel
- XXIII Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunsundegui
- III Rallye RACVN Navarra
- Campeonato Vasco de Rallyes RACVN Rallycar 2021
- Copa RACVN de Rallyes de Tierra 2021
- Copa RACVN de Velocidad 2021

Aspectos relevantes del 2021 en el informe del RACVN

El RACVN ha colaborado con distintas organizaciones e instituciones. Además, ha mantenido un canal de comunicación fluido con los medios para difundir contenidos y posicionamientos del club y/o

para responder a las cuestiones que éstos han demandado relacionadas con el automóvil.

Además, el club automovilista quiere analizar varios aspectos relacionados con su campo de trabajo, mediante la recopilación y cotejo de cifras para poder establecer sus propias conclusiones. Este informe se centrará 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. Recoge también las matriculaciones que se han producido en cada territorio, la variación del precio de combustible y otros aspectos que el RACVN considera que son de actualidad y que tienen o han tenido relevancia en 2021.



La XXIII edición del Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunsundegui se celebró en octubre de 2021. En 2020 no se pudo celebrar la prueba deportiva

1.2.- ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2021

El RACVN cuenta con una gran oferta de servicios para socios y beneficiarios que se distinguen en los siguientes grupos:

- Asistencia al vehículo
- Asistencia personal
- Asistencia informática telefónica
- Segunda opinión mecánica telefónica
- Recursos de multas
- Gestoría del automóvil
- Nuevas coberturas

Más información:

https://racvn.net/modalidades-de-socio/socio-racvn-asistencia/

En este apartado se recogen las asistencias que ha realizado el RACVN durante el 2021. Antes de ofrecer los datos, se enumeran los servicios de asistencia al vehículo que ofrece el club.

El RACVN presta los siguientes servicios de asistencia los socios automovilistas:

- Reparación de emergencia en el lugar de la inmovilización
- Traslado del vehículo hasta el taller
- Traslado o repatriación del vehículo por avería, accidente o robo
- Baja legal del vehículo
- Gastos de custodia en caso de avería, accidente o robo
- Gastos de transporte para recuperar el vehículo



- Envío de piezas de recambio
- Extracción del vehículo en caso de salida de vía
- Búsqueda y localización del vehículo robado
- Soluciones en caso de pérdida de llaves del vehículo

El RACVN prestó un total de 5.056 asistencias en carretera durante el 2021, lo que supone un 1,86% más que en el ejercicio anterior (91 asistencias más que en 2020). El aumento se debe principalmente al incremento de los desplazamientos por carretera frente al ejercicio anterior en el que el confinamiento los redujo de forma muy

significativa. Pese a ello, el aumento ha sido moderado para un escenario tan diferente.

Las cinco principales causas de las asistencias a los automovilistas han sido la batería, que el vehículo se haya parado, ruedas pinchadas, que no arranque y avería en el bloque motor, por ese orden. Entre todas ellas, la causa que encabeza el ranking de las asistencias ha sido la batería de los automóviles con 1.109 asistencias. También lo fue el año anterior. Sin embargo, esta causa ha descendido en 274 asistencias respecto al 2020. Esto se debe a que durante el confinamiento de 2020 los vehículos permanecieron varias semanas parados, sin uso, y en muchos casos afectó a las baterías.

TIPOS DE ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN MÁS FRECUENTES 2021 2020 **DIFERENCIAS 20-21** N.º N.º TIPO DE INCIDENCIA % DEL TOTAL DIFERENCIA DIFERENCIA % % DEL TOTAL ASISTENCIAS ASISTENCIAS 1 BATERÍA 1.109 21,93 % 1.383 27,97 % -19,81 % -274 SE HA PARADO 483 9,55 % 591 11,90 % -108 -18,27 % RUEDA PINCHADA 458 455 0,66 % 9,06 % 9,17 % 3 3 **NO ARRANCA** 450 8,90 % 514 10,35 % -64 -12,45 % **BLOQUE MOTOR** 225 4,45 % 135 2.72 % 90 66,67 % RUEDA REVENTADA 203 4,02 % 148 2,98 % 55 37,16 % ACCIDENTE VEHÍCULO 179 3,54 % 154 3,10 % 25 16,23 % 3,18 % 8 **AVERÍA EMBRAGUE** 161 123 2,48 % 38 30,89 % BOMBA DE INYECCIÓN 157 3,11 % 90 1,81 % 67 74,44 % 10 MOTOR DE ARRANQUE 130 2,57 % 132 2,66 % -2 -1,52 % 80 56 1,13 % 24 11 SE CALIENTA 1,58 % 42,86 % **CORREA DE SERVICIOS** 60 1,19 % 0,62 % 29 93,55 % 12 31 1,17 % 13 NO ENTRAN MARCHAS 59 49 10 20,41 % 0,99 % 14 SIN FUERZA 56 1,11 % 41 0,83 % 15 36,59 % 1,05 % 48 0,97 % 5 15 INYECTORES 53 10,42 % 16 CORREA/CADENA DISTR. 51 15 41,67 % 1,01 % 36 0,73 % VOLANTE BLOQUEADO 49 0,97 % 29 0,58 % 20 68,97 % 17 18 INSTALACIÓN ELÉCTRICA 48 0,95 % 42 0,85 % 6 14,29 % 19 TURBO 47 0,93 % 50 1,01 % -3 -6,00 % 46 37 9 24,32 % 20 ATASCADO 0,91 % 0,75 % **OTRAS** 952 821 131 18,83 % 16,40 % 15,96 % TOTAL 100 % 4.965 100 % 91 1,83 % 5.056

Fuente: RACVN

El 21,93% de las asistencias en carretera que prestó el RACVN en 2021 se debieron a la batería de los vehículos, que repite un año más como primera causa.

El RACVN registró un total de 5.056 asistencias en carretera en 2021, un 1,83% más que en 2020.

Asistencias por lugares

A la derecha se incluyen tres tablas. Las dos primeras muestran el registro de asistencias realizadas por el RACVN por territorios, en 2021 y 2020. La tercera tabla muestra la variación de datos que se ha dado entre los dos últimos ejercicios.

Durante el 2021, al igual que el ejercicio anterior, la mayoría de las asistencias se realizaron en el País Vasco y Navarra (83,54%), frente a las asistencias nacionales fuera de ambas comunidades (15,66%) y las asistencias internacionales (0,79%). En el País Vasco se registraron el 68,18% del total de las asistencias, mientras que en Navarra el 15,37%. Por territorios históricos del País Vasco, Guipúzcoa fue el territorio en el que más asistencias se realizaron, seguido de Vizcaya y Álava.

Respecto al 2020, las cifras de asistencias han aumentado. Sin embargo, las asistencias en el País Vasco se han reducido en su conjunto y por territorios (excepto en Álava), mientras que han aumentado las asistencias en Navarra y en otras comunidades autónomas.



2021						
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE				
Navarra	777	15,37%				
País Vasco	3.447	68,18%				
Álava	615	12,16%				
Guipúzcoa	1.526	30,18%				
Vizcaya	1.306	25,83%				
País Vasco y Navarra	4.224	83,54%				
Nacional (no Nav ni PV)	792	15,66%				
Internacional	40	0,79%				
TOTAL	5.056	100%				

2020						
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE				
Navarra	714	14,38%				
País Vasco	3.555	71,60%				
Álava	591	11,90%				
Guipúzcoa	1.621	32,65%				
Vizcaya	1.343	27,05%				
País Vasco y Navarra	4.269	85,98%				
Nacional (no Nav ni PV)	650	13,09%				
Internacional	46	0,93%				
TOTAL	4.965	100%				

DIFERENCIA 21-20						
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE				
Navarra	63	8,82%				
País Vasco	-108	-3,04%				
Álava	24	1,48%				
Guipúzcoa	-95	-5,86%				
Vizcaya	-37	-2,76%				
País Vasco y Navarra	-45	-1,05%				
Nacional (no Nav ni PV)	142	21,85%				
Internacional	-6	-13,04%				
TOTAL	91	1,83%				

Fuente: RACVN







ASISTENCIA MECÁNICA 24H



ASISTENCIA PERSONAL EN VIAJE



GARANTÍA DE MOVILIDAD



ASISTENCIA SANITARIA URGENTE



ASISTENCIA URGENTE HOGAR 24H



MÉDICO DE GUARDIA **FAMILIAR 24H**



ASIŞTENCIA JURÍDICA 24H



SEGUROS



GESTORÍA DEL AUTOMÓVIL



LA REVISTA DEL RACVN A DOMICILIO

En el RACVN queremos hacerte la vida más fácil, y darte soluciones para cualquier problema que se te presente. Porque en el RACVN trabajamos día y noche para ofrecerte la mejor protección en todos los ámbitos de la vida, en todo momento y donde sea. Porque lo más importante son las personas. En la carretera, en casa, de viaje, con tu familia, para hacerte la vida más fácil.

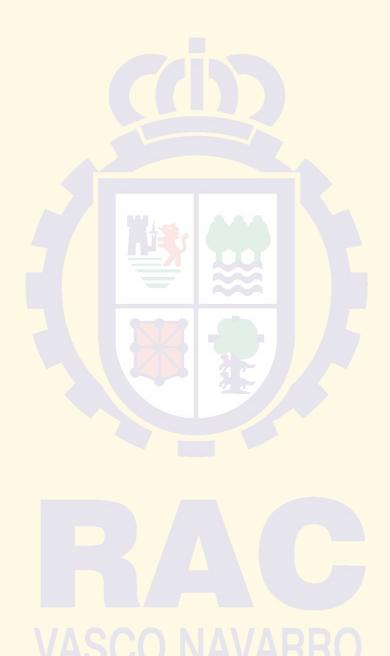












2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

En este apartado se presentan las cifras relativas a los fallecidos en carretera durante el pasado ejercicio, en España, Navarra, y los territorios históricos del País Vasco.

Las cifras que presentamos las hemos obtenido de tres fuentes distintas de información, que tienen sus propios criterios a la hora de contabilizar los fallecidos: la Dirección General de Tráfico (DGT), la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco

(Trafikoa) y el Gobierno Foral de Navarra.

En el caso de la DGT, sólo se contabilizan los fallecidos en carreteras interurbanas a 24 horas, mientras que Trafikoa incluye también los fallecidos en vías urbanas en el mismo periodo de tiempo (24h). En el caso de Navarra, el Gobierno Foral realiza un recuento de los fallecidos en carreteras urbanas e interurbanas, también a 24 horas. El RACVN recopila y analiza todos

los datos con los diferentes criterios. No obstante, a fin de evitar confusiones en los datos que vamos a presentar, para que las comparativas puedan ser reales y que la información expuesta sea lo más aclaratoria posible, en cada tabla de datos se indica cuál es la fuente de información de cada una y se añade una información adicional si fuera necesario.



2.1.- CIFRAS DE FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

En las siguientes tres tablas se incluyen columnas con datos de 2021 y 2020, así como la variación porcentual entre ambas.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS							
FALLECIDOS	FALLECIDOS 2021 2020 Vari						
Álava	9	5	4	80%			
Guipúzcoa	10	12	-2	-17%			
Vizcaya	13	8	5	62,50%			
País Vasco	32	25	7	28%			
Navarra	23	16	7	43,75%			
España	1004	870	134	15%			

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS PAÍS VASCO							
FALLECIDOS	ALLECIDOS 2021 2020 Variación Variació						
Álava	10	5	5	100%			
Guipúzcoa	16	17	-1	-5,88%			
Vizcaya	16	16	0	0,00%			
País Vasco	42	38	4	10,53%			

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS NAVARRA							
FALLECIDOS 2021 2020 Variación Variación							
Navarra	25	18	7	39%			

Fuente: Gobierno de Navarra

En la primera tabla se muestran los datos relativos a todos los territorios registrados por la DGT (en función de su criterio: sólo vías interurbanas). Sin embargo, en las otras dos tablas se muestran los datos con el criterio de Trafikoa y el Gobierno de Navarra, respectivamente (en ambos casos incluyen fallecidos en áreas urbanas e interurbanas).

Para reflejar qué ha ocurrido en cada territorio respecto al año anterior, en la última columna de cada tabla, los datos aparecen sombreados en verde si la cifra ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado. En general se aprecia un aumento respecto al año pasado, excepto en Guipúzcoa que disminuye.

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

		FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO					
		ном	IBRES	MUJ	ERES		
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%		
-	Álava	8	80%	2	20%		
TRAFIKOA	Guipúzcoa	15	93,75%	1	6,25%		
₹	Vizcaya	14	87,50%	2	12,50%		
F	País Vasco	37	88,10%	5	11,90%		
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	18	72%	7	28%		
DGT	España	809	80,58%	187	18,63%		

*En España, según datos de la DGT se desconoce el género de 8 fallecidos (0,8%).

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Los datos correspondientes a Navarra, el País Vasco y sus territorios contemplan fallecidos en vías urbanas e interurbanas, según los criterios de cada lugar expuestos anteriormente (DGT, Trafikoa, Gobierno de Navarra). Los datos de España comprenden sólo los de vías interurbanas. En este último caso, según los datos de la DGT, se desconoce el sexo de 8 (0,8%) del total de los fallecidos. En todos los casos, la mayoría de fallecidos

han sido hombres. Al igual que en 2020, aproximadamente entre 7 y 9 de cada 10 fallecidos han sido hombres en todos los casos.

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

			FALLECIDOS SEGÚN RANGO DE EDAD							
		24 O MEN	IOS AÑOS	ENTRE 25 Y 64 AÑOS		65 O MÁ	65 O MÁS AÑOS		TOTAL	
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	
	Álava	2	20%	7	70%	1	10%	10	100%	
TRAFIKOA	Guipúzcoa	3	19%	12	50%	1	6%	16	100%	
₹	Vizcaya	2	12,50%	12	68,75%	2	12,50%	16	100%	
F	País Vasco	7	16,67%	31	73,81%	4	9,52%	42	100%	
GOBIERNO	Navarra	3	12%	19	76%	3	12%	25	100%	
DGT	España	149	14,84%	686	68,33%	158	15,74%	1004	100%	

*En España, según datos de la DGT se desconoce la edad de 11 fallecidos (1,1%).

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Los datos expuestos en la tabla siguen la misma lógica que la de los cuadros anteriores. Cada institución realiza su propia clasificación de grupos de edad, distinguiendo distintos grupos o incluyendo la edad de cada víctima en el registro. A fin de establecer los mismos grupos, el RACVN los ha unificado en tres grandes grupos (jóvenes de 0 a 24 años, adultos 25 a 64 y mayores, con 65 o más años de edad). En todos los casos, 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		
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%		
	Álava	4	40%	6	60%		
Š	Guipúzcoa	4	25%	12	75%		
TRAFIKOA	Vizcaya	2	13%	14	88%		
F	País Vasco	10	23,81%	32	76,19%		
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	5	20%	20	80%		
DGT	España	281	28%	723	72%		

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Al igual que en el caso del rango de edad, cada institución realiza su propia clasificación de tipo de vías. La DGT sí establece esa distinción (aunque no incluye los fallecidos en vías urbanas, a diferencia de los registros de los dos gobiernos autonómicos), mientras que Trafikoa cita en qué carretera (y punto kilométrico) ha sucedido cada accidente mortal y el Gobierno de Navarra realiza una distinción de varios tipos de vías (autopistas y autovías, urbanas, altas prestaciones, vías desdobladas, etc). Con el objetivo de establecer un criterio común, el RACVN establece en el informe un criterio que distingue entre las autopistas y autovías y el resto de vías. En todos los casos, la mayoría de los accidentes se producen fuera de autopistas y autovías, pese a ser las vías más rápidas.

