



SERVICIOS

AMPLIACIÓN DE LA INFORMACIÓN RECOGIDA EN NOTA DE PRENSA

ASISTENCIAS RACVN

El RACVN prestó un total de 5.156 asistencias durante el 2022, lo que supone un 1,98% más que el año pasado (100 asistencias más que en el 2021 y 191 más que en 2020).

El 20,25% de las asistencias se debieron a la batería de los vehículos, que repite un año más como primera causa. Sin embargo, esta causa ha descendido en 65 respecto al 2021 y en 256 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.

La mayoría de las asistencias del RACVN se realizaron en el País Vasco y Navarra (80,84%), frente a las asistencias nacionales fuera de ambas comunidades (17,92%) y las internacionales (1,34%). En concreto, en el País Vasco se registraron el 65,77% del total de las asistencias (3.391) y en Navarra el 14,97% (772). Por territorios del País Vasco, Guipúzcoa sumó más asistencias (1.547) seguido de Vizcaya (1.228) y Álava (616). En todos los casos ha crecido el número de asistencias prestadas respecto al año anterior, excepto en Navarra (-5) y Vizcaya (-78).

FALLECIDOS

Con los datos recogidos por la DGT, Trafikoa y el Gobierno de Navarra, en general, **se aprecia un aumento de fallecidos en accidente de tráfico en 2022 respecto al año anterior**. Sin embargo, y pese a ser el segundo año consecutivo con aumentos, **no constituyen un cambio de tendencia**. Hay que tener en cuenta el contexto de los últimos años (confinamientos, limitación de movilidad y reducción de desplazamientos). Tomando en consideración periodos de tiempo más amplios se constata una reducción progresiva en el número de fallecidos, mientras que el número de desplazamientos y el parque de vehículos aumentan.

Aumentan los fallecidos en 2022 excepto en Álava: En 2022 el País Vasco fallecieron un total de 44 personas (42 en 2021, 38 en 2020, 51 en 2019), en Navarra 27 (25 en 2021, 18 en 2020, pero 30 en 2019) y en el conjunto de España 1.145 (1004 en 2021, 870 en 2020 y 1.101 en 2019).

Por territorios, sólo en Álava se redujeron en número de fallecidos respecto al ejercicio anterior (8 en 2022, 10 en 2021, 5 en 2020 y 10 en 2019). En Guipúzcoa (18 en 2022, 16 en 2021, 17 en 2020 y 19 en 2019) y en Vizcaya (18 en 2022, 16 en 2021 y 2020 y 22 en 2019) aumentaron.

El perfil tipo del fallecido se repite: Con los datos recogidos en el informe, en términos generales, se repite un año más el perfil tipo del usuario del vehículo que fallece en accidente de tráfico en carretera: varón de mediana edad, que conduce un automóvil en una vía convencional (que no es autopista o autovía) y que principalmente por una distracción (u otra causa asociada generalmente al factor



SERVICIOS

humano) se sale de la vía y fallece él solo en el accidente. El ratio de fallecidos por accidentes es de un solo fallecido por accidente mortal.

Aumentan los fallecidos de los colectivos vulnerables: Sin embargo, cabe destacar el porcentaje de fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables en el País Vasco (30 fallecidos, el 68,18% del total frente 20 fallecidos en 2021, el 47,62%) y Navarra (13 fallecidos, el 48%, frente a 9, el 36% en 2021). En el conjunto de España el porcentaje es menor (422, el 36,86%) pero hay que tener en cuenta que la DGT no toma en consideración los fallecidos en áreas urbanas.

Aumento muy destacado del número de peatones fallecidos, especialmente en el País Vasco y en concreto en Vizcaya: Dentro de los colectivos vulnerables, especialmente destacado han sido el incremento de peatones fallecidos en el País Vasco y Navarra: 15 en el País Vasco respecto a 1 registrado en 2021, 7 en Navarra (3 en 2021). El atropello de peatones se ha incrementado significativamente, especialmente en Vizcaya. Paradójicamente, **el aumento se produce tras la puesta en marcha de la medida 30km/h, lo que evidencia que ésta no funciona y/o que puede ser incluso causante de parte del incremento** (por tener que mirar el cuentakilómetros de manera constante y por crear una falsa sensación de seguridad).

