Informe RACVN

BALANCE ANUAL 2025

Seguridad vial, siniestralidad, matriculaciones, parque automovilístico, combustibles, asistencias en carreteras, novedades en movilidad

Febrero 2026

ÍNDICE

PRÓLOGO PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA

PRÓLOGO EDUARDO MARTÍNEZ

1. INTRODUCCIÓN..... página 5
2. LA FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN..... página 8
3. SEGURIDAD VIAL Y SINIESTRALIDAD EN ESPAÑA, PAÍS VASCO Y NAVARRA.... página 16
4. PARQUE AUTOMOVILÍSTICO..... página 30
5. COMBUSTIBLES..... página 45
6. NOVEDADES EN MOVILIDAD página 47
7. CONCLUSIONES..... página 50

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA
Presidente del RACVN

SALVAGUARDEMOS LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN

El 20% del PIB de los territorios históricos donde estamos presentes, País Vasco y Navarra, está asociado a la industria de la automoción.

Relacionamos enseguida esa riqueza a Mercedes o a Volkswagen, pero el patrimonio vinculado a la producción de coches es mucho más amplio. Se me ocurren a bote pronto piezas de aluminio, láminas de vidrio, botes de pintura o metros de tapizado. Pero hay tantos otros componentes en los vehículos, y tantos sectores vinculados al automóvil, que el tejido empresarial conectado a la industria de la automoción trasciende más allá.
Durante décadas hemos sido testigos de cómo esa industria de la automoción dinamizaba económicamente nuestro territorio. No en vano, aún a día de hoy, España es el segundo productor de vehículos de Europa. Sólo superado en unidades fabricadas por Alemania.

¿Cuál es el origen de semejante fortuna?

Evidentemente, el motor de combustión. Esa fuente de riqueza nuestra que desde Europa dijeron que se iba a prohibir en 2035, y que en 2025 se ha reconocido que el veto no será tal. Claro que el futuro de nuestro tesoro es incierto; y con tal dudoso porvenir, la inversión y competencia en torno a él queda congelada.

¿De verdad vamos a seguir demonizando al impulsor de nuestra riqueza?

Espero que no. Desde el RACVN, desde luego, en 2026 vamos a seguir defendiendo esta industria fundamental para nuestra supervivencia económica. Vamos a seguir trabajando por concienciar sobre cómo el vehículo eléctrico no es más sostenible que el de combustión. Y, desde luego, vamos a confrontar los populismos de moda que reduzcan nuestra elección de compra a una única opción.

Porque el coche eléctrico debería ser eso, una opción, pero no una imposición.

EDUARDO MARTÍNEZ
Gerente del RACVN

CONVIVENCIA ENTRE USUARIOS Y TOLERANCIA AL COCHE

La crisis climática y la necesidad de adoptar medidas orientadas a unos hábitos de vida más sostenibles no se nos escapa a ninguno. A los socios del RACVN, tampoco. Pero que un coche eléctrico es más limpio que uno de combustión; que los atascos se reducen en las ciudades cuando se limita la velocidad a 30 kilómetros por hora; o que la ausencia de coches matriculados antes de 2006 en algunas ciudades españolas reducen la contaminación global es de todo menos cierto.

Durante los últimos años hemos tenido que estar desmintiendo falsedades en torno a las nefastas consecuencias de la circulación de turismos hasta la saciedad. Insistir, a cada vez, en que los coches circulando a velocidades artificiales por los centros urbanos sólo entorpecen la circulación de todos los usuarios. Defender, con los esfuerzos que conlleva, los derechos de todos los ciudadanos a circular por sus ciudades de residencia. Porque lo preocupante no es el tipo de combustible que utilizan los vehículos, sino la antigüedad del parque, ya que se acerca a los 15 años de antigüedad cuando en el 2008 era de 8 años.

Las vías de circulación, pero, por encima, los usuarios que se mueven por ellas, y cómo lo hagan, forman parte de la idiosincrasia de nuestro club. Y por eso consideramos que la libertad y la responsabilidad a la hora de movernos es imprescindible.