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				
4		FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	
TRAFIKOA	Álava	7	70%	3	30%	0	0%	
₹	Guipúzcoa	13	81,25%	3	12,50%	0	0%	
F	Vizcaya	14	87,50%	1	6,25%	1	6,25%	
	País Vasco	34	71,43%	7	16,67%	1	2,38%	
0 4		CO	NDUCTOR Y/C	ACOMPAÑAN	TE	PEATÓN		
DE DE		FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	20	80%	2	8%	3	12%	
		CONDUCTOR Y/O ACOMPAÑANTE			PEA	ΓÓΝ		
<u> </u>			FALLECIDOS	%		FALLECIDOS	%	
	España		894		89,04%	110	10,96%	

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

La DGT no distingue entre conductores y acompañantes en sus datos, mientras que Trafikoa y el Gobierno de Navarra sí lo hacen. Los datos registrados por la DGT muestran que la mayoría de los fallecidos han sido personas que viajaban en automóvil. Además, según los datos de Trafikoa y del Gobierno de Navarra, la mayoría de las personas que fallecieron en accidente de tráfico en automóvil eran los propios conductores de los vehículos.

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

Los datos mostrados en la tabla mantienen la misma lógica que las anteriores (Criterios DGT, Trafikoa y Gobierno de Navarra). En todos los casos se aprecia que el ratio es 1 o muy aproximado. Esto significa que en la mayoría de los casos ha fallecido una sola persona en cada accidente mortal.

La tabla de la derecha recoge los datos relativos a el número de fallecidos en España (DGT) 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 las víctimas mortales registradas. Los datos mostrados son referidos a los fallecidos en vías interurbanas en España, según la DGT. Según los datos, la salida de vía repite un año más como el tipo de accidente mortal más común (39,34% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (19,22%).

		RELACIÓN FALLECIDOS Y ACCIDENTES				
	TERRITORIO	FALLECIDOS	ACCIDENTES MORTALES	RATIO		
	Álava	9	7	1,29		
TRAFIKOA	Guipúzcoa	15	15	1,00		
₽	Vizcaya	12	10	1,20		
Ħ	País Vasco	36	32	1,13		
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	25	24	1,04		
DGT	España	1004	874	1,15		

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra



FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE EN ESPAÑA					
ACCIDENTE	FALLECIDOS	%			
Salida de vía	395	39,34%			
Colisión fontal	193	19,22%			
Colisión lateral,					
frontolateral	134	13,35%			
Colisión trasera múltiple	101	10,06%			
Atropello a peatón	100	9,96%			
Otros	75	7,47%			
Vuelco	6	0,60%			
Total	1.004	100%			

Fuente: DGT

En la siguiente página, se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de transporte en el que viajaban en el País Vasco, Navarra y España en 2021 y 2020, según los datos registrados por Trafikoa, el Gobierno de Navarra y la DGT, respectivamente.

En las tablas, en cada año se muestra qué porcentaje respecto al total de fallecidos se ha registrado en cada medio o forma de movilidad. En las siguientes columnas de la tabla se muestra la variación en número y porcentaje entre los dos años. Las cifras aparecen sombreadas en verde si el número de fallecidos ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado.

La última columna, denominada "Variación porcentual respecto al total", se centra en la variación de los porcentajes de un año a otro. Puede darse la circunstancia de que el número de fallecidos en un colectivo disminuya de un año a otro, pero que supongan un porcentaje mayor del total que el 2020 o al revés. (Por ejemplo, en el caso de los turismos en España: hay más fallecidos que en 2020 pero supone un valor porcentual menor del total de víctimas mortales que el ejercicio anterior).









País Vasco

Los datos de Trafikoa incluidos en los últimos balances anuales del club automovilista, excepto el de 2020, destacaban los sucesivos incrementos registrados en la cifra de motoristas en el País Vasco (8 en 2017, 14 en 2018, 16 en 2019, frente a los 9 de 2020). En 2020 la cifra se redujo a la mitad (9, un 43,75% menos). Sin embargo, en 2021 la cifra ha vuelto a crecer superando incluso las cifras anteriores. En concreto, en 2021 fallecieron 17 motoristas en el País Vasco, lo que ha supuesto el 40,48% del total de fallecidos en accidente de tráfico durante el año.

En el País Vasco, el número de fallecidos ha aumentado prácticamente en todos los colectivos, excepto en el de peatones, que se ha reducido, pasándo de 6 fallecidos en 2020 a 1 en 2021, en el de los usuarios de vehículos turismo, que registran un fallecido menos que el año anterior, es decir, 20 y , en el de ciclistas que

repite la cifra del año pasado (2).

La suma de los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), ha aumentado en tres personas respecto al 2020 y representan un total de 20 fallecidos (el 47,62%), lo mismo que los usuarios de automóvil.

Navarra

En la Comunidad Foral de Navarra, en todos los grupos ha aumentado el número de víctimas mortales respecto al 2020. Los colectivos vulnerables (9) han supuesto el 36% del total de fallecidos y los usuarios de los automóviles el 60%, con 15 fallecidos.

España

La DGT establece una clasificación más amplia en la que distingue las furgonetas de los turismos, los ciclomotores de las motocicletas y los camiones en dos categorías en función de su peso. Además, como novedad se incluyen a los usuarios de los vehículos de movilidad personal

A diferencia del 2020, en que el número de víctimas mortales se redujo en práctricamente en todos los colectivos, en 2021 el número de fallecidos en accidente ha aumentado en algunos colectivos como los peatones, los turismos y furgonetas, las motocicletas y los camiones de hasta 3.500kg. Sin embargo, en el caso de los usuarios de las bicicletas, ciclomotores y camiones de 2.500kg el número de fallecidos se ha reducido respecto al ejercicio anterior. No obstante, en el caso de la suma del conjunto del grupo de colectivos vulnerables, la cifra también aumenta en 55 víctimas mortales más que en 2020, lo que supone un 16,77% más. En España, el colectivo de turismos también es el que más víctimas mortales ha registrado en 2021 (48,21%), un porcentaje similar al de 2020 (49,43%).

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE									
	20	21	20	20			Variación		
TIPO DE TRANSPORTE	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	Diferencia	Diferencia %	porcentual respecto al total		
Peatón	1	2,38%	6	15,79%	-5	-83%	-13,41%		
Bicicleta	2	4,76%	2	5,26%	0	0%	-0,50%		
Motocicleta	17	40,48%	9	23,68%	8	88,89%	16,80%		
Colectivos Vulnerables	20	47,62%	17	44,73%	3	17,65%	2,89%		
Turismos y otros vehículos	20	47,62%	21	55,26%	-1	-5%	-7,64%		
Camión	1	2,38%	0	0%	1	De cero a 1	2,38%		
Vehículo agrícola	1	2,38%	0	0%	1	De cero a 1	2,38%		
Total	42	100%	38	100%	4	10,53%	0,00%		

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN NAVARRA POR TIPO DE TRANSPORTE								
	20	21	20	20		Diferencia %	Variación	
TIPO DE TRANSPORTE	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	Diferencia		porcentual respecto al total	
Peatón	3	12%	1	5,56%	2	200%	6,44%	
Bicicleta y VMP	2	8%	1	5,56%	1	100%	2,44%	
Motocicleta	4	16%	2	11,11%	2	100%	4,89%	
Colectivos Vulnerables	9	36%	4	22,22%	5	125%	13,78%	
Turismos y otros vehículos	15	60%	14	77,78%	1	7%	-17,78%	
Camión	1	4%	0	0%	1	100%	4,00%	
Vehículo agrícola (Tractor)	0	0%	0	0%	0	0%	0,00%	
Total	25	100%	18	100%	7	39%	0,00%	

Fuente: Gobierno de Navarra

FALLECIDOS EN ESPAÑA POR TIPO DE TRANSPORTE								
	20	21	20	20			Variación	
TIPO DE TRANSPORTE	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	Diferencia	Diferencia %	porcentual respecto al total	
Peatón	110	10,96%	99	11,33%	11	11,11%	-0,37%	
Bicicleta	31	3,09%	37	4,23%	-6	-16,22%	-1,15%	
VMP	1	0,10%	1	0,11%	0	0%	-0,01%	
Ciclomotor	13	1,29%	16	1,83%	-3	-18,75%	-0,54%	
Motocicleta	228	22,71%	175	20,02%	53	30,29%	2,69%	
Colectivos Vulnerables	383	38,15%	328	37,53%	55	16,77%	0,62%	
Turismos	484	48,21%	431	49,31%	53	12,30%	-1,11%	
Furgoneta	60	5,98%	46	5,26%	14	30,43%	0,71%	
Camión hasta 3.500kg	14	1,39%	2	0,23%	12	600,00%	1,17%	
Camión de más de 3.500kg	33	3,29%	43	4,92%	-10	-23,26%	-1,63%	
Autobús	1	0,10%	1	0,11%	0	0%	-0,01%	
Otros	29	2,89%	23	2,63%	6	26,09%	0,26%	
Sin especificar	0	0,00%	0	0%	0	0%	0%	
Total	1004	100,00%	874	100%	130	14,87%	0%	

Fuente: DGT

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 EN ESPAÑA 2021								
	AÑOS DE REGISTRO			DIFERENCIAS 2020-2021		DIFERENCIAS 2011-2021		
	2011	2019	2020	2021	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos largo recorrido	382.139.996	427.146.612	321.219.202	393.680.171	72.460.969	22,56%	11.540.175	3,02%
Parque de vehículos	31.269.081	34.434.791	34.765.203	35.195.336	430.133	1,24%	3.926.255	12,56%
Censo de conductores	26.118.094	27.303.561	27.199.621	27.314.770	115.149	0,42%	1.196.676	4,58%
Fallecidos	1.484	1.101	874	1.004	130	14,87%	-480	-32,35%

Fuente: DGT

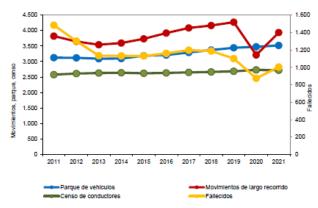
Parque vehículos 2021: dato correspondiente al 31 de octubre de 2021. Censo conductores: dato del 30 de noviembre de 2021.

Para poder realizar una valoración sobre la evolución de los fallecidos en accidente de tráfico respecto a los años anteriores, 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.

En el balance de 2019 el RACVN destacaba que, mientras que en los movimientos de largo recorrido el parque de vehículos y el censo de conductores aumentan respecto al año anterior, el número de fallecidos disminuye un 7,58% hasta alcanzar el mínimo histórico. Sin embargo, en 2020 la pandemia rompió las tendencias de estas variables. Se redujeron todos los parámetros, incluidos los desplazamientos. La excepción fue el parque de vehículos, que aumentó ligeramente. Debemos tener en cuenta que, si el parque de vehículos ha aumentado, pero

las ventas de vehículos han disminuido de manera notable, la edad media del parque de vehículos ha crecido de manera significativa y preocupante. En 2021 el número de fallecidos aumentó respecto al 2020. Sin embargo, no se trata de un aumento anómalo ya que se debe principalmente a que el descenso del año pasado fue excepcionalmente acusado debido al confinamiento. Si obviasemos el 2020 y tomamos

como referencia los dos años anteriores se aprecia que la disminución de fallecidos se consolida. Además, debemos tener en cuenta que en 2021 aumentó el parque de vehículos, el censo de conductores y el número de desplazamientos realizados respecto al año anterior, aunque en el caso de los movimientos realizados, todavía no han alcanzado o superado las cifras registradas en 2019.



Nota: En el gráfico, el parque se expresa en 10.000 vehículos, el censo en 10.000 conductores y los movimientos en 10.000 movimientos de largo recorrido.

Fuente: DGT

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

En este apartado se muestran las principales causas de los accidentes de tráfico. Aunque la DGT no ha publicado esta información actualizada, el RACVN ha realizado una recopilación de datos de diferentes comunicados y publicaciones elaboradaspor la DGT en los últimos ejercicios. Los datos son "concurrentes". Es decir, que los distintos factores podían presentarse de manera simultánea en un mismo accidente. En los últimos años hemos destacado el uso del teléfono móvil como causa creciente dentro del conjunto de las distracciones. Tal y como mostrábamos en el informe de 2020, el uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce provoca aproximadamente el 20% de los accidentes de tráfico.

Por esa razón, recientemente la DGT ha endurecido las sanciones por uso del dis-

positivo mientras se conduce. Según la DGT, las distracciones debido al móvil se han convertido en la principal causa de siniestros en carretera y provocan más de 300 fallecidos al año en España. Es decir, si de 1.004 fallecidos, en torno a 300 han sido por uso indebido del móvil, hablamos del 29,88% del total de fallecidos.

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES MORTALES				
Distracciones	33% - 28%			
Uso del móvil	29,88%			
Velocidad	25-29%			
Alcohol y drogas 26-279				

* Las distracciones son la causa de entre el 33% y el 28% de los accidentes de tráfico mortales. El porcentaje varía según los datos consultados en distintas publicaciones y menciones de la DGT.

Según la DGT, el 26% de los fallecidos en turismos y furgonetas en 2021 no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente (140 personas). Se trata de una proporción similar a la de 2020, (26,32% y 125 personas), y supone 6 puntos porcentuales más que en 2019. De los 241 fallecidos en motocicleta y ciclomotor, 10 no utilizaron casco (4,15%), mientras que en el caso de los ciclistas, 8 de los 31 fallecidos no usaban casco (25,81%).

Con estos datos, un año más es preciso incidir en la relevancia de los sistemas de sujeción de menores en los vehículos. Según señala la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI), de la que forma parte el RACVN, el uso correcto de los sistemas de retención infantil reduce entre un 50% y un 80% el riesgo de lesión en accidentes.

Un año más debemos incidir en que el factor humano es la principal causa de los accidentes de tráfico. Entendemos por factor humano o aquellas circunstancias en las que el origen del accidente son las personas y no las circunstancias externas, como un error mecánico del vehículo, defectos en la calzada, etc.

El club automovilista quiere recordar que no existen datos publicados sobre el número de accidentes mortales producidos por el mal estado de las carreteras, las marcas viales y señales confusas o mal colocadas, los guardarraíles deteriorados y cortantes, los anchos de vía insuficientes o las curvas mal peraltadas.

Precisamente, el RACVN considera que, además del factor humano, existen otras causas que merecen ser tenidos en consideración: el estado de la vía y su conservación y el envejecimiento del parque de vehículos. 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 los fallecidos registrados en España, según cada tipo de vehículo y el porcentaje que supone en cada uno de ellos respecto a los totales. Se muestran datos correspondientes a 2020 y 2021.