La cifra de motoristas fallecidos en el País Vasco desciende pero sigue siendo destacada: En el País Vasco, durante los últimos años ha sido especialmente preocupante la cifra de motoristas fallecidos en accidente de tráfico. Este año, la cifra continúa siendo destacada, aunque en 2022, el número de fallecidos pertenecientes a este colectivo haya disminuido respecto al 2021. En concreto, fallecieron 14 motoristas en carreteras vascas (17 en 2021, 9 en 2020, 16 en 2019). En Navarra fueron 6 los motoristas fallecidos en 2022 (4 en 2021).

Causas de los accidentes, factores concurrentes: Según datos de la DGT, **las distracciones siguen siendo la principal causa de accidente mortal** (entre el 32 y el 28%) y dentro de las mismas destaca uso del móvil como causa creciente de esas distracciones. La velocidad se encuentra entre el 22 y el 25% de los accidentes y el consumo de alcohol entre el 25 y el 31%.

Fallecidos sin usar accesorios de seguridad: Del total de los usuarios de turismos y furgonetas fallecidos en 2022 (540), 144 personas (26,67) no llevaban el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Tampoco hacían uso del casco 6 ciclistas (de 31, el 19,35%) y 6 motoristas (245, el 2,44%).

Evolución favorable pese a encadenar dos años con incrementos en el número de fallecidos: Pese a acumular dos años de crecimiento en el número de fallecidos respecto a los años anteriores, la evolución es favorable porque se consolida la tendencia descendente en periodos más amplios de tiempo. Además, lo hace en un contexto en el que no han dejado de crecer el número de vehículos, de conductores y de desplazamientos realizados en un porcentaje mayor.



SERVICIOS

PARQUE DE VEHÍCULOS

Un parque que no deja de crecer: La DGT en su comparativa entre movimientos de largo recorrido, parque de vehículos, censo de conductores y fallecidos menciona un parque 35.662.387 vehículos registrado a 31 de octubre de 2022 en España. Sin embargo, el último censo completo desglosado en función del tipo de vehículo y del territorio data del 2021 y cita un parque total de 35.178.108. En cualquier caso, el parque no ha dejado de crecer en los últimos años.

El de vehículos del País Vasco y de Navarra:

País Vasco: En el País Vasco hay 1.403.405 vehículos que representa el 3,99% del valor total de vehículos de España. Dentro de los vehículos vascos 1.020.550 son automóviles (4,09% del total de turismos de España. Por territorios Vizcaya cuenta con el 50% del parque de vehículos del País Vasco, Guipúzcoa con el 34% y Álava el 16%.

Navarra: En Navarra están censados 477.048 vehículos (el 1,37% de España) y 336.684 automóviles. Pese a que las ventas de vehículos nuevos ha descendido significativamente el parque de vehículos no ha dejado de crecer durante los últimos años. Esto ha producido que la edad media de los vehículos aumente y que cada vez haya un parque de vehículos más envejecido.

Los vehículos diésel siguen suponiendo en todos los casos más del 50% de los automóviles censados. Los gasolina entre el 38 y el 46% y los automóviles “resto” no alcanzan todavía el 1%. (Si nos centramos exclusivamente en los automóviles turismos las cuotas son similares).

MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES

Las matriculaciones de automóviles turismos han descendido por segundo año consecutivo en el País Vasco y Navarra.

País Vasco: En el País Vasco se han matriculado 21.948 turismos, un 11,20% menos que el año pasado (2.768 vehículos menos). Ningún territorio de la Comunidad Autónoma Vasca consigue cerrar en positivo. Álava registra un descenso del 14,30% con 2.973 unidades matriculadas (663 menos que en 2021), Guipúzcoa registra una caída del 13% (6.633 unidades matriculadas, 991 menos que en 2021) y Vizcaya pierde un 8,94% con 11.342 unidades matriculadas, 1.114 menos que en 2021.