No en vano, mantenemos una relación constante con los agentes reguladores del tráfico. En aras de disminuir la siniestralidad en carreteras, hacemos regularmente pedagogía en torno a la seguridad vial. Y conscientes de la responsabilidad de cada usuario al circular, defendemos su libertad a hacerlo.

Porque las normas están en nuestra hoja de ruta, pero las prohibiciones contrarias al sentido común queda lejos de nuestras aspiraciones.

1. INTRODUCCIÓN

2025: un año intenso, en todos los sentidos.

Aplicación de Zonas de Bajas Emisiones, récord histórico de desplazamientos, un parque de coches cada vez más envejecido, nuevas normativas implantadas desde la DGT, combustión frente a baterías eléctricas, insólitos límites de velocidad en las ciudades, vehículos de movilidad personal en alza.

El pasado ejercicio, los temas concernientes al Real Automóvil Club y sus socios estuvieron candentes de enero a diciembre. Y desde el RACVN, todos estos asuntos cambiantes se trataron con la responsabilidad social que ha caracterizado al club desde su fundación, hace más de 100 años, prestando asistencia y apoyo a sus socios, e impulsando el diálogo entre los agentes activos en los diferentes ámbitos de la movilidad ciudadana.

CONTEXTO 2025

ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Si algún tema ha marcado la agenda de actuación del RACVN en 2025, ése ha sido la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones en las capitales de provincia donde está presente el club. Porque durante 2025 se implantaron zonas de bajas emisiones en Bilbao, San Sebastián, Vitoria y Pamplona.

Los gobiernos municipales de estas localidades modificaron la circulación por el centro urbano. Se "modificó" o, según se interpretó desde el RACVN desde un principio, se prohibió. Los coches nuevos (propiedad de las clases con mayor poder adquisitivo -híbridos o con etiquetas medioambientales-), hasta el centro; los antiguos (propiedad de las personas sin recursos para adquirir un nuevo vehículo -de combustión y sin etiqueta medioambiental-), prohibidos.

Fruto de la implantación de esta desigualdad entre ciudadanos, desde el RACVN se interpusieron recursos administrativos respecto a la normativa en Bilbao, primero; en San Sebastián, después; y en Vitoria, más tarde. En 2026 los recursos judiciales siguen en curso, y desde el RACVN se seguirá defendiendo el derecho de los automovilistas a circular libremente por sus ciudades.

NORMATIVA DE HISTÓRICOS

El pasado año se han visto las consecuencias de la aprobación del nuevo Reglamento de Coches Históricos, de 2024. Una normativa que ha contribuido a salvaguardar el patrimonio automovilístico histórico del país, y de la que desde el RACVN se ha tomado buena cuenta.

Si durante el primer año de aplicación del reglamento, en España se pasó de 48.000 a 175.000 coches históricos, han sido muchos los socios del club que se han sumado a esa tendencia en País Vasco y Navarra. Más, teniendo en cuenta que los coches históricos sí tienen permiso para circular por los centros de las ciudades, mientras que los coches "viejos" no disfrutan de ese beneficio.

MAYOR MOVILIDAD Y MENOR MORTALIDAD EN CARRETERAS

2025, como cabía de esperar, ha sido un ejercicio que ha registrado máximos de desplazamientos. En España, los movimientos de largo recorrido alcanzaron los 478,56 millones, un 3,38% más que el año anterior. En País Vasco llegaron a los 149.505.540 desplazamientos, un 9% más que en 2024. La lectura positiva de esta mayor movilidad es que el número de fallecidos en carreteras no ha aumentado proporcionalmente al número de desplazamientos. De hecho el número de fallecidos ha disminuido en España, aunque ha aumentado en Euskadi y Navarra.

Las nuevas tecnología, la inteligencia artificial y las constantes medidas de seguridad vial adoptadas por las administraciones parecen haber tenido un impacto positivo en la siniestralidad. Y, aún cuando el índice 0 es el objetivo, cada vez nos movemos más y hay menos accidentes.