FALLECIDOS EN ESPAÑA SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO)							
		2020		2021			
TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	
Bicicleta	36	13	36,11%	31	8	25,81%	
Ciclomotor	16	2	12,50%	13	3	23,08%	
Motocicleta	173	2	1,16%	228	7	3,07%	
Ciclomotor + Motocicleta	189	4	2,12%	241	10	4,15%	
Turismo	430	111	25,81%	484	126	26,03%	
Furgoneta	45	14	31,11%	60	14	23,33%	
Turismo + Furgoneta	475	125	26,32%	544	140	25,74%	
Camión hasta 3.500kg*	2	0	0,00%	14	5	35,71%	
Camión más de 3.500kg*	39	7	17,95%	33	5	15,15%	
TOTAL	741	149	20,11%	863	168	19,47%	

Fuente: DGT

Se trata de datos referidos a accidentes de tráfico sucedidos en España en vías interurbanas. En la tabla se muestran en color verde aquellos datos que han disminuido en 2021 respecto al año anterior y en rojo si han aumentado. Resulta llamativo que en 2020 disminuyeron el número de fallecidos totales (principalmente por la pandemia). Sin embargo, aumentó el número de fallecidos en turismos que

no han utilizado el cinturón de seguridad. En 2021, ha disminuido el número de ciclistas fallecidos que no utilizaron casco, frente al caso contrario de los usuarios de los ciclomotores y motocicletas. En el caso de los usuarios de automóviles turismo y camiones de hasta 3.500kg también ha aumentado frente a los usuarios de los camiones más pesados. En el caso de las furgonetas se repite el mismo número de

fallecidos registrados en el ejercicio anterior (14), lo que supone una proporción inferior respecto a la del total de usuarios de furgonetas fallecidos registrados en el 2020. En total han fallecido 19 personas más que en 2020 que no han utilizado accesorios de seguridad. Sin embargo respecto al total de fallecidos el porcentaje ha descendido en casi un punto.



2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Acorde con los criterios de recuento de cada comunidad a cierre del ejercicio 2021, durante el pasado año 42 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco y 25 en Navarra (4 más que en 2020 en el País Vasco y 7 más en Navarra).

Por territorios históricos del País Vasco, en Álava (10), Guipúzcoa (16) y Vizcaya (16) las cifras registradas de fallecidos disminuyen respecto al ejercicio anterior en Guipúzcoa en 1 persona, se mantienen igual en Vizcaya y aumentan en Álava pasando de 5 a 10.

En el caso de España, en 2021 han fallecido 1004 personas en accidente de tráfico, lo que supone un aumento de 134 personas respecto al 2020 (cifra mínima de la serie histórica desde que se tienen registros), pero una disminución de 97 fallecidos respecto al 2019.

Perfil tipo del fallecido en accidente

Con los datos obtenidos podemos establecer un perfil tipo de los fallecidos en accidentes de tráfico que coincide con el que el RACVN ha definido los dos últimos años: Se trataría de un varon 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 él solo en el accidente. El patrón de los últimos años se repite en 2021.

Por comunidades

En el caso del País Vasco nos encontramos con que las víctimas pertenecientes a los colectivos vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) representan el 45,24% del total de las víctimas mortales (19 de 42). En 2020 supusieron el 44,73% (17 de 38) y en 2019 58,82% (30 de 51).

Entre ellos, un año más destaca el peso de los motoristas fallecidos que fueron 17 (40,48%), lo que supone 8 motoristas fallecidos más que en 2020 y 1 más que en 2019).

En Navarra el número de fallecidos ha aumentado en 2021 respecto al ejercicio anterior en 7 personas. Sin embargo, tal y como se destaca en los informes del RACVN de los últimos años, se observa que la tendencia en un contexto de tiempo mayor al de un año es de una reducción progresiva desde las 118 personas fallecidas en el año 2000. Los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables han supuesto el 36% (9), frente al 22,22% (4) de 2020 y el 32% (8) de 2019.

Aumentan los fallecidos respecto al 2020 pero se consolida una tendencia descendente

Atendiendo a los datos de la DGT, aumenta la cifra de fallecidos en casi un 15% respecto al 2020 (de 870 a 1.004) pero desciende respecto al 2019 en un 8,81% (de 1.101 a 1.004) y de un 32,35% respecto a hace 10 años (de 1.484 en 2011 a 1.004 en 2021).

En los últimos informes del RACVN, el club automovilista destacaba que los datos registrados por la DGT mostraban una tendencia muy favorable. En 2020 se produjo una reducción de los desplazamientos muy acusada debido a la pandemia que hizo que la cifra de fallecidos se redujese de forma muy significativa. En 2021 al realizarse más desplazamientos que el año anterior la cifra de fallecidos aumente. Sin embargo, sigue siendo inferior a la de 2019. Es decir, se consolida una tendencia descendente pese al aumento de fallecidos registrado en 2021 frente al registro del año anterior.

Dejando al margen un 2020 completamente anómalo, durante los últimos años se ha constatado que, pese a que el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos aumentan, la cifra de fallecidos en carretera disminuye. Paradójicamente ,durante los dos últimos ejercicios, las ventas de automóviles han descendido pero el parque de vehículos ha aumentado.



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 (proteger la zona, avisar a los servicios de emergencia y socorrer a las víctimas por este orden)



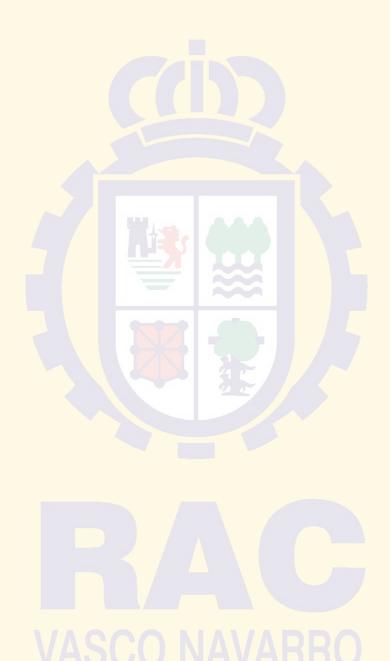
Más información en nuestra página web

WWW.RACVN.NET

Es un consejo del 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 EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA

A continuación se presentan los datos correspondientes al censo de vehículos en el País Vasco (y sus territorios), Navarra y España, según el último censo publicado por la DGT en su página web (datos 2020).

	CENSO DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA POR TIPO SEGÚN DGT (ACTUALIZACIÓN 2020)									
TERRITORIOS	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	RYS	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL	
Araba	13.722	15.029	480	159.907	16.999	1.498	3.366	5.353	216.354	
Gipuzkoa	30.142	30.841	944	332.689	64.632	3.294	9.331	9.256	481.129	
Bizkaia	44.293	40.972	2.194	526.162	59.957	3.368	8.551	12.020	697.517	
País Vasco	88.157	86.842	3.618	1.018.758	141.588	8.160	21.248	26.629	1.395.000	
Navarra	36.414	39.855	813	336.684	38.135	4.640	9.814	10.693	477.048	
España	2.514.750	2.516.177	63.387	24.716.898	3.735.920	235.511	498.492	484.068	34.765.203	

Fuente: DGT

De la anterior tabla se puede extraer la siguiente información relativa al censo de vehículos: Por una parte, la suma de turismos y furgonetas y por otra, la suma de los dos anteriores con el de motocicletas.

Aunque la DGT, en la comparativa entre parque de vehículos, desplazamientos y conductores habla de un censo de de 35.195.336 vehículos en 2021 (véase página 26 de este informe), no ha publicado el censo correspondiente al año con el desglose por tipología de vehículos. Por esa razón, el RACVN utiliza la última información completa publicada y desglosada en este apartado (la de 2020, con 34.765.203 vehículos, es decir, 330.412 más que el año anterior). No obstante, si tomásemos en consideración los datos totales de 2021 de más de 35 millones, se aprecia que el parque de vehículos ha seguido creciendo de forma significativa. https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicado-res/parque-vehiculos/tablas-estadisticas/



TERRITORIOS	TURISMOS Y FURGONETAS	TURISMOS, FURGONETAS Y MOTOCICLETAS
Araba	174.936	191.935
Gipuzkoa	363.530	428.162
Bizkaia	567.134	627.091
País Vasco	1.105.600	1.247.188
Navarra	376.539	414.674
España	27.233.075	30.968.995

Fuente: DGT

Con los datos de la anterior página podemos saber cuál es el peso porcentual del parque de vehículos de cada territorio del País Vasco respecto a la comunidad o los datos del País Vasco y Navarra respecto al conjunto de España:

PORCENTAJE VEHÍCULOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO				
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%		
Álava	216.354	15,51%		
Guipúzcoa	481.129	34,49%		
Vizcaya	697.517	50,00%		
País Vasco (Total)	1.395.000	100%		

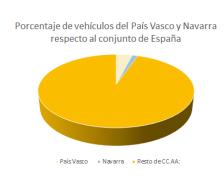
Fuente: DGT

Porcentaje de vehículos en cada territorio respecto al conjunto del País Vasco

Alava Guipúzcoa Vizcaya

PORCENTAJE VEHÍCULOS EN PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA					
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%			
Álava	216.354	0,62%			
Guipúzcoa	481.129	1,38%			
Vizcaya	697.517	2,01%			
País Vasco	1.395.000	4,01%			
Navarra	477.048	1,37%			
Resto de CC.AA:	32.893.155	94,62%			
España (Total)	34.765.203	100%			

Fuente: DGT



3.1.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes dos tablas se presentan los datos correspondientes al censo del conjunto vehículos en el País Vasco, Navarra y España (primera tabla) y sólo de los vehículos turismo (segunda tabla) en función del tipo de combustible empleado.

PARQUE DE VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIO	VEHÍCULOS GASOLINA	%	VEHÍCULOS DIÉSEL	%	VEHÍCULOS OTROS	%	VEHÍCULOS TOTAL	%
Álava	93.340	43,82 %	118.526	55,65 %	1.122	0,53 %	212.988	100 %
Guipúzcoa	213.759	45,31 %	256.135	54,29 %	1.904	0,40 %	471.798	100 %
Vizcaya	295.951	42,96 %	389.410	56,52 %	3.605	0,52 %	688.966	100 %
País Vasco	603.050	43,90 %	764.071	55,62 %	6.631	0,48 %	1.373.752	100 %
Navarra	178.410	38,18 %	287.045	61,43 %	1.779	0,38 %	467.234	100 %
España	15.444.028	45,07 %	18.600.441	54,28 %	222.242	0,65 %	34.266.711	100 %

PARQUE DE VEHÍCULOS TURISMOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIO	TURISMOS GASOLINA	%	TURISMOS DIÉSEL	%	TURISMOS OTROS	%	TURISMOS TOTAL	%
Álava	73.092	45,71 %	86.177	53,89 %	638	0,40 %	159.907	100 %
Guipúzcoa	142.649	42,88 %	188.860	56,77 %	1.180	0,35 %	332.689	100 %
Vizcaya	226.202	42,99 %	297.534	56,55 %	2.426	0,46 %	526.162	100 %
País Vasco	441.943	43,38 %	572.571	56,20 %	4.244	0,42 %	1.018.758	100 %
Navarra	131.786	39,14 %	203.843	60,54 %	1.055	0,31 %	336.684	100 %
España	11.126.944	45,02 %	13.451.079	54,42 %	138.875	0,56 %	24.716.898	100 %

Fuente: DGT * Las tablas no incluyen los remolques y semirremolques (R y S) porque no están motorizados.

Por esa razón, los datos no coinciden con los datos totales de la página 33 que sí los incluyen.

Las proporciones que muestran estas tablas son completamente diferentes a las relativas a las matriculaciones de vehículos en 2021, que aparecen en el punto 3.3 de este informe (Matriculación de turismos según el tipo de combustible en la página 37). Aunque la venta de automóviles diésel ha disminuido de manera significativa (debido a las amenazas de nuevas restricciones y trabas fiscales) y los gasolina los han superado en ventas, los diésel siguen suponiendo más del 50% de automóviles turismos y del conjunto del parque de vehículos. Sin embargo, la cuota de vehículos híbridos, eléctricos y de gas agrupados en el grupo "resto" u "otros" es muy baja.

Al igual que la información de las anteriores páginas, los datos se corresponden con el último censo completo publicado por la DGT en su página web (datos 2020). En la tabla del conjunto de vehículos, los datos de los totales no coinciden con los que aparecen en la página 33 de este informe (censo de vehículos). Esto se debe a que en las tablas de esta página no se computan los remolques y semirremolques (R y S)porque no tienen ningún tipo de motorización y

son remolcados por otros vehículos.

Si atendemos al conjunto del parque, en todos los territorios la mayoría de los vehículos son diésel. El 56,62% en el País Vasco, el 61,43% en Navarra y el 54,28% en España, prácticamente igual que el año anterior. En todos los casos (también en los territorios históricos del País Vasco), la proporción supera el 50%. Los vehículos de gasolina suponen el 43,90% del parque de vehículos en el País Vasco, el 38,18% en Navarra y el

45,07% en el España. Sin embargo, el resto de vehículos presentan una cuota muy reducida que en ningún caso llega al 1%.

Respecto a los vehículos turismos, las proporciones son similares. Los diésel suponen más de la mitad de los automóviles, seguidos por los de gasolina con cuotas que en la mayoría de los casos superan el 40%. Los automóviles del grupo "resto u otros", todavía presentan unas cuotas que en ningún caso llegan al 1%.

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

En la siguiente tabla se muestra el número de automóviles turismos (y todoterrenos) matriculados en cada comunidad autónoma y territorio, así como en el conjunto de España, en 2021 y 2020.

Las matriculaciones han descendido por segundo año consecutivo en el País Vasco

y Navarra, pero no en España donde han crecido ligeramente en casi un 1% (algo más de 8.000 unidades. Debemos tener en cuenta cuál fue el contexto del año anterior (el 2020, el del comienzo de la pandemia y los confinamientos) para analizar la evolución de las ventas. En ese sentido

resulta especialmente preocupante que en el País Vasco y Navarra las ventas hayan descendido en un año que en teoría debería haber sido mejor y que el incremento de ventas en España haya sido tan bajo. Es decir, los datos no son buenos.

AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS EN 2021						
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %		
Álava	4.636	5.090	-454	-8,92%		
Guipúzcoa	7.624	9.486	-1.862	-19,63%		
Vizcaya	12.456	15.685	-3.229	-20,59%		
País Vasco	24.716	30.261	-5.545	-18,32%		
Navarra	7.229	8.381	-1.152	-13,75%		
España	859.477	851.211	8.266	0,97%		



Analizando la evolución de los últimos años, 2018 fue el último año en el que se consiguió cerrar en positivo el ejercicio, con un incremento de ventas de entre el 5 y el 10% (según territorio), respecto al año anterior. Sin embargo, durante el último cuatrimestre se produjo un descenso de la ventas muy acentuado. El descenso de las ventas en el último cuatrimestre de 2018 y el año siguiente ha estado motivado principalmente por la incertidumbre creada en torno al uso y posesión de vehículos y la amenaza de subidas fiscales y restricciones de uso. 2020 fue el segundo año consecutivo

en el que cayeron las ventas de automóviles. La pandemia ha acentuado la ralentización del mercado.

En 2021 el mercado ha crecido de forma muy moderada en el ámbito estatal pero no en el País Vasco ni en Navarra. Varios factores han dificultado la recuperación del mercado de vehículos nuevos (los efectos de pandemia, las amenazas fiscales y de restricciones de uso de vehículos, la escasez de chips semiconductores y con ella la ralentización de producción y entrega, etc). Paradógicamente, el parque de vehículos no ha dejado de crecer los últimos 2 años.

Evolución del mercado de turismos en el 2021





3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se muestran los datos correspondientes a las matriculaciones registradas en 2021 en función del tipo de combustible y la variación respecto al año anterior.