Navarra: En Navarra se han matriculado 6.329 automóviles (900 menos que en 2021, que suponen una reducción del 12,40%).

España: A nivel estatal tampoco se ha cerrado el año en positivo. Se matricularon 812.386 turismos (46.091 menos que en 2021), lo que supone un descenso del 5,4%

Matriculaciones de turismos por tipo de energía: En todos los casos los vehículos de combustión tradicionales (gasolina y diésel) pierden cuota de mercado respecto al grupo “resto” que registra subidas en todos los casos, excepto en Álava y Navarra, donde decrecen respecto al año anterior.

Matriculaciones de turismos de energías alternativas: Dentro de este grupo destaca el incremento en términos porcentuales de los eléctricos. Su mercado crece entre el 15 y el 20%, pero en cifras absolutas hay que destacar que siguen siendo bajas respecto a los otros tipos de energías (tradicionales y



SERVICIOS

alternativas). En el caso de los Híbridos, sus ventas sólo han crecido en Vizcaya (5,23%) y en el conjunto de España (9,37%), pero no en Navarra (-12,31%) el País Vasco (3,35%), Álava (-23,31%) y Guipúzcoa (-23,31%). Las ventas de los turismos de gas también han decrecido en todos los casos, excepto en Álava (+30, lo que supone un 28,85%) y en España (+887, es decir, un 6,32%).

MARCAS, MODELOS Y SEGMENTO MÁS VENDIDOS

Hyundai marca más vendida en el País Vasco y Kia en Navarra: Hyundai ha sido la opción favorita en el País Vasco por segundo año consecutivo con 1.973 unidades y un 8,99% de cuota de mercado. Por territorios, Hyundai ha sido la primera opción para los alaveses (461 unidades, 11,60%), Kia para los guipuzcoanos (592, el 8,93%) y Dacia para los vizcaínos (1.130, el 9,96%). Kia ha sido la primera opción en Navarra con 741 unidades (11,71% de cuota de mercado). En España Toyota ha sido la más vendida con 73.505 unidades (9,04% del mercado). Seat ha perdido el liderazgo que ostentaba durante los últimos 4 años y ha caído a la sexta plaza del ranking estatal.

El Dacia Sandero, el modelo más vendido en el País Vasco y Navarra: Por modelos, el Dacia Sandero ha sido el automóvil más vendido en el País Vasco por cuarto año consecutivo sumando 983 unidades (4,48%). El Sandero también ha sido el más vendido en Guipúzcoa (240 y 3,52%) y en Vizcaya (634, el 5,59%). En Álava el más vendido ha sido el Hyundai Tucson con 184 unidades (4,63%). En Navarra la primera opción también ha sido Dacia Sandero con 218 unidades (3,44%). En España el más vendido ha sido el Tucson con 21.985 unidades (2,70%).

El reinado de los SUV: El automóvil SUV (en sus diferentes tamaños) continúa ganando cuota de mercado y, con 462.080 unidades matriculadas, **supone el 55,81% del total del mercado estatal de turismos**. El año pasado supuso el 54,10%, mientras que en 2020 superó, por primera vez, la barrera del 50% del mercado, por encima de los utilitarios y los compactos.

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES

Los precios medio anuales de los combustibles superaron los máximos históricos

El RACVN ha analizado la evolución de los precios de combustibles en base a los datos facilitados por la CNMC. En 2022 los precios de los combustibles (diésel y gasolina) aumentaron de forma muy significativa debido a la guerra en Ucrania. En 2021 los precios comenzaron a subir tras unos años con bajadas debido al descenso de desplazamientos y las restricciones de movilidad (y con ello una caída en la demanda).