NUEVOS DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD

Las baterías de los coches y patinetes eléctricos han protagonizado espacio en los medios de comunicación en decenas de ocasiones en 2025. Los incendios en viviendas y parkings derivados de su sobrecalentamiento; la imposibilidad por parte de los bomberos para apagar los fuegos; y las nuevas formaciones a las que se someten los bomberos para afrontar los nuevos retos han estado a la orden del día. Incluso el remolque de coches eléctricos ha suscitado dudas en más de una ocasión, y el personal de asistencia en carretera ha vacilado a la hora de moverlos después de alguna colisión.

Las nuevas tecnologías de los vehículos han presentado en 2025 unos nuevos retos, que en 2026 habrá que seguir resolviendo.

2. FUNCIÓN SOCIAL

LA FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

Automovilistas, motoristas, peatones, propietarios de vehículos, responsables de tráfico, autoridades reguladoras de movilidad. Todas las personas implicadas en la circulación por las carreteras son motivo de atención para el Real Automóvil Club Vasco Navarro. Fundado hace más de 100 años con el objetivo de defender al automovilista y de mejorar la movilidad de los ciudadanos, impulsar la seguridad y la calidad en los desplazamientos por carretera sigue siendo el motor de la asociación.

Por eso en 2025, desde el RACVN se ha trabajado por defender los derechos de los conductores, sensibilizar sobre la importancia de una conducción segura, y se han abierto espacios de diálogo para proyectar una movilidad justa para todos.

- **ACCIONES LLEVADAS A CABO POR EL RACVN EN 2025**

- **Consejos de Conducción en Invierno y Verano RACVN**: en invierno difundió la *Guía de 22 consejos para una conducción segura en condiciones adversas*, que se dinamizó a través de medios de comunicación, redes sociales y programas informativos propios. En verano se hizo lo propio con la *Guía de 22 consejos para viajar en verano RACVN*. En ambos casos, en 2025 se añadió un nuevo consejo, dirigido a los usuarios de los vehículos eléctricos: "Controla la carga de la batería antes de emprender el viaje, y planifica las cargas durante el trayecto para no quedarte tirado antes de llegar a tu destino".

- **Campaña de Verano RACVN:** como cada año, a finales de junio, se ha presentado la campaña de seguridad vial de verano para promover una conducción segura durante las fechas en que ocurren el mayor número de desplazamientos. En 2025 la campaña se ha centrado en los motoristas, dado el alto índice de siniestralidad mortal entre este colectivo, y se ha alertado también sobre el peligro de distraerse mientras se conduce.

- **Informe Seguimiento Verano RACVN**: al finalizar la *Campaña de verano* se recopilaron los datos de siniestralidad y desplazamientos en carreteras en verano a través de DGT, *Trafikoa* y el Gobierno Foral de Navarra, y se elaboró un informe donde se analizaban las cifras y los comportamientos en carreteras de los meses anteriores.

- **Asesoría a socios, clientes del RACVN, organismos e instituciones públicas en tráfico, seguridad vial, o movilidad:** desde el club se ha seguido prestando asesoramiento a los conductores socios del RACVN, pero también se ha colaborado estrechamente por los agentes responsables de la regulación del tráfico.

- **Continuidad de la iniciativa "A quien corresponda RACVN":** el periodista Juan Mari Mañero ha seguido dinamizando este espacio virtual, donde entrevista a personas vinculadas con la movilidad para tratar los temas más candentes de la conducción en las ciudades donde está presente el club.

- **XXIII Encuentro Ciudadano con la Movilidad**: un año más se abrió un espacio de diálogo reuniendo a ponentes expertos y ciudadanía durante una jornada celebrada en Bilbao bajo el título *Movilidad inteligente: innovación, seguridad vial y futuro del transporte* durante el que se trataron los diferentes desafíos de la movilidad actual y la futura.