En el apartado anterior de este informe (3.2) se muestra que en 2021 se ha producido un descenso en las ventas totales respecto al 2020 en Navarra y el País Vasco y una leve recuperación en España. Durante los últimos tres años. las gráficas han mostrado un descenso de ventas principalmente en los vehículos diésel, mientras que los de gasolina y los denominados "resto" (los que no son ni diésel ni gasolina: eléctricos, híbridos, gas, etc) experimentaban subidas en el número de ventas.

En 2021 los datos reflejan una evolución diferente. Tanto los turismos diésel como los de gasolina han experimentado una reducción de ventas en todos los territorios. La caída ha sido más acusada en el caso de los diésel que en el de los gasolina. Sin embargo, en 2021 se ha dado un aumento significativo en el número de automóviles "resto" matriculados. El RACVN considera que el principal motivo del crecimiento de este último grupo ha estado propiciado por la irrupción de los micro-híbridos o "Mild-hybrid", junto al resto de híbridos, que en realidad se trata de una evolución "natural" de los vehículos de combustión.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIÉSEL MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	648	1.047	-399	-38,11%	
Guipúzcoa	1.299	2.080	-781	-37,55%	
Vizcaya	1.969	3.397	-1.428	-42,04%	
País Vasco	3.916	6.524	-2.608	-39,98%	
Navarra	1.242	1.979	-737	-37,24%	
España	171.164	235.890	-64.726	-27,44%	

Anfac

AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	2.059	2.678	-619	-23,11%	
Guipúzcoa	3.591	5.230	-1.639	-31,34%	
Vizcaya	5.989	8.578	-2.589	-30,18%	
País Vasco	11.639	16.486	-4.847	-29,40%	
Navarra	3.145	4.567	-1.422	-31,14%	
España	387.931	423.579	-35.648	-8,42%	



AUTOMÓVILES TURISMOS RESTO MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	1.929	1.365	564	41,32%	
Guipúzcoa	2.734	2.176	558	25,64%	
Vizcaya	4.498	3.710	788	21,24%	
País Vasco	9.161	7.251	1.910	26,34%	
Navarra	2.842	1.835	1.007	54,88%	
España	300.382	191.742	108.640	56,66%	



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 histórico y en el conjunto de España.

Resulta llamativo que el diésel presenta una descenso en la cuota de mercado que en 2021 ha sido algo más acusada y que poco o nada tiene que ver con la de hace pocos años, cuando los automóviles diésel eran los líderes indiscutibles del mercado. Actualmente los automóviles diésel suponen menos del 20% del mercado.

En 2021 los vehículos turismos de gasolina han seguido siendo los más vendidos con algo menos del 50% del mercado, pero perdiéndo cuota despecto al año anterior.

De forma contraria, los vehículos "resto" han registrado un incremento notable en términos porcentuales. Han pasado de registrar cuotas de entre un 5,7% y un 19% en 2019 y de entre un 21,9% y un 26,8% en 2020, a crecer hasta cuotas de entre un 35,9% y un 41,6% en 2021. En 2021 los vehículos resto han superado a los diésel en cuota de mercado. Sin embargo, debemos tener en cuenta que este grupo ha crecido de forma significativa debido a la hibridación y microhibridación de vehículos. Muchos fabricantes están incorporando tecnología de microhibridación a sus motores de combustión. Es decir, en realidad se trata de los motores de combustión tradicionales pero con más tecnología y no un tipo de motorización diferente en sentido estricto. La hibridación y, sobre todo, la microhibridación supone un paso evolutivo de los motores de combustión, como en su día lo fue el paso del sistema de carburación tradicional al de inyección. Los "microhíbridos" son más accesibles. Estos vehículos, no cuentan como vehículos diésel o gasolina, sino como "resto", aunque en realidad se trate de vehículos de combustión tradicionales con un sistema de ayuda eléctrica que ayuda a reducir las emisiones.

El sistema de "microhíbridación", "mild-hybrid" o de hibridación leve no es tan costoso como la hibridación pura. Sin embargo, posibilita mantener gran parte de sus ventajas. Se basa en optimizar el uso de los motores de combustión convencionales para que éstos muevan únicamente el vehículo y que la energía de los sistemas auxiliares y eléctricos del vehículo (clima, dirección asistida, radio, navegación, etc) provengan de otra fuente. Es decir, la energía eléctrica generada sirve principalmente para alimentar a los sistemas auxiliares del coche. Además, el sistema eléctrico auxiliar también alimenta el compresor (eléctrico) que otorga mayor fuerza al motor de combustión a un régimen de vueltas inferior. Todo ello permite que el consumo y las emisiones de los vehículos se reduzcan.

El RACVN considera que los microhíbridos, aunque son considerados híbridos a efectos de clasificación (gasolina, diésel o resto), en realidad se trata de vehículos de combustión convencionales con una pequeña asistencia eléctrica. No se trata de vehículos híbridos en sentido estricto que posibiliten desplazamientos destacables en modo 100% eléctrico. Si no fueran considerados como híbridos, se constataría que las ventas de diésel y gasolina realmente son muchas más de las que figuran en los registros.

Si comparamos los vehículos de combustión tradicionales en su conjunto (diésel+gasolina) con los del grupo "resto", se aprecia que los vehículos de combustión siguien siendo mayoritarios aunque hayan perdido cuota de mercado (aproximadamente 89% en 2019, 76% en 2020 y 62% en 2021).

Debemos tener en cuenta dos cuestiones fundamentales. Por una parte, el denominado grupo "resto" es heterogéneo y abarca un gran número de fuentes de energías diferentes, entre las que se encuentran los vehículos de gas, los eléctricos y de hidrógeno y los híbridos enchufables y no enchufables.

Las ventas de los eléctricos siguen abarcando cuotas pequeñas debido a los precios y a las dificultades de recarga. En cuanto a los híbridos (en sus diversas variantes) cabe recordar que cuentan con motores de combustión (diésel o gasolina). El RACVN considera que la evolución de los híbridos en su conjunto y las posibilidades que ofrecen determinarán el futuro más cercano de los vehículos, hasta tal punto que todos los vehículos de combustión (diésel o gasolina) pasen a ser vehículos hibridados.

En las siguiente página se muestran las tablas relativas a la cuota de mercado de cada tipo de combustible.



CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2021						
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL	
Álava	13,98%	44,41%	58,39%	41,61%	100%	
Guipúzcoa	17,04%	47,10%	64,14%	35,86%	100%	
Vizcaya	15,81%	48,08%	63,89%	36,11%	100%	
País Vasco	15,84%	47,09%	62,93%	37,07%	100%	
Navarra	17,18%	43,51%	60,69%	39,31%	100%	
España	19,91%	45,14%	65,05%	34,95%	100%	



	CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2020						
TERRITORIO	RIO DIÉSEL GASOLINA DIÉSEL+GASOLINA RESTO T						
Álava	20,57%	52,61%	73,18%	26,82%	100%		
Guipúzcoa	21,93%	55,13%	77,06%	22,94%	100%		
Vizcaya	21,66%	54,69%	76,35%	23,65%	100%		
País Vasco	21,56%	54,48%	76,04%	23,96%	100%		
Navarra	23,61%	54,49%	78,11%	21,89%	100%		
España	27,71%	49,76%	77,47%	22,53%	100%		



VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO 2020-2021					
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	
Álava	-6,59%	-8,20%	-14,79%	14,79%	
Guipúzcoa	-4,89%	-8,03%	-12,92%	12,92%	
Vizcaya	-5,85%	-6,61%	-12,46%	12,46%	
País Vasco	-5,72%	-7,39%	-13,11%	13,11%	
Navarra	-6,43%	-10,98%	-17,42%	17,42%	
España	-7,80%	-4,62%	-12,42%	12,42%	



3.3.1.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y DE GAS

Dada la evolución que están registrando los denominados vehículos "resto", resulta oportuno analizar los datos correspondientes a los distintos tipos de vehículos que componen este grupo (híbridos, eléctricos y de gas) en el País Vasco (y sus territorios históricos), Navarra y España. Las ventas de estos tipos de vehículos han aumentado en todos los casos, excepto en los vehículos de gas en el País Vasco.

AUTOMÓVILES TURISMOS HÍBRIDOS MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	1.463	1.065	398	27,20%	
Guipúzcoa	1.954	1.596	358	22,43%	
Vizcaya	3.232	2.684	548	16,96%	
País Vasco	6.649	5.345	1.304	24,40%	
Navarra	2.136	1.387	749	35,07%	
España	262.644	160.729	101.915	63,41%	



AUTOMÓVILES TURISMOS ELÉCTRICOS MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	362	187	175	93,58%	
Guipúzcoa	585	361	224	38,29%	
Vizcaya	919	664	255	38,40%	
País Vasco	1.866	1.212	654	35,05%	
Navarra	590	356	234	65,73%	
España	23.686	17.925	5.761	24,32%	



AUTOMÓVILES TURISMOS DE GAS MATRICULADOS EN 2021					
TERRITORIO	2021	2020	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %	
Álava	104	113	-9	-8,65%	
Guipúzcoa	195	219	-24	-10,96%	
Vizcaya	347	363	-16	-4,61%	
País Vasco	646	695	-49	-7,05%	
Navarra	116	92	24	20,69%	
España	14.043	13.084	959	7,33%	



3.4.- CUOTAS DE MERCADO DE NAVARRA, EL PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS

En las siguientes dos tablas se muestra, por una parte, la cuota de mercado del País Vasco (y sus territorios históricos) y de Navarra, respecto al conjunto de las ventas registradas España, y por otra parte, las cuotas de mercado de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, respecto al conjunto del País Vasco.

El País Vasco acumula un 2,88% de las matriculaciones totales

realizadas en España en 2021 (3,56% en 2020 y 3,16% en 2019), mientras que Navarra un 0,84% (0,99% en 2020 y un 0,91% en 2019). Es decir, ambas comunidades han perdido cuota respecto al conjunto de España y esto se debe al ligero crecimiento del mercado en el España en contraste con la bajada de ventas del País Vasco y Navarra.

CUOTA DE MERCADO DE CADA TERRITORIO Y CCAA RESPETO A ESPAÑA					
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL	
Álava	0,38%	0,53%	0,64%	0,54%	
Guipúzcoa	0,76%	0,93%	0,91%	0,89%	
Vizcaya	1,15%	1,54%	1,50%	1,45%	
País Vasco	2,29%	3,00%	3,05%	2,88%	
Navarra	0,73%	0,81%	0,95%	0,84%	
España	100%	100%	100%	100%	





CUOTA DE MERCADO DE CADA TERRITORIO RESPETO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	16,55%	17,69%	21,06%	18,76%
Guipúzcoa	33,17%	30,85%	29,84%	30,85%
Vizcaya	50,28%	51,46%	49,10%	50,39%
País Vasco	100%	100%	100%	100%





3.5.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2021

3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

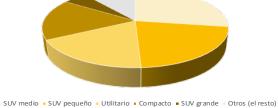
MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR TIPO DE AUTOMÓVIL							
	2021	1	202	0	VARIACIÓN UDS	VARIACIÓN % UDS	VARIACIÓN RESPECTO
ТІРО	UDS. VENDIDAS	сиота мсо	UDS. VENDIDAS	сиота мсо	VENDIDAS 2020-2021	VENDIDAS 2020-2021	A % CUOTA MERCADO
Urbano	34.751	4,00%	29.009	3,40%	5.742	19,79%	0,60%
Utilitario	156.134	18,20%	155.668	18,30%	466	0,30%	-0,10%
Compacto	145.319	16,90%	166.402	19,50%	-21.083	-12,67%	-2,60%
Medio	24.955	2,90%	31.032	3,60%	-6.077	-19,58%	-0,70%
Deportivo	1.540	0,20%	1.666	0,20%	-126	-7,56%	0,00%
Grande	3.387	0,40%	4.162	0,50%	-775	-18,62%	-0,10%
Premium	1.532	0,20%	1.660	0,20%	-128	-7,71%	0,00%
Monovolumen pequeño	12.112	1,40%	17.688	2,10%	-5.576	-31,52%	-0,70%
Monovolumen grande	2.669	0,30%	3.576	0,40%	-907	-25,36%	-0,10%
SUV pequeño	187.031	21,80%	157.917	18,60%	29.114	18,44%	3,20%
SUV medio	235.587	27,40%	221.856	26,10%	13.731	6,19%	1,30%
SUV grande	42.416	4,90%	48.610	5,70%	-6.194	-12,74%	-0,80%
SUV premium	8.478	1,00%	8.608	1,00%	-130	-1,51%	0,00%
Todoterreno	3.566	0,40%	3.357	0,40%	209	6,23%	0,00%
TOTAL	859.477	100%	851.211	100%	8.266	0,97%	





Anfac

deauto



La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la de los años anteriores aunque con algunas variaciones. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios, repiten los utilitarios, los SUV pequeños, medianos y grandes, así como los compactos. Sin embargo, el

SUV pequeño pasa de la tercera posición a la segunda. El ranking lo completan los utilitarios, compactos y sub grandes, por ese orden.

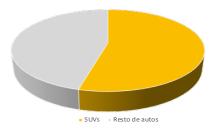
El mercado registra una tendencia similar a los años anteriores y se consolida la presencia de los SUV como líderes indiscutibles que, año tras año, ganan cuota de mercado. En 2020, por primera vez el conjunto de los SUVs (pequeño, mediano y grande), pasaron a abarcar más de la mitad del mercado (el 50,5% en 2020 y el 46,27% del 2019 o el 40,5% en 2018). En 2021 han seguido ganando cuota de mercado, en concreto 3,7 puntos más hasta alcanzar el 54,10% del mercado.

VALOR DEL CONJUNTO DE LOS SUVS (PEQUEÑO, MEDIANO, GRANDE)					
202	2021 2020				
UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS VENDIDAS	сиота мсо	VARIACIÓN CUOTA MCO	
465.034	54,10%	428.383	50,40%	3,70%	





LOS SUVS REPRESENTAN MÁS DEL 50% DEL MERCADO









3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2021

A continuación, se muestra el ranking de marcas de automóviles (turismos y todoterrenos) más vendidas en España, el País Vasco y Navarra. Aunque los datos del ranking contienen valores reales del registro de matriculaciones, hay que precisar que estos datos podrían no corresponderse con las preferencias de los

ciudadanos y las ventas directas a los mismos. Esto se debe a que en el cómputo global de matriculaciones también se encuentran los coches (turismos y todoterrenos) 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.

A.- ESPAÑA

	RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDAS EN ESPAÑA EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Seat	70.523	8,21%		
2	Peugeot	67.266	7,83%		
3	Toyota	62.329	7,25%		
4	Volkswagen	61.724	7,18%		
5	Hyundai	57.508	6,69%		
6	Kia	57.235	6,66%		
7	Renault	51.700	6,02%		
8	Citroen	47.072	5,48%		
9	Dacia	36.711	4,27%		
10	BMW	35.193	4,09%		
*	Resto marcas	312.216	36,33%		
	TOTAL	859.477	100%		





Seat repite en 2021 como marca más vendida en España por cuarto año consecutivo. En 2018 Seat se hizo con la primera plaza que un año antes ostentaba Renault y la ha mantenido durante los últimos años. En francés ha ido perdiendo posiciones en el ranking hasta descender a la séptima plaza en 2021. Por su parte, Volkswagen y Peugeot, que en 2018 ostentaban la segunda y tercera plaza, respectivamente, y que en 2019 intercambiaron las posiciones, han logrado mantenerse en el top 5 en 2021. En concreto, Peugeot mantiene la segunda posición y Volkswagen desciende hasta la cuarta, por detrás de Toyota, que ha logrado hacerse con la tercera plaza. Las marcas coreanas (Hyundai y Kia) han crecido en los últimos años de forma significativa ocupando la quinta y sexta plaza, respectivamente (ambas una más que el año pasado al superar a Renault). La marca francesa del óvalo, Citroën, Dacia y BMW completan el ranking de las 10 más vendidas en ese orden. La alemana BMW ha sustituido a Mercedes, que en 2020 ocupaba la novena posición por delante de Dacia, que este año ha subido una posición.