En concreto, a nivel estatal en 2022 el precio medio del gasóleo A (diésel) creció un 44,04% en 2022 respecto al año anterior, registrando un precio medio de 1,789€/l, la gasolina 95 un 29,13% (1,773€/l) y la gasolina 98 un 26,30% (1,916€/l). En los tres casos los precios medios anuales superaron los precios máximos históricos que databan de 2012 en el caso del diésel y de 2013 en la gasolina.



SERVICIOS

En el País Vasco los precios medios de los combustibles fueron superiores a los de Navarra y a los de la media de España: En el País Vasco los precios medios (Gasóleo 1,836€/l, SP95 1,815€/l y SP98 1,996€/l) fueron superiores a la media estatal y a los precios de Navarra. En Navarra los precios medios fueron superiores a los de la media estatal en el caso de las gasolinas, pero el precio medio del diésel fue el mismo que el estatal (Gasóleo 1,789€/l, SP95 1,794€/l y SP98 1,946€/l).

2023 ha comenzado con subidas en los precios tras la finalización de la subvención de 20 céntimos, ahora parece que bajan, pero en el futuro hay una gran incertidumbre: Durante las primeras semanas del 2023 los precios comenzaron con una subida (incentivada por un fuerte crecimiento de la demanda a finales del año con motivo de la finalización de la subvención de 20 céntimos por litro el 31 de diciembre). A fecha actual parece que los precios bajan ligeramente. Sin embargo, hay una gran incertidumbre en función de la evolución del contexto geopolítico.

NOVEDADES DGT 2023

ZBEs: La medida más polémica prevista para 2023 es la implantación de las zonas de bajas emisiones (ZBEs) en el centro de las ciudades. La norma que regula las ZBEs se aprobó al finalizar el año. Se trata de una medida que genera mucha incertidumbre. Muchos ayuntamientos esperarán a que pasen las elecciones para su puesta en marcha. Hay antecedentes como la anulación de la ZBE en Barcelona, o más recientemente en Gijón por parte de los tribunales que pronostican que una puesta en marcha controvertida. Se trata de una medida que el RACVN no comparte. En caso de su puesta en marcha, los consistorios deberían ser consecuentes con los perjuicios que crean a los ciudadanos y por ello se podrían adecuar las zonas similares ya existentes (cascos históricos), sin extenderla a más calles.

Nuevas señales de Tráfico: La DGT ampliará y actualizará el catálogo de señales de tráfico. Pretende adecuarse a las circunstancias actuales, dar respuesta a la proliferación de las nuevas formas de movilidad, actualizarse y ser más legibles o fáciles de entender. El RACVN considera la actualización necesaria y coherente.

Nuevo reglamento de vehículos históricos: El nuevo reglamento simplificará los trámites y abaratará los costes para tramitar la clasificación de un vehículo como "histórico" al tiempo que velará por conservar el patrimonio histórico automovilístico. El RACVN lo considera adecuado ya que pone en valor al automóvil clásico como patrimonio histórico, valor a conservar y reflejo de cada época.

Carnet de conducir B1: Se trata de un permiso de conducción, que ya está implantado en otros países de la Unión Europea. Posibilita que los jóvenes de 16 años puedan desplazarse con un coche eléctrico de unas características muy concretas (menos potentes que los convencionales). Para el RACVN es una novedad positiva porque posibilita un acceso escalonado a los jóvenes a la conducción de vehículos, favorece la renovación del parque de vehículos, equipara la normativa estatal con la europea, ofrece mayor seguridad que la alternativa tradicional de muchos jóvenes (coche con años, barato pero potente), etc



SERVICIOS

CONCLUSIONES RACVN

1.- FALLECIDOS: Aumenta el número de fallecidos por segundo año consecutivo. Sin embargo, el RACVN considera que no se trata de una tendencia. Partimos de una coyuntura anómala (la pandemia) en la que los desplazamientos se redujeron drásticamente y con ellos se alcanzaron las cifras más bajas de fallecidos. Este año, según datos de la DGT, se ha producido el mayor número de desplazamientos de la década. Sin embargo, el número de víctimas no ha aumentado en la misma proporción. Analizando periodos más amplios de tiempo se constata que cada vez hay menos fallecidos en carreteras en un contexto de más desplazamientos, más vehículos (cada vez más envejecidos) y más conductores. La evolución es favorable, los incrementos de los dos últimos años no son una tendencia, pero justifican la necesidad de seguir trabajando en esta cuestión.