B.- PAÍS VASCO

	RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDAS EN EL PAÍS VASCO EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	сиота мсо		
1	Hyundai	2.025	8,19%		
2	Peugeot	1.815	7,34%		
3	Kia	1.811	7,33%		
4	Dacia	1.796	7,27%		
5	Renault	1.787	7,23%		
6	Toyota	1.757	7,11%		
7	Citroën	1.643	6,65%		
8	Seat	1.483	6,00%		
9	Ford	1.185	4,79%		
10	Opel	1.126	4,56%		
*	Resto marcas	8.288	33,53%		
	TOTAL	24.716	100%		





C.- NAVARRA

	RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDAS EN NAVARRA EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Kia	730	10,10%		
2	Peugeot	579	8,01%		
3	Volkswagen	545	7,54%		
4	Hyundai	512	7,08%		
5	Suzuki	506	7,00%		
6	Dacia	462	8,01%		
7	Toyota	433	7,54%		
8	Renault	422	5,84%		
9	Seat	404	5,59%		
10	Citroën	363	8,01%		
*	Resto marcas	2.273	31,44%		
	TOTAL	7.229	100%		





En el caso del País Vasco, Hyundai ha superado, por primera vez a Peugeot, que ha ostentado la primera plaza durante los dos años anteriores. El fabricante galo ha descendido a la segunda plaza que ya ostentó en 2018. Seat, que había sido la segunda marca más vendida durante los dos últimos años, ha sufrido un descenso significativo hasta la octava posición y Renault (tercera en 2020 y cuarta en 2019) ha descendido hasta la quinta plaza. El top 5 lo han completado Dacia y Kia. Opel, que fue la tercera marca más vendida en 2019 y que en 2020 desapareció del top10, en 2021 ha vuelto al ranking de los 10 ocupando la última plaza. En 2021 Volkswagen ha desaparecido del top10 vasco tras ocupar la cuarta en 2020.

Sin embargo, en Navarra, el fabricante alemán logra una posición elevada en el ranking (la tercera plaza), aunque baja respecto a los dos últimos años (primera plaza en 2020 y segunda en 2019). Peugeot logra mantener la segunda plaza que ya ostentaba en 2020 y Kia gana una plaza para pasar así a posicionarse como marca líder del mercado Navarro.El fabricante coreano entró en el Top5 en 2019, ocupando la quinta posición en 2019, y subió hasta la segunda plaza. Hyundai y Suzuki ocupan la cuarta y quinta plaza, respecticamente. Hyundai ocupaba la décima posición en 2020 mientras que Suzuki no figuraba en el top10 de Navarra. Seat sufre una bajada acusada de la cuarta a la novena posición, Dacia baja de la quinta a la sexta plaza, Renault de la sexta a la octava y Citroën de la séptima a la novena. Opel desaparecen del ranking en 2021

En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las más vendidas en 2021 han sido Hyundai, Kia y Renault. Los tres territorios han cambiado su marca más vendida respecto al anterior ejercicio. En 2020 fueron Peugeot, Volkswagen y Seat, respectivamente.

Resulta llamativa la desaparición de Ford en el top 5 de Guipúzcoa tras liderar el mercado durante 2018 y 2019 y pasar a la segunda plaza en 2020. También destaca la bajada de Seat en el ranking, tras ser durante dos años consecutivos la opción preferida de los vizcaínos. En 2021 ha pasado a la cuarta plaza. En Álava, Peugeot pasa a la tercera posición tras años ocupando la primera plaza (2020 y 2018) y la segunda (2019). Precisamente, en 2019, al igual que ha sucedido en 2021, Hyundai fue la opción más demandada por los alaveses.

D.- ÁLAVA

	MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Hyundai	562	12,12%		
2	Ford	427	9,21%		
3	Peugeot	426	9,19%		
4	Toyota	396	8,54%		
5	Citroën	378	8,15%		
*	Resto marcas	2.447	52,78%		
	TOTAL	4.636	100%		





E.- GUIPÚZCOA

M	MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Kia	617	8,09%		
2	Citroën	594	7,79%		
3	Toyota	574	7,53%		
4	Peugeot	535	7,02%		
5	Hyundai	505	6,62%		
*	Resto marcas	4.799	62,95%		
TOTAL			100%		





F.- VIZCAYA

	MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA EN 2021				
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Renault	1.162	9,33%		
2	Dacia	1.081	8,68%		
3	Hyundai	958	7,69%		
4	Seat	896	7,19%		
5	Kia	879	7,06%		
*	Resto marcas	9.841	79,01%		
	TOTAL	12.456	100%		





3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2021

A.- ESPAÑA

	MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2021				
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	сиота мсо		
1	Seat Arona	21.946	2,55%		
2	Hyundai Tucson	21.258	2,47%		
3	Dacia Sandero	20.419	2,38%		
4	Peugeot 2008	19.426	2,26%		
5	Toyota Corolla	16.983	1,98%		
6	Peugeot 3008	16.812	1,96%		
7	Seat Leon	16.691	1,94%		
8	Volkswagen T-Roc	15.988	1,86%		
9	Citroen C3	15.948	1,86%		
10	Fiat 500	15.941	1,85%		
*	Resto Modelos	678.065	78,89%		
	TOTAL	859.477	100%		







Por modelos, el Seat Arona ha sido el más vendido en España, desplazando al Dacia Sandero a la tercera posición. El SUV pequeño de Seat ha logrado hacerse con la primera plaza tras ocupar la sexta en 2020. El otro modelo de Seat, el León, que fue el más vendido durante cinco

años consecutivos (entre 2015 y 2019) y que en 2020 bajó a la segunda plaza, en 2021 ha descendido hasta la séptima posición. El Dacia Sandero, tercero en el ranking, y modelo más vendido en 2020 logró la segunda plaza en 2019 y la cuarta en 2018. El podio de los tres más vendi-

dos en España lo completa el Hyundai Tucson que irrumpe con fuerza en el Top10, tras un 2020 en el que no figuraba en el ranking. Sin embargo, el Nissan Qashqai, tercera opción durante tres años consecutivos (2020-2018) desaparece del top 10, al igual que el Renault Clio (cuarto en 2020 y 2019). El Toyota Corolla que logró entrar por primera vez en el ranking de los diez más vendidos en 2020 con una quinta posición ha logrado mantener su plaza en 2021. El top5 lo completa el Peugeot 2008 con una cuarta plaza (séptimo en 2020).

B.- PAÍS VASCO

N	MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2021				
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	сиота мсо		
1	Dacia Sandero	1.133	4,58%		
2	Hyundai Tucson	984	3,98%		
3	Citroën C4	651	2,63%		
4	Ford Puma	526	2,13%		
5	Peugeot 3008	499	2,02%		
6	Dacia Duster	491	1,99%		
7	Toyota Corolla	743	3,01%		
8	Renault Captur	455	1,84%		
9	Peugeot 2008	444	1,80%		
10	Renault Megane	426	1,72%		
*	Resto Modelos	18.364	74,30%		
	TOTAL	24.716	100%		





C.- NAVARRA

	MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2021				
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO		
1	Suzuki Vitara	414	5,73%		
2	Dacia Sandero	254	3,51%		
3	Hyundai Tucson	212	2,93%		
4	Peugeot 2008	176	2,43%		
5	Dacia Duster	172	2,38%		
6	Volkswagen T-Cross	165	2,28%		
7	Kia Niro	144	1,99%		
8	Nissan Qashqai	143	1,98%		
9	Hyundai Kona	141	1,95%		
10	Peugeot 3008	140	1,94%		
*	Resto Modelos	5.268	72,87%		
	TOTAL	7.229	100%		





En el País Vasco el Dacia Sandero ha sido el coche más vendido por tercer año consecutivo (segundo en 2018 y quinto en 2017). El Seat León desaparece del ranking tras ostentar la segunda plaza en 2020 y permanecer dos años en la tercera (2019-2018). El Hyundai Tucson (sexto en 2019) ha sido el segundo modelo más vendido en Euskadi (cuarto en 2020 y décimo en 2019) y el Citroën C4 irrumpe con fuerza en 2021 para hacerse con la tercera plaza tras un 2020 en el que no figuraba en el top 10 y relega al Ford Puma a la cuarta plaza (tercera en 2020). El top 5 lo completa el Peugeot 3008.





En el caso de Navarra, el Suzuki Vitara sorprende y sube con fuerza en el ranking, consiguiendo la primera plaza (séptimo en 2020) y desplazando a la segunda posición al Dacia Sandero (primero en 2020 y 2019). El Hyundai Tucson, novedad en la lista navarra, se hace con la tercera posición, por delante del Peugeot 2008 y el Dacia Duster (ambos también nuevos en el top10 de Navarra). El T-Cross, el SUV pequeño de Volkswagen fabricado en la propia comunidad autónoma, baja de la cuarta a la sexta posición y desaparece del ranking su hermano mayor, el Tiguan, que ocupó la quinta posición durante los dos últimos años (2020 y 2019).

D.- ÁLAVA

	MODELOS MÁS VENDIDOS EN ÁLAVA EN 2021				
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	сиота мсо		
1	Ford Puma	254	5,48%		
2	Hyundai Tucson	248	5,35%		
3	Dacia Sandero	130	2,80%		
4	Citroën C4	116	2,50%		
5	Peugeot 2008	116	2,50%		
6	Toyota C-HR	99	2,14%		
7	Ford Focus	98	2,11%		
8	Peugeot 208	95	2,05%		
9	Toyota Yaris	92	1,98%		
10	Toyota Corolla	91	1,96%		
*	Resto Modelos	3.297	71,12%		
	TOTAL	4.636	100%		



E.- GUIPÚZCOA

	MODELOS MÁS VENDIDOS EN GUIPÚZCOA EN 2021					
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO			
1	Dacia Sandero	289	3,79%			
2	Citroën C4	282	3,70%			
3	Hyundai Tucson	241	3,16%			
4	Peugeot 3008	168	2,20%			
5	Toyota Corolla	159	2,09%			
6	Peugeot 2008	2.008	26,34%			
7	Dacia Duster	143	1,88%			
8	Seat León	139	1,82%			
9	Opel Corsa	134	1,76%			
10	Toyota RAV4	132	1,73%			
*	Resto Modelos	3.929	51,53%			
	TOTAL	7.624	100%			





E.- VIZCAYA

	MODELOS MÁS VENDIDOS EN VIZCAYA EN 2021						
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	сиота мсо				
1	Dacia Sandero	714	5,73%				
2	Hyundai Tucson	495	3,97%				
3	Renault Megane	283	2,27%				
4	Dacia Duster	280	2,25%				
5	Renault Captur	280	2,25%				
6	Peugeot 3008	267	2,14%				
7	Renault Clio	259	2,08%				
8	Citroën C4	253	2,03%				
9	Seat Ateca	253	2,03%				
10	Seat León	244	1,96%				
*	Resto Modelos	9.128	73,28%				
	TOTAL	12.456	100%				





En Álava, el Hyundai Tucson (segundo) pierde la primera Plaza y se la cede al Ford Puma (quinto en 2020). El Dacia Sandero pasa de la cuarta a la tercera posición. Cierran el top 5 alavés el Citroën C4 (novedad en el ranking alavés en 2021) y el Peugeot 2008 (décimo en 2020).

En Guipúzcoa, el Dacia Sandero renueva su liderato por segundo año consecutivo. Irrumpe el Citroën C4, arrebatando la segunda plaza al Seat León que retrocede hasta la octava posición. El Hyundai Tucson también irrumpe con fuerza en el listado guipuzcoano y logra hacerse con la tercera posición que en 2020 ostentaba el Ford Puma, un modelo que este año no figura en el ranking. También ha desaparecido el Hyundai Kona del ranking (quinto en 2020). El Peugeot 2008 y el Toyota Corolla completan el top 5 del mercado de turismos en Guipúzcoa.



El Dacia Sandero renueva por segundo año como modelo más vendido en los mercados de Vizcaya y Guipúzcoa. En Vizcaya, al igual que en Guipúzcoa, el Dacia Sandero ha sido el modelo más vendido por segundo año consecutivo. El Hyundai Tucson también ha experimentado una fuerte subida en el mercado vizcaíno pasando de una décima posición en 2020 a la segunda en 2021. El Renault Mégane consigue la tercera posición (sexto en 2020), seguido por el Dacia Duster que

irrumpe en el top 10 de Vizcaya en 2021 y el Renault Captur, que renueva un año más la quinta plaza que consiguió en 2020. Sin embargo, el Seat León, la segunda opción de los vizcaínos en 2020, desciende hasta la décima posición en 2021. También desciende el Renault Clio (séptimo en 2021 y cuarto en 2020). El Fiat Tipo (tercero en 2020) desaparece del ranking en 2021.





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 2020 y 2021 en España. También se incluyen los datos correspondientes a años anteriores (2017, 2018 y 2019).

Acorde con la información analizada, los precios medios de los combustibles en Esapaña (diésel, gasolina 95 y gasolina 98) rompieron con la tendencia de los

dos años anteriores y aumentaron en España en 2021. En 2020 el descenso fue más acusado debido a la caída de la demanda propiciada por la pandemia (el descenso de los desplazamientos, el confinamiento y las limitaciones horarias, así como la caída de la actividad económica en general). Sin embargo, en 2021 el aumento de la movilidad y ligado a ello el aumento del consumo de combustible

junto al encarecimiento del precio de las energías (gas, electricidad,etc), en el segundo semestre ha propiciado que el precio medio anual subiese.

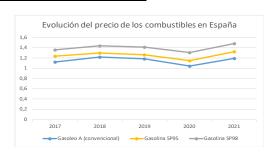
En concreto, el precio medio del diésel o gasóleo A ha crecido un 13,96% en 2021 respecto al año anterior, mientras que el precio de la gasolina 95 crecido un 15,38% y el de la gasolina 98 un 13,76%.

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)							
COMBUSTIBLE 2017 2018 2019 2020 2021							
Gasoleo A (convencional)	1,12	1,218	1,186	1,046	1,192		
Gasolina SP95	1,234	1,294	1,261	1,144	1,320		
Gasolina SP98	1,362	1,433	1,409	1,301	1,480		

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)							
COMBUSTIBLE VARIACIÓN VARI							
Gasoleo A (convencional)	0,146	13,96%	0,006	0,51%	1,372 (2012)		
Gasolina SP95	0,176	15,38%	0,059	4,68%	1,442 (2013)		
Gasolina SP98	0,179	13,76%	0,071	5,04%	1,559 (2013)		

DIFERENCIAS ENTRE PRECIOS DE COMBUSTIBLES						
	2020 2021 DIFERENCIAS					
95 con gasóleo	0,098	0,128	0,030			
98 con gasóleo	0,255	0,288	0,033			
98 con 95	0,157	0,160	0,003			

Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com



4.2.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA

Si atendemos a los datos relativos a la Comunidad Autónoma del País Vasco y a la Comunidad Foral de Navarra, se aprecia que en ambas comunidades, al igual que ocurre en España, en 2021 ha subido el precio medio de los combustibles, después de tres ejercicios consecutivos con caídas en el precio medio de los com-

bustibles fósiles en ambas comunidades y dos en el caso de España.

En el País Vasco la subida del precio de carburantes ha sido de entre un 20 y un 25% respecto al 2020, mientras que en Navarra la subida ha sido algo más moderada, entre un 15 y un 21%. Debemos tener en cuenta que en 2020 el precio

medio de los combustibles descendió de forma significativa debido a la bajada de la demanda con motivo de la pandemia. Si comparamos los precios medios de carburante en 2019 y 2021, el aumento de precios oscila entre un 15 y un 16% en el caso del País Vasco y de entre un 11 y un 13% en el caso de Navarra.

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO							
COMBUSTIBLE	2017	2018	2019	2020	2021		
Gasoleo A (convencional)	1,256	1,2	1,098	1,009	1,265		
Gasolina SP95	1,334	1,282	1,207	1,137	1,398		
Gasolina SP98	1,469	1,407	1,332	1,261	1,521		

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA							
COMBUSTIBLE 2017 2018 2019 2020 202							
Gasoleo A (convencional)	1,216	1,166	1,066	0,997	1,206		
Gasolina SP95	1,292	1,247	1,183	1,138	1,314		
Gasolina SP98	1,434	1,381	1,314	1,271	1,475		

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO							
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2020/2021	VARIACIÓN 2020-2021 %	VARIACIÓN 2019/2021	VARIACIÓN 2019-2021 %			
Gasoleo A (convencional)	0,256	25,37%	0,167	15,21%			
Gasolina SP95	0,261	22,96%	0,191	15,82%			
Gasolina SP98	0,260	20,62%	0,189	14,19%			

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA							
COMBUSTIBLE VARIACIÓN VARIACIÓN20 VARIACIÓN 2020/2021 20-2021 % 2019/2021 2019-2021 %							
Gasoleo A (convencional)	0,209	20,96%	0,140	13,13%			
Gasolina SP95	0,176	15,47%	0,131	11,07%			
Gasolina SP98	0,204	16,05%	0,161	12,25%			

Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com

En la siguiente tabla se comparan los precios medios del País Vasco y Navarra en cada tipo de combustible.

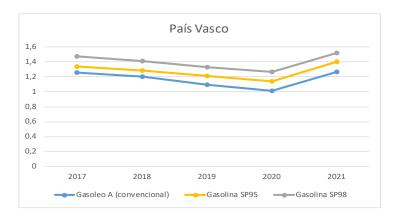
Según los datos, en los tres tipos de combustibles los precios medios del País Vasco han estado por encima de los precios medios de España, mientras que Navarra ha tenido precios medios más bajos que los del Estado, salvo en el caso del diésel que ha sido más caro. Si comparamos ambas comunidades, el País Vasco ha tenido precios más altos que en

Navarra. Sin embargo, en 2020 el precio medio de los dos tipos de gasolina fueron menores en Euskadi que en Navarra y además, los precios medios de los tres tipos de combustibles fueron inferiores en las dos comunidades que en España.

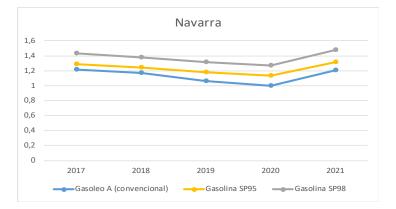
COMPARATIVA PRECIOS MEDIOS DE COMBUSTIBLES 2021							
COMBUSTIBLE PAÍS VASCO NAVARRA ESPAÑA							
Gasoleo A (convencional)	1,265	1,206	1,192				
Gasolina SP95	1,398	1,314	1,320				
Gasolina SP98	1,521	1,475	1,480				

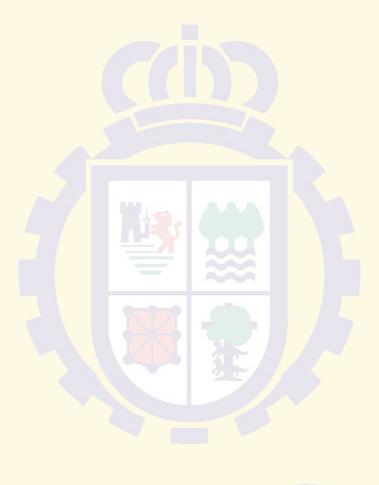
Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com





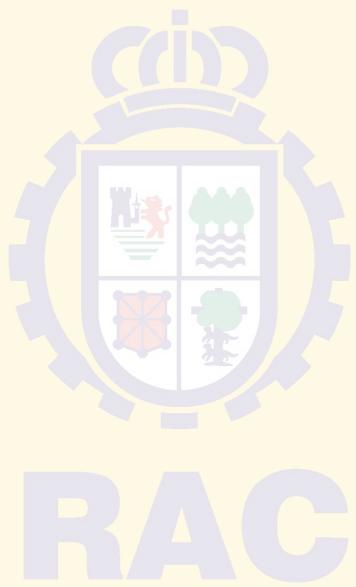






RAC VASCO NAVARRO





5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2022

Una vez más, el cambio de año trae consigo novedades importantes que afectan a los conductores, y en general a todos los agentes participes de la movilidad urbana e interurbana. Muchas de las novedades y cambios que han comenzado con el nuevo año o que se implantarán a lo largo del mismo son medidas que la DGT formuló hace un par de años con la intención de implementarlas durante el 2021. Sin embargo, su tramitación no se llevó a cabo hasta los últimos meses del 2021 y con ello su puesta en marcha se ha trasladado

al nuevo año que comenzamos. A principios del mes de diciembre, el Congreso aprobó la reforma de la Ley del Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial. La nueva norma se haría efectiva tres meses después de su publicación en el BOE. En definitiva, la nueva ley comenzará a estar vigente el 21 de marzo de 2022. En este apartado, el RACVN enumera, describe y analiza las nuevas medidas planteadas por la DGT, que han entrado ya en vigor o que lo harán a lo largo de este año.

5.1.- USO INDEBIDO DEL MÓVIL MIENTRAS SE CONDUCE

Nos referimos a esta medida en el informe del 2020. Con el nuevo año se endurecen las sanciones por el uso del móvil. Se pasa de 3 a 6 puntos de carné. La DGT contempla no sólo sancionar por el uso del teléfono mientras se conduce, sino que también sancionará por conducir sujetando con la mano el móvil. Ha sido una medida tan controvertida como esperada. De hecho, ha sido una cuestión tratada por los medios a lo largo de estos dos últimos años. Para el RACVN, esta medida responde a los datos registrados sobre accidentalidad. Año tras año crece el porcentaje de accidentes en los que las distracciones por uso indebido del teléfono son causa directa. La DGT habla ya de en torno a un 30%. Por ello, es preciso abordar este tema y endurecer las sanciones para concienciar y crear un efecto disuasorio. Sin embargo, el RACVN considera que, aunque la sanción debe endurecerse, es preciso mantener distancias punitivas con otras cuestiones que son consecutivas de delito, como la conducción temeraria o bajo los efectos del alcohol y las drogas. Para el RACVN esa sería la única cuestión sujeta a controversia pero sí coincide con la DGT en la necesidad de endurecer las sanciones en este caso concreto para crear un efecto disuasorio. Se trata de prevenir accidentes.

5.2.- SE SUPRIME LA NORMA QUE PERMITÍA REBASAR EN 20KM/H LA VELOCIDAD MÁXIMA GENÉRICA PARA ADELANTAR

Hasta ahora, la norma permitía rebasar en 20km/h la velocidad máxima genérica para adelantar. Sin embargo, esta cuestión hasta ahora generaba mucha controversia, principalmente por desconocimiento. El club automovilista considera que ese pequeño exceso no genera, por lo general, situaciones de pe-





ligro explícitas. Sin embargo, ese pequeño exceso de velocidad sobre el límite genérico permite realizar adelantamientos en menor tiempo, recorriendo una menor distancia y por lo tanto, de manera más segura. Además, debemos tener en cuenta que, tanto los cuentakilómetros de los automóviles, como los utilizados por los dispositivos de los radares no son exactos al 100% y pueden tener un margen de error. Este pequeño margen de 20km/h podría compensar ese desfase entre los cinemómetros y los velocímetros de los vehículos. Según la DGT, el citado margen incitaba a superar los límites de velocidad. Sin embargo, el RACVN teme que el endurecimiento de la medida pueda convertirse en un aliciente más para convertir muchos radares o controles de velocidad en meras fuentes de recaudación, en vez de elementos disuasorios.

5.3.- MAYOR PÉRDIDA DE PUNTOS POR NO UTILIZAR LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS

La DGT endurece las sanciones relacionadas con la falta de uso de los elementos de seguridad obligatorios y aumenta la cuantía de puntos a perder, de 3 a 4, por no hacer uso del cinturón de seguridad, los sistemas de retención infantil, el casco y otros elementos de protección que en todo caso son obligatorios y que según los datos registrados, que aparecen en este informe, son imprescindibles para minimizar los daños por accidente y evitar las muertes en carretera. Según los datos de la DGT, recogidos en este informe,

el 25,31% del total de ciclistas fallecidos en 2021 no utilizaron casco. El 4,15%, en el caso de los motoristas. El 26,03% el cinturón en los vehículos turismo y la proporción crece hasta el 35,1% con los camiones de hasta 3.500kg.

Es una medida necesaria, pero el RACVN plantea dudas sobre su aplicación en el caso de los ciclistas (un colectivo en el que esta praxis está muy extendida en el ámbito urbano y que además no requiere de carnet alguno para poder circular y por lo tanto no está sujeto a la pérdida de puntos).

5.4.- PROTEGER A LOS CICLISTAS CON ADELANTAMIENTOS MÁS SEGUROS

La DGT establece un cambio sobre el protocolo para adelantar a ciclistas en carretera
o ciclomotores en vías con más de un carril
por sentido. En estos casos será obligatorio
cambiar de carril. Hasta ahora únicamente
era válido respetar la distancia de 1,5 metros
establecida como distancia de seguridad.
Es una medida que el RACVN considera necesaria a tenor de los accidentes que cada
cierto tiempo conocemos en los que están
implicados ciclistas y automóviles con peores consecuencias para los primeros. Cabe
recordar que, según la DGT, los ciclistas deben utilizar el arcén de su derecha, si existe,
para circular.

Sin embargo, un año más, el RACVN echa en falta un protocolo de actuación y una normativa actualizada para los ciclistas en el ámbito urbano e interurbano. No sólo una normativa para regular cómo actuar con los ciclistas, sino también trabajar para que se cumpla. Durante el 2021, preguntado por esta cuestión, el director de la DGT, Pere Navarro, respondió que la permisibilidad con los ciclistas respondía a que, en una fase inicial, era necesario "promover el uso de la bicicleta". Por ello, "hubo que tener más tolerancia". Sin embargo, superada esa primera fase, Pere Navarro se refirió a la necesidad de "aplicar las normas de disciplina que sean necesarias" y recordó que "toca hablar de derechos y también de obligaciones". No se debe confundir esto con el ánimo de una persecución al colectivo ciclista. De hecho, el RACVN recuerda que es un colectivo heterogéneo y que hay muchos usuarios de la bicicleta que respetan la normativa de forma estricta. Además, antes de recurrir a la sanción son necesarias la información y la formación. Sin embargo, el RACVN ya ha manifestado en repetidas ocasiones que hay una serie de malas praxis que se repiten y que son frecuentes, especialmente en el ámbito urbano, y que ponen en peligro la propia seguridad de los ciclistas y la de los peatones. Unas praxis que son extrapolables a los usuarios de los patinetes eléctricos (circular sin casco, no respetar los semáforos, circular por las aceras o por los carriles taxi-bus, etc.).

Realmente ya existen una serie de normas que están tipificadas y que en caso de incumplimiento cuentan con sanciones. Sin embargo, rara vez se aplican. Por ejemplo, acciones como no cruzar por un paso de peatones bajado de la bicicleta y no ceder el paso a los viandantes, no llevar luces encendidas en la parte delantera y trasera del vehículo para hacerse visibles, de noche o en túneles, y utilizar el teléfono móvil o auri-







culares, conllevan multas de 200€, mientras que no respetar los semáforos o las señales verticales (stop, ceda el paso, etc), entre 150 y 500€.

El RACVN espera que las afirmaciones del director de la DGT constituyan una verdadera declaración de intenciones y no sólo unas palabras para salir del paso. De hecho, Pere Navarro trasladó a los ayuntamientos la necesidad de trabajar para evitar esos hábitos peligrosos. En ese sentido, al RA-CVN le preocupa la permisibilidad total de algunos municipios que niegan la existencia de estos problemas o los califican como casos aislados y muy excepcionales. A juicio del RACVN, esto resulta muy preocupante, porque denota dos posibles actitudes muy negativas: o viven aislados de la realidad y la desconocen por completo. O conociéndola, niegan lo evidente y giran la cabeza ante una circunstancia peligrosa. ¿Acaso hay que esperar a que sucedan accidentess para actuar entonces?

5.5.- REGULACIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS

El Real Decreto que regula esta norma (RD 970/2020, de 10 de noviembre) apareció publicado en el Boletín Oficial del Estado el 11 de noviembre de 2020 y entró en vigor el 2 de enero de 2021. En esa norma, la DGT homogeneizó los criterios para los vehículos de movilidad personal, prestando una especial atención a los patinetes eléctricos. Una cuestión que el RACVN contemplaba como necesaria y urgente. La DGT prohíbe su uso

en aceras y zonas peatonales, así como en vías interurbanas, túneles, travesías y autopistas y autovías. Asimismo, la DGT tiene previsto establecer un certificado de circulación de carácter obligatorio que acredite que el vehículo cumple con la normativa y los requisitos técnicos pertinentes. En 2021 este colectivo vuelve a estar en el punto de mira de la DGT y concreta la obligatoriedad de llevar casco, recuerda su finalidad de uso unipersonal (sólo una persona por vehículo) y establece una velocidad legal máxima de 25km/h. Asimismo, deberán cumplir con la normativa al igual que el resto de vehículos y sus usuarios podrán ser sometidos a pruebas de alcoholemia. El uso del móvil o auriculares queda prohibido mientras se conduce estos vehículos que, además, deberán contar con un certificado de circulación que acredite que cumple con los requisitos técnicos acordes a la normativa.

Sin duda alguna la concreción de estas normas son necesarias. Sin embargo, el RACVN considera que todavía hay muchas cuestiones que deben ser abordadas, especialmente la aplicación de los criterios establecidos en la norma. El club ha apreciado numerosas situaciones de incumplimiento de la norma, la vigente durante el año pasado y la que en 2022 entra en vigor (por desconocimiento, permisibilidad o sensación de impunidad), como circular por las aceras con este medio, "zigzaguear" en los pasos de peatones entre las personas o saltarse semáforos, poniendo en peligro su propia seguridad y la de otros usuarios. El RACVN recuerda que el desconocimiento de la norma no exime de su cumplimiento, pero no estaría de más definir claramente las normas específicas e informar sobre las mismas mediante campañas. El RACVN considera que este tipo de vehículos deberían circular de manera obligatoria por los carriles-bici allá donde existan (por la calzada, sólo si no existen y nunca por la acera). De manera excepcional se podrían diferenciar los patinetes eléctricos en dos categorías en función de la potencia y velocidad. Los más potentes deberían ir por la calzada, mientras que los segundos deberían ir por los carriles-bici. En ningún caso, al igual que los automóviles, deben circular por las aceras o los carriles taxi-bus.