Especialmente llamativo ha sido el aumento de fallecidos dentro de los colectivos vulnerables en Navarra y sobre todo en el País Vasco y, especialmente en Vizcaya. Este repunte evidencia la poca efectividad de la limitación 30km/h para procurar una mayor seguridad.

Además, el aumento de fallecidos a nivel estatal evidencia que la supresión de la medida que permitía rebasar en 20km/h el límite para poder adelantar en las carreteras convencionales no ha resultado efectivo. (Los vehículos permanecen más tiempo expuestos realizando una maniobra peligrosa que les obliga a invadir el carril contrario).

2.- VENTA DE VEHÍCULOS: El sector del automóvil encadena dos años con bajadas en las ventas en el País Vasco y Navarra. En 2021 España consiguió cerrar en positivo con un leve crecimiento. Sin embargo, en 2022 las ventas también han disminuido en el conjunto del estado. Los vehículos de combustión tradicionales han seguido perdiendo ventas respecto a los de la categoría “resto”, aunque la evolución de éstos tampoco ha sido tan favorable como cabría esperar. La incertidumbre actual con factores en contra ralentizan la venta de vehículos nuevos (restricciones, más cargas fiscales, aumento de los precios de automóviles y productos intermedios, crisis de componentes, aumento de precio de combustibles, etc). Si la política de restricciones y trabas al automóvil no cesa, la renovación del parque de vehículos va a ser muy complicada. El RACVN considera que en un futuro las tecnologías híbridas se generalizarán, sustituyendo a los vehículos de combustión tradicionales. En realidad se trata de un paso evolutivo de los vehículos de combustión. Además, el SUV crece como tipo de vehículo más vendido, con una mayor cuota de mercado, año tras año.

3.- CARBURANTES: En 2022 el precio de los carburantes se ha disparado debido al contexto de la guerra en Ucrania hasta alcanzar y superar los máximos históricos. La subida ha sido todavía más acusada si tomamos en consideración los precios registrados durante la pandemia hace un par de años (se desplomaron debido a la falta de consumo). El RACVN alerta sobre las consecuencias del incremento en los precios y las posibles nuevas cargas fiscales a los carburantes y considera que es necesario seguir



bonificando el precio final de los combustibles y en el momento de suprimir la bonificación hacerlo de forma progresiva. La evolución de los precios de los combustibles no sólo repercuten al automovilista, sino al conjunto de la sociedad en el precio final de los bienes y servicios.

El precio de la electricidad también ha crecido de manera significativa y además todavía quedan muchas cuestiones sin resolver sobre la electrificación de vehículos.



SERVICIOS

4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES SIN RESOLVER:

- Recuperar la medida que permitía rebasar en 20km/h el límite para poder adelantar.
- Recuperar la bonificación de los combustibles. Plantearlo mediante una disminución en la carga impositiva y, llegado el momento, retirarlo de forma escalonada, no de golpe.
- Renovación y mejora de las carreteras y suprimir los resaltos por ser especialmente peligrosos y lesivos.
- Establecer un límite de velocidad adecuado a cada circunstancia pudiendo cambiar a lo largo del día (utilizar las nuevas tecnologías) en función de las circunstancias de la vía.
- Alternativas antes de restricciones: Crear parkings disuasorios en las zonas de acceso a las ciudades conectados con el centro de las ciudades o lugares estratégicos mediante lanzaderas.
- Avanzar en la regulación de las nuevas formas de movilidad y la coexistencia urbana entre los distintos medios de transporte (norma unificada, aplicación de la misma, seguridad de todos los usuarios).
- Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer
- Que el sistema de carnet por puntos, además de sancionar, también pueda premiar a los buenos conductores más allá de los 15 puntos.
- Remitir la política de criminalización del automóvil.