5.6.- CAMIONES: PUEDEN CONDUCIR LOS MAYORES DE 18 AÑOS

Se trata de otra medida que adelantábamos en el informe de 2020 que finalmente su aplicación práctica se ha demorado un año. Ante la falta de profesionales, se reduce la edad mínima exigible para conducir camiones a los 18 años, frente a los 21 que se fijaba hasta ahora. Es necesario aprobar el Certificado de Aptitud Profesional (CAP). Además, se reduce a 18 la edad mínima para conducir autobuses, pero sin pasajeros y en un radio de 50km/h. Asimismo, se amplia de 3.500 a 4.500kg el peso de furgonetas que se pueden conducir con el permiso B, pero sólo cuando el incremento de la masa se deba a los nuevos sistemas de propulsión (peso adicional de la electrificación e hibridación de vehículos). El RACVN considera acertada la medida. La norma, antes y ahora, exige que los alumnos estén en posesión del carné de

conducir automóviles (permiso B), para poder obtener el carnet de camión. El RACVN califica como muy necesario este requisito porque garantiza que las personas que vayan a ponerse al volante de un camión cuenten con experiencia previa de circulación de automóviles. Además, la DGT ha manifestado la intención de estandarizar el carnet B1, cuyo cometido es posibilitar que los jóvenes de 16 años puedan conducir automóviles, aunque con unas características concretas: que se trate de vehículos eléctricos y que alcancen 90km/h como máximo. Se trata de una medida que ya existe en otros países europeos y que hace años se estudió en España, aunque se descartó. El RACVN la considera esta medida interesante ya que posibilita al acceso a vehículos a jóvenes en condiciones de seguridad, antes de procurar el acceso a todo tipo de automóviles. Con la norma actual, un joven no puede conducir hasta cumplir los 18 años. Sin embargo, a partir de la obtención del carnet puede conducir cualquier automóvil sin importar lo rápido y potente que pueda llegar a ser.

5.7.- EL CARNET DE CONDUCIR B1 A PARTIR DE LOS 16 AÑOS

La DGT se ha mostrado receptiva con la propuesta de PONS Seguridad Vial y AEDIVE para implantar en España el carné B1. Se trata de un permiso de circulación, que ya existe en otros países de Europa. Su objetivo es facilitar el acceso escalonado al automóvil desde los 16 años fomentando la movilidad eléctrica. En concreto, este permiso habilita a jóvenes de 16 años la conducción de vehículos de potencia y tamaños reducidos (hasta 15kw, unos 20,5CV) y una velocidad máxima de 90km/h, que precisan de escasa energía para moverse. El RACVN valora la medida propuesta por PONS y AEDIVE de forma positiva y anima a la DGT a su puesta en marcha efectiva a lo largo del 2022.





5.8.- CAMBIOS EN LA FORMA DE RECUPERAR LOS PUNTOS DEL CARNET

Se trata de otra medida prevista para el 2021 que finalmente se materializará en 2022. La reforma unifica en dos años el plazo que habrá de transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos, periodo que ahora varía en función de la gravedad de la infracción cometida. Además, se introduce la posibilidad de recuperar dos puntos del carné por la realización de los cursos de conducción segura certificados por la Dirección General de Tráfico. Una orden ministerial desarrollará los requisitos necesarios y las condiciones que deben cumplir. Estos cursos no tienen nada que ver con los actuales para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación". La nueva norma contempla los cursos de conducción segura que ofertan distintas asociaciones, marcas de coches, etc.

Al RACVN le parece correcto que, una década después de la puesta en marcha del carnet por puntos, el sistema sea actualizado y revisado. Considera positivo que se unifique el criterio de recuperación de puntos. No obstante, el club automovilista echa en falta una medida que premie e incentive a los buenos conductores con un saldo mayor de puntos. Actualmente, los buenos conductores sólo pueden optar a los 15 puntos, aunque nunca hayan sido sancionados.

5.9.- LOS DETECTORES E INHIBIDORES DE RADARES COMPLETAMENTE PROHIBIDOS

La DGT ha endurecido la norma relativa a los detectores e inhibidores de radares. Sin embargo, muchos usuarios desconocen cuáles son realmente estos dispositivos. Por una parte, los propios sistemas de navegación GPS que equipan los automóviles, (o los externos y de Google Maps...) y que son completamente legales y homologados, avisan de la existencia de radares fijos al aproximarse a los mismos. Estos van a seguir siendo legales. Sin embargo, hay otros dispositivos que son los que centran la atención de la DGT en su norma: Por una parte, los que detectan las ondas que emiten los radares (fijos y ocultos) y alertan al conductor de la existencia de los mismos y por otra los que inhiben al radar, es decir los que emiten ondas para confundir al radar y que este no tome la fotografía correspondiente por superar la velocidad. Hasta el momento estaba prohibido el uso de estos dispositivos. Sin embargo, la norma se endurece hasta tal punto que resulta ilegal llevar estos dispositivos en el vehículo aunque no estén conectados o instalados. Todo ello conllevará una multa de 500 euros y la pérdida de 3 puntos, mientras que si se constata que el dispositivo ha interferido en el radar, la sanción ascendería hasta los 6 puntos. Se trata de una norma que responde a la picaresca. El RACVN considera que si se quiere evitar que los usuarios utilicen estos dispositivos directamente habría que prohibir la distribución y venta de estos aparatos.

5.11.- IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN MÁS CAROS CON EL NUEVO AÑO

El 1 de enero de 2021 entró en vigor la nueva normativa de homologación de medición de emisiones en vehículos nuevos WLTP, una norma más exhaustiva que la anterior NEDC. Aunque afecta a toda Europa, los países la están afrontando de distinta manera a efectos de fiscalización. Por ejemplo, Portugal, Francia e Italia han adecuado su normativa fiscal para que la norma no se traduzca en una subida de impuestos. Sin embargo, en España no se ha realizado ningún ajuste y, por lo tanto, cerca del 40% de los vehículos nuevos que se vendan desde 2022 incrementarán su precio en torno a un 5%. Estaba previsto que comenzase a aplicarse 2021, pero se aplazó. En 2022 la coyuntura no ha mejorado. El sector atraviesa un duro momento. Se ha sumado una dificultad más con la crisis de los semiconductores que ha dilatado los plazos de fabricación y entrega de vehículos. En este momento, aplicar la norma sería un golpe añadido que se añadiría a todas las circunstancias desfavorables.

El RACVN no comparte la medida y la considera errónea y muy perjudicial. Pone en riesgo la renovación del parque de vehículos y perjudica aún más a un sector que se considera esencial y estratégico en España. Perjudica duramente al sector del automóvil, a la economía y los trabajadores. Además, la norma fomenta que haya un parque de vehículos más envejecido, más contaminante y menos seguro.



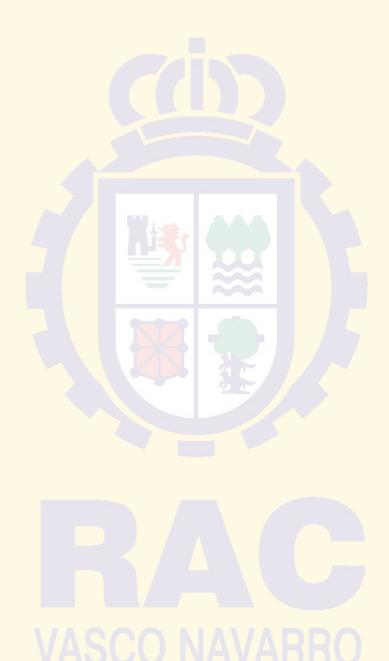


AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

SEGURO PARA MOTO







6.- CONCLUSIONES

2021 ha sido el segundo año condicionado por la pandemia, por la presencia del virus, y por una movilidad limitada, sobre todo durante los primeros meses. El sector del automóvil y de la seguridad vial también han estado condicionados por esta realidad. Además, el anuncio y puesta en marcha de nuevas medidas que encarecen y dificultan la compra, posesión y uso del automóvil han aumentado, precisamente en un momento en el que el coche ha resultado ser un medio muy seguro, útil y necesario frente al virus y también un pilar fundamental de la economía del país y especialmente del País Vasco y Navarra.

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES

En 2021 aumentaron las víctimas mortales respecto al año anterior. La circunstancia del 2020, completamente excepcional debido a la pandemia posibilitó que se redujesen las cifras de fallecidos en carretera de forma acentuada hasta alcanzar un registro histórico de mínimos en el ámbito estatal. En 2020 se batía un record por segundo año consecutivo. En 2021, al realizarse más desplazamientos por carretera y recuperar un nivel de movilidad mayor, las víctimas han aumentado. Sin embargo, si comparamos las cifras con las del 2019 se aprecia que la evolución es favorable, ya que en 2021 han fallecido menos personas que hace dos años y, por tanto, la evolución sigue la tendencia anterior. En concreto, en 2021 han aumentado los fallecidos por accidente de tráfico en España, País Vasco y Navarra, excepto en el Guipúzcoa, donde han disminuido. Con estos datos, el RACVN insiste en no llamar al alarmismo, ya que el repunte es excepcional y no constituye una tendencia. De hecho, se aprecia que la tendencia es opuesta. Es decir, cada vez se realizan más desplazamientos, hay más vehículos y más conductores pero el número de fallecidos desciende progresivamente. Aun así, el RACVN comparte la valoración de la DGT,

"1004 víctimas son muchas víctimas". Hay que seguir trabajando para reducir el número de fallecidos hasta la cifra cero que desafortunada mente hoy, todavía es una utopía.

Un año más, se repite el perfil tipo de fallecido por accidente de tráfico que ha descrito el RACVN en anteriores informes: Varón, conductor de automóvil, de mediana edad y que sufre una salida de vía en una carretera convencional (fuera de autopistas o autovías), motivada por un despiste, siendo la única persona fallecida en el siniestro. Entre los despistes destaca el uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce.

Los datos establecen las autopistas y autovías como vías más seguras frente a las carreteras convencionales (entre el 60 y el 80% de los fallecidos se producen en las vías convencionales).

El vehículo implicado en un mayor número de siniestros es el automóvil. Sin embargo, es lógico debido a que se trata del vehículo más frecuente en las carreteras, con diferencia.

Pese a los retos pendientes, cada vez menos fallecidos en las carreteras

Tomando en consideración periodos amplios de tiempo, se constata la disminución progresiva en el número de fallecidos en accidentes de tráfico, aunque contamos con un parque excesivamente envejecido y unas carreteras que necesitan de mayores inversiones en mantenimiento. Un año más, debemos tener en cuenta que los vehículos de hace dos décadas comenzaban a tener en mayor medida elementos de seguridad como los airbags, ABS, controles de tracción, deformación programada, etc, que suponían un punto de inflexión en materia de seguridad. Resultan más seguros que los de generaciones anteriores. Sin embargo, el envejecimiento del parque juega en contra de la efectividad de estos sistemas que como todo, se van deteriorando.

Por lo tanto, un año más, el RACVN incide en que, aunque la causa más frecuente de los accidentes sea el factor humano, no se pueden obviar otros factores fundamentales que condicionan la seguridad vial.

El RACVN destaca dos grandes asignaturas pendientes: el estado de las carreteras y el envejecimiento de los vehículos. Si fuésemos capaces de renovar el parque de vehículos y mejorar el estado de las carreteras y la señalética, estos factores incidirían notablemente en la reducción de accidentes mortales.

6.2.- VENTA DE VEHÍCULOS

El sector del automóvil no termina de remontar. Aunque en 2021 ha conseguido cerrar en positivo con un crecimiento muy moderado que no llega al 1% en España, en el País Vasco y Navarra las ventas se han reducido entre un 18,32 y un 13,75%, respectivamente. El RACVN considera que las cifras de 2021 no se pueden calificar como positivas ya que se parte de un año excepcionalmente malo (2020) y por lo tanto cabía esperar un repunte más acentuado. En el informe de 2020 se hablaba de dos años seguidos con caídas de ventas. Con los datos de 2021 se podría hablar de una tendencia decreciente muy preocupante para la renovación del parque de automóviles y para evolución del sector y el mantenimiento de miles de puestos de trabajo.

Las restricciones al uso del automóvil y la amenaza constante de subidas en el precio de combustibles, compra de vehículos nuevos y otras posibles nuevas restricciones han propiciado que las ventas disminuyan peligrosamente. Además, en 2021 ha habido que sumar otro factor que ha dificultado la recuperación: la escasez de semiconductores, la ralentización de la producción de vehículos y el aumento del periodo de tiempo que transcurre entre que se realiza el pedido de un automóvil hasta que se entrega.

Por tipos de combustibles, en términos porcentuales, un año más, los vehículos de combustión han experimentado caídas en las ventas, especialmente los de gasolina (entre un 4,62% y un 8,20%, según territorio), mientras que los automóviles del grupo "resto" (híbridos, eléctricos y gas) un año más han crecido

(entre un 12,42% y un 14,79%). Sin embargo, los vehículos de combustión tradicionales siguen acaparando la mayoría del mercado. Aproximadamente un 75% frente a los vehículos resto, 25%.

Dentro del grupo "resto", la mayor subida porcentual la han registrado los vehículos eléctricos (entre un 24,32% y un 93,58%), aunque hay que tener en cuenta que al tratarse de cifras todavía bajas, cualquier variación numérica por pequeña que sea supone una diferencia destacada en términos porcentuales. Los vehículos híbridos también han crecido (entre un 16,96% y un 53,41%). Destaca una variación de casi 102.000 unidades (53,41%) respecto al 2020 en el caso de España. El RACVN considera que se debe a la irrupción y generalización de la tecnología mild-hybrid o de los microhíbridos.

El 54,10% de los turismos que se han matriculado en España durante el 2021 han sido SUVs.

El Dacia Sandero repite como modelo más vendido en el País Vasco. En Navarra ha sido el Suzuki Vitara y en España el Seat Arona. Por marcas, Hyundai ha sido la más vendida en el País Vasco, Kia en Navarra y Seat repite un año más en España.

Un año más bajan las ventas de vehículos de gasolina y diésel pero suben las del grupo "resto", sobre todo las de eléctricos e híbridos.

Los automóviles de gas han experimentado una tendencia opuesta en el caso del País Vasco donde desciende un 7,05% y hasta un 10,96% en Guipúzcoa. En Na-

varra aumentan un 20,69% y en España un 7,33%.

A tenor de estos datos, el RACVN augura un futuro en el que las tecnologías híbridas se generalicen, sustituyendo a las motorizaciones diésel y gasolina convencionales. Según esta previsión, todos los vehículos de gasolina y diésel nuevos tendrían algún tipo de hibridación. Los vehículos eléctricos (pese a las limitaciones que todavía tienen y las necesidades no resueltas) seguirían experimentando crecimiento de ventas, pero estarían destinados a usos específicos, principalmente urbanos. En definitiva, los gasolina y diésel no van a desaparecer, sino que van a evolucionar, como en su día evolucionaron los motores de carburación a los de invección.

Por tipo de vehículo, el segmento más vendido en 2021 ha sido el SUV (pequeño, mediano y grande), que acentúa todavía más su tendencia respecto a los años anteriores. En 2020 superó el 50% del mercado (50,40%) y en 2021 el porcentaje ha seguido subiendo hasta el 54,10%.

En 2020, la pandemia propició que un vehículo de los denominados económicos o "lowcost", el Dacia Sandero, encabezase las listas de los más vendidos, tanto en el conjunto de España, como en el País Vasco y Navarra, por encima de modelos habituales del ranking. En 2021, Dacia Sandero ha perdido el liderazgo en los mercados de España, Navarra y Álava, pero no en los del País Vasco, Guipúzcoa y Vizcaya donde ha mantenido su posición en el podio. En España el modelo más vendido ha sido el Seat Arona, el Suzuki Vitara en Navarra y en Álava el Ford Puma.

Por marcas, Seat continúa liderando el mercado en España, mientras que en el País Vasco y en Navarra, las marcas más vendidas han sido Hyundai y Kia, respectivamente. Por territorios del País Vasco, Hyundai ha encabezado el ranking en Álava mientras que en Guipúzcoa y Vizcaya han sido Kia y Renault, respectivamente.

El RACVN considera erróneas y peligrosas las restricciones al uso del automóvil privado y las nuevas cargas fiscales. Hacen que los usuarios alarguen la vida de sus viejos automóviles más contaminantes y menos seguros e inciden en el mercado de vehículos haciendo que bajen las ventas. España debería seguir los pasos de sus países vecinos y adecuar la nueva norma de emisiones para que no se traduzca en mayores impuestos a la compra de vehículos nuevos: impuestos disuasorios.

Según datos de la DGT, España cuenta con un parque de casi 35 millones de vehículos. Aproximadamente dos de cada tres vehículos son automóviles turismos. El País Vasco cuenta con el 4,03% del total de los vehículos de España y Navarra, con el 1,38%.

La edad media del parque automovilístico supera los 13 años a cierre del 2021. La edad media del vehículo de segunda mano que se vende en España supera los 10. Pese a los planes de renovación, la pandemia y las restricciones al uso de vehículos y la ralentización en la fabricación y entrega de coches nuevos ha propiciado que los automovilistas busquen una opción más económica e inmediata "para salir del paso". El crecimiento del mercado de segunda mano ha propiciado que los precios de este tipo de vehículos comiencen a crecer. Hay estudios que mencionan una especie de burbuja del mercado se segunda mano y de la posibilidad de que estalle durante el 2022.



6.3.- CARBURANTES

El año 2021 acabó con subidas en los precios de los carburantes. Se ha puesto fin a dos años seguidos con bajadas de precios que estaban originadas principalmente en la caída de la demanda y el descenso de la movilidad. En 2021 el precio del diésel creció en un 13,96% respecto al 2020 (14,6 céntimos) y en un 0,51% respecto al 2019 (0,6 céntimos). El precio medio de este combustible en 2021 fue de 1,192. El precio medio de la gasolina creció aproximadamente en 18 céntimos por litro respecto al 2021 (entre un 13 y un 15%) y en unos 6,5 céntimos, respecto al 2019. En 2021 el aumento de la movilidad y, ligado a ello, el aumento del consumo de combustible, junto al encarecimiento del precio de las energías (gas, electricidad, etc,) en el segundo semestre ha propiciado el incremento del precio medio anual de los

combustibles. La subida del precio de las energías y de los combustibles produce que los bienes y servicios también se encarezcan lo que contribuye al aumento de la inflación. Parece que durante el 2022, al menos durante el primer semestre, el precio de los carburantes y del conjunto de las energías van a seguir subiendo. Además, sigue presente la amenaza de nuevas cargas fiscales a los combustibles, que por el momento no se van a aprobar.

En los informes de 2019 y 2020, el RA-CVN destacaba que todavía quedan muchas cuestiones sin resolver sobre la electrificación de vehículos. Un año después, el RACVN sostiene la misma opinión, ya que considera que siguen existiendo muchas dudas sin responder que hacen que la electrificación total del parque de vehículos resulte un planteamiento a más largo plazo. Seguimos sin ver una ambiciosa red de recarga en las ciudades, ni unas

infraestructuras de obtención de electricidad renovable que garantice la electrificación del parque. Esta incertidumbre choca con el planteamiento gubernamental de prohibir la venta de vehículos de combustibles fósiles (porque además, los híbridos también lo son) a partir de 2040 y su circulación a partir de 2050.

En 2021 el precio de los carburantes creció tras dos años de bajadas encadenadas. En 2022 parece que los precios van a seguir creciendo.

El RACVN alerta sobre las posibles consecuencias de nuevas cargas fiscales a los carburantes.

Todavía quedan muchas cuestiones sin resolver sobre la electrificación masiva del parque de vehículos.

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES PENDIENTES DE RESOLVER

En este apartado se producen pocas variaciones respecto a los años anteriores. El RACVN íncide en cuestiones sin resolver que, año tras año, se repiten. En algunos casos la situación empeora respecto a los ejercicios anteriores (renovación del parque de vehículos, mejora de la red viaria, etc.).

Un paso más en la regulación de las nuevas formas de movilidad

Con el comienzo del año 2021 se puso en marcha una demanda del RACVN relativa a la regulación homogénea y de ámbito estatal de las nuevas formas de movilidad y más concretamente los patinetes eléctricos (por dónde deben circular, cómo, qué elementos deben llevar, etc). En 2021, de cara a su puesta en marcha en 2022, se da un paso más y se concreta la obligatoriedad de llevar casco, su carácter unipersonal (sólo una persona por vehículo) y establece una velocidad legal máxima de 25km/h.

Sin embargo, no vale con desarrollar una norma. También es fundamental trabajar para que ésta se cumpla. El club automovilista considera que se debe seguir trabajando en revisar y actualizar el Código de Circulación para evitar que se den circunstancias confusas, vacíos legales y, sobre todo, definir cuáles son los derechos y obligaciones de todos los colectivos partícipes de la movilidad.

Renovación y mejora de las carreteras

Aspectos como la necesidad de renovar el parque de vehículos y el estado de las carreteras y marcas viales (que inciden directamente en la seguridad de las personas) son cuestiones pendientes de realizar y que cada año el RACVN incluye en este apartado. El RACVN se refiere a una mejor iluminación de las vías, a la mejora de las señales y marcas viales (por una colocación confusa y por el deterioro por el paso del tiempo) y también los guardarraíles y el pavimento. Además, el RACVN advierte de la peligrosidad de los resaltos cuya finalidad es aminorar la velocidad. Son muy lesivos para los conductores profesionales que deben pasar por encima de ellos varias veces a lo largo del día, para las personas enfermas o heridas que viajan en ambulancias y para los ciclistas y motoristas que pueden acabar por caerse si no se percatan de la existencia de los mismos.

Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

El RACVN considera que la situación relativa al parque de automóviles, su envejecimiento y la venta de nuevos vehículos se ha agravado con la pandemia y con las sucesivas medidas y anuncios de restricciones. La subida de impuestos que ha comenzado en 2022, que se aplazó en 2021, aplicada a la mayoría de vehículos nuevos, supone un duro golpe a un sector. El RACVN considera que España debería seguir los pasos de países europeos, como Francia o Portugal, que con la entrada de la norma WLTP no han incrementado fiscalmente el precio de los vehículos nuevos.



Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

Remitir la política de criminalización del automóvil

Renovación y mejora de las carreteras

PROPUESTAS RACVN

Un paso más en la regulación de las nuevas formas de movilidad

El sistema de carnet por puntos: Que además de sancionar también pueda premiar a los buenos conductores más allá de los 15 puntos

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, aprovechando las nuevas tecnologías

La nueva carga fiscal española disuade de comprar un vehículo nuevo y hace que los usuarios alarguen la vida de su viejo automóvil más contaminante y menos seguro. Afecta a las ventas y al sector en su conjunto, que genera miles de puestos de trabajo y riqueza en el país.

Añadiendo cada vez más dificultades no se puede poner en marcha una transición hacia vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente y con un horizonte cercano libre de emisiones. El sector debe compensar las inversiones y el esfuerzo que está realizando con ventas y con un mercado estable para ello. A su vez, los usuarios necesitan un contexto seguro, sin incertidumbres, ni penalizaciones fiscales, ni restricciones al uso del vehículo para decidirse a realizar una compra tan relevante como la de un automóvil.

Preservando el sector del automóvil todos salimos ganando: los usuarios cuentan con coches más seguros, menos contaminantes y más eficientes; la ciudadanía en su contexto gana en la reducción de emisiones y más seguridad vial; los fabricantes siguen considerando al país como lugar atractivo para la fabricación, compensan las inversiones, generan riqueza y puestos de trabajo. Y el Estado incrementa sus ganancias en la medida que produzcan más ventas.

Situaciones como la del cierre de la factoría de Nissan en Barcelona en 2020 no se pueden volver a repetir. Los efectos del cierre son más dolorosos para el entorno, el país y los trabajadores y sus familias que para las grandes marcas, a las que trasladar una factoría a otro lugar es una cuestión estratégica y económica. Por ello hay que cuidar el sector y preservar este tejido industrial. La criminalización del automóvil y las trabas a su uso son muy perjudiciales en este sentido. Por

todo ello, es preciso y urgente poner en marcha un ambicioso plan de renovación de vehículos real y dilatado en el tiempo, con unos objetivos claros y bien definidos y frenar las políticas que sólo generan incertidumbre. Actualmente la edad media del parque de automóviles en el Estado supera los 13 años y las ventas de vehículos de segunda mano crecen frente a la de los nuevos. El mercado de automóviles nuevos no termina de levantar cabeza tras dos años de bajada de ventas y un 2021 con una leve mejoría. Sin embargo, tras un 2020 desastroso cabría esperar que el repunte hubiera sido mayor. Por lo tanto, pese a observarse una mejoría no se puede interpretar como una evolución



El sistema de carnet por puntos: Que además de sancionar también pueda premiar a los buenos conductores más allá de los 15 puntos

El RACVN considera que la implantación del carnet por puntos fue una medida positiva para reducir la accidentalidad. Sin embargo, es preciso revisarla de forma periódica y actualizarla. Además, el club automovilista considera que, además de sancionar a los automovilistas cuando cometan infracciones, también debería premiar a los buenos conductores, más allá de los 15 puntos.

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, aprovechando las nuevas tecnologías

El criterio de la DGT de establecer límites distintos en función del tipo de vía en el ámbito urbano es, para el RACVN, más preciso que el que están adoptando algunos municipios, como Bilbao, de generalizar una velocidad para todas las vías sin atender a sus circunstancias concretas. Sin embargo, el RACVN considera que este criterio tampoco es el más acertado. Para el club automovilista opina que se debe analizar cada vía y tramo para poder establecer una limitación en cada caso en función de las características concretas. Tras ese análisis se debería reducir la limitaciónd de velocidad sólo en aquellos lugares en los que se aprecie que existen situaciones de peligro. También se podrían adecuar las limitaciones en distintos tramos horarios, en función de los usos y circunstancias de cada momento.

En los ámbitos urbanos, el RACVN recomienda dar un paso más y aprovechar la tecnología para regular elementos como los ciclos semafóricos o los límites de velocidad mediante señales cambiantes (que permitirían, por ejemplo reducir el límite de velocidad en las zonas próximas a colegios en las horas de entradas y salidas de los menores o permanecer todo el rato en verde para vehículos en horas en las que no haya tránsito de peatones, por ejemplo de noche. En esos casos y horarios se podría accionar mediante pulsador el cambio de color del semáforo). El club automovilista considera que se pueden minimizar las afecciones al tráfico en los municipios mediante parkings disuasorios en zonas estratégicas y bien comunicados y señalizados (y no mediante restricciones). Se trata de dar alternativas factibles y atractivas y no establecer restricciones y dificultar la vida de los ciudadanos.

En vías interurbanas, el RACVN insiste en copiar el modelo francés de 130km/h en autopistas y autovías en circunstancias de seguridad. Se trata de un límite que automáticamente se reduce si cambian las circunstancias (precipitaciones, niebla, etc).

Remitir la política de criminalización del automóvil

Hace falta remitir, con carácter urgente y en todos los ámbitos (municipal, autonómico, estatal e incluso a nivel europeo),

la política de restricciones y criminalización del uso del automóvil privado. Esta circunstancia está ralentizando peligrosamente la renovación del parque de vehículos, especialmente en nuestro país. Además, está poniendo en peligro el tejido empresarial asociado a este sector. Los usuarios alargan la vida de su viejo automóvil o compran vehículos de segunda mano económicos con años por miedo a nuevas restricciones que les impidan utilizar su vehículo. No se trata de obviar la necesidad de descarbonización, sino de realizar la transición hacia modelos libres de emisiones de manera coherente, preparando de antemano las infraestructuras y posibilitando e incluso fomentando que los usuarios cambien de vehículo sin temor alguno.





El RACVN contribuye activamente para lograr una movilidad más sostenible

El área de Movilidad del RACVN es una entidad sin ánimo de lucro que persigue estimular y fomentar todo tipo de actividades culturales, de promoción y difusión de la cultura automovilística con el objetivo último de promover una movilidad racional y respetuosa con el medio ambiente.

Objetivos Generales

El RACVN se funda en 1923 y siempre se ha dedicado al mundo del motor. El RACVN es una **asociación no lucrativa de usuarios del automóvil** que a partir de los años 50 se ha especializado en la defensa, asesoramiento, ayuda y servicios al automovilista.

Como objetivos generales del área de Movilidad se definen:

- ✓ Investigar y desarrollar los temas que afecten a la movilidad en general.
- Movilizar y crear estados de opinión sobre temas relacionados con la movilidad.
- Definir y desarrollar una cultura del automovilista basada en la educación, formación y la convivencia de los diferente elementos de transporte que integran la actual movilidad de las personas.
- Promover la cooperación y concertación con entidades publicas y privadas.

Como actividades principales del área de Movilidad se pueden enumerar:

- Programa de Educación Vial.
- Participación en Foros.
- Asistencia Congresos.
- Investigación.
- ✓ Organización foros, seminarios, jornadas.
- ✔ Curso Conducción Económica, Ecodriving.

Además el RACVN es miembro de:

- Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
- La Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- ✓ La Confederación de Automóviles Clubs de España.
- La Comisión de Seguridad Vial del Gobierno Vasco.
- La Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA).
- La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
- ✓ El Consejo Asesor de Movilidad del Ayto. de Donostia-San Sebastián.

CONTACTE CON NOSOTROS



DPTO. DE PRENSA Y ATENCIÓN A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Mario García prensa@racvn.net 647 245 379







ÁLAVA-ARABAMicaela Portilla, 2.

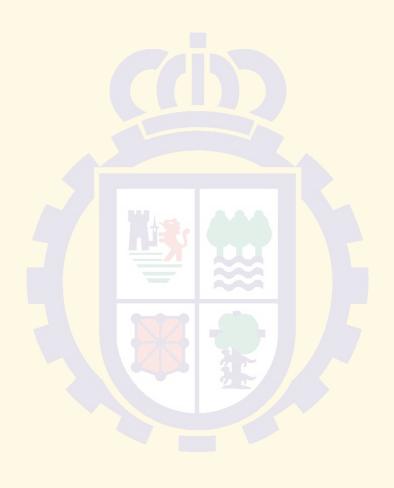
01008 Vitoria-Gasteiz Tel. 945 14 65 90 GUIPÚZCOA-GIPUZKOA

Fueros, 4. 20005 San Sebastián-Donostia Tel. 943 43 08 00 NAVARRA-NAFARROA Sancho El Fuerte. 29.

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







RAC VASCO NAVARRO



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2021

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2022 y conclusiones

WWW.RACVN.NET