- **Publicación de revistas para los socios**: cada dos meses se han recogido en la revista del club los temas de actualidad sobre movilidad, seguridad y automoción para crear comunidad en torno al uso del automóvil.

- Colaboración de Niños contra el cáncer con la Clínica Universitaria de Navarra

- Patrocino a la Universidad TECNUN en su participación en la *Fórmula Student*.

- Patrocinio al Colegio Mayor Ayete en su *Concierto Solidario*

- Patrocinio a la Cabalgata de los Reyes Magos de Pamplona

- Patrocinios a los Clubs *Bilbao Basket* y *Gipuzkoa Basket*

- Pertenencia al Consejo Vasco de Seguridad Vial, y a AESVI (Asociación Española de Seguridad Vial Infantil).

- **PRUEBAS DEPORTIVAS ORGANIZADAS POR EL RACVN EN 2026**

Alimentar la pasión por el automóvil ha sido uno de los objetivos fundamentales de la asociación desde su fundación En 2025, se ha seguido organizando rallyes y concentraciones como espacio de encuentro para los amantes de los vehículos. El pasado ejercicio se organizaron los eventos que siguen en torno al automóvil.

- *XV Travesía Don Bosco de vehículos clásicos*, en colaboración con el CIFP Don Bosco LHII
- *XXVI Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial I. Sunsundegui*
- *XLVII Subida a Jaizkibel*
- *VIII Copa RACVN Rallyes de tierra*
- *Campeonato Vasco de Rallyes RACVN*

RAC
VASCO NAVARRO

RAC
VN

RAC
VASCO NAVARRO

- **ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN EN 2025**

El RACN presta asistencia a los socios del Club. Las prestaciones, dependiendo de la modalidad contratada, van desde servicios de asistencia en carretera al vehículo, a asistencia personal en viaje, pasando por asistencia sanitaria urgente en viaje, asistencia jurídica, recursos de multas, o gestoría del automóvil.

Asistencia Mecánica:

- Reparación de emergencia *in situ*.
- Traslado del vehículo a taller.
- Traslado o repatriación por avería, accidente o robo.
- Gastos de custodia.
- Baja legal del vehículo.
- Gastos de transporte para recuperación.
- Envío de recambios.
- Extracción en caso de salida de vía.
- Búsqueda y localización de vehículo robado.
- Soluciones en caso de pérdida de llaves.

Asistencia Personal:

- Prestaciones en viajes y desplazamientos.
- Asistencia de urgencia en el hogar

Servicios Adicionales:

- Recursos de multas.
- Gestoría del automóvil.
- Segunda opinión médica en la Clínica Universidad de Navarra.
- Club de Ventajas con descuentos exclusivos.
- Disponibilidad para el socio del dispositivo AutoHelp
- Acuerdo con SOLRED para lograr descuentos para los socios en los repostajes de carburantes en toda la red de gasolineras del grupo REPSOL
- Asistencia jurídica telefónica

Datos 2025:

- **4.686 asistencias** (3730 de Socios RACVN Senior, 944 de Socios RACVN Asistencia, 12 de Socios RACVN Empresa Plus)
- **9.058 llamadas telefónicas**
- **7.349 servicios en carreteras o viajes**

En 2025, desde el RACVN se han atendido **9.058 llamadas telefónicas**. De estas llamadas, un total de **4.686** se referían a algún tipo de **incidencia en el vehículo**. La mayoría de estas incidencias tenían que ver con la **batería del coche**: un total de **865**, suponiendo el **18,5%** de las incidencias atendidas, dado que en muchos de los casos el vehículo no arranca, y la batería puede ser el motivo. El parón del vehículo, la problemática para arrancar el coche, o problemas con las ruedas han sido los siguientes motivos de asistencia en 2025. Un patrón que se viene repitiendo desde años precedentes.

Fruto de estas incidencias, desde el RACVN se prestaron un total de **7.349 servicios**. La mayoría de ellos, un total de 2.844, requirieron de la asistencia de una grúa. Y el segundo servicio más requerido ha sido la mecánica *in situ*, elevándose a 1.695 reparaciones en el sitio.

ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN			
TIPO DE INCIDENCIAS	CANTIDAD	TIPO DE PRESTACIONES	CANTIDAD
BATERÍA	865	1ª GRUA/PLATAFORMA	2844
SE HA PARADO	643	REPARACIÓN IN SITU	1695
NO ARRANCA	390	PEAJES	953
RUEDA PINCHADA	434	2ª GRUA/PLATAFORMA	676
RUEDA REVENTADA	265	TAXI	348
BLOQUE MOTOR	192	DESPLAZAMIENTO MECÁNICO	313
AVERÍA EMBRAGUE	167	EXTRACCION DE VHC	109
ACCIDENTE VEHÍCULO	166	GRUA/PLATAFORMA GRUPAJE	83
BOMBA DE INYECCIÓN	137	VEHÍCULO ALQUILER	49
INYECTORES	115	TIEMPO DE ESPERA	44
SIN FUERZA	97	TAXI TRANSFER	44
SE CALIENTA	89	REPARACIÓN IN SITU FALLIDA	42
MOTOR DE ARRANQUE	68	CUSTODIA	36
MOTOR GRIPADO	58	RESCATE	23
NO ENTRAN MARCHAS	57	GESTIÓN DE UN COLABORADOR	22
RADIADOR ROTO	49	OTRAS	68
TURBO	42		
CORREA/CADENA DISTR.	42		
CAMBIO DE BATERÍA	38		
CAJA DE CAMBIOS MANUAL	32		
PERDIDA DE ACEITE	31		
ECHA HUMO	30		
OTRAS	679		
TOTAL	**4.686**	**TOTAL**	**7.349**

ASISTENCIAS RACVN 2026 POR TERRITORIO

En 2025, el territorio donde se han prestado mayor número de servicios sigue siendo Guipúzcoa, que es la provincia donde más socios acumula el club.

ASISTENCIAS POR TERRITORIO					
GUIPÚZCOA	VIZCAYA	NAVARRA	ÁLAVA	ESPAÑA	EXTRANJERO
1357	1018	755	568	970	18

3. SEGURIDAD VIAL Y SINIESTRALIDAD EN ESPAÑA, PAÍS VASCO Y NAVARRA

SEGURIDAD VIAL Y ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD

El compromiso con la seguridad vial, y el fomento de herramientas que disminuyan la siniestralidad es inherente al RACVN. De ahí que cada año se analice la siniestralidad del ejercicio anterior a nivel nacional, con especial atención donde el club de automovilistas está presente.

Los datos presentados a continuación son posibles gracias a la labor de la **Dirección General de Tráfico estatal (DGT)**, a la **Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco** (*Trafikoa*), y **al Departamento de Interior, Función Pública y Justicia del Gobierno Foral de Navarra**, desde donde se recopila información relativa a la siniestralidad en el territorio foral.

El RACVN agradece el trabajo realizado por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa), por la Dirección General de Tráfico (DGT) y por el Gobierno Foral de Navarra y destaca la buena disposición de las tres instituciones que han facilitado al club automovilista los datos oficiales para la elaboración de este informe.

ESPAÑA:

- 478,56 millones de desplazamientos de largo recorrido
- 1.119 fallecidos en vías interurbanas
- 1.028 siniestros mortales
- 4.936 heridos hospitalizados

CAV:

- 149.505.540 de desplazamientos
- 42 fallecidos
- 41 siniestros mortales
- 453 heridos graves

NAVARRA:

- 39 fallecidos
- 825 siniestros
- 138 heridos graves

Los tres organismos de donde se extraen estos datos miden la siniestralidad en carreteras según diferentes parámetros. Desde la **DGT** se recopila la **siniestralidad en vías interurbanas** (se excluyen las vías urbanas). Mientras que desde **Trafikoa y el Gobierno Foral de Navarra** se recopilan contemplan también los siniestros en vías urbanas. Por eso, en este análisis, se exponen los datos de siniestralidad relativos a 2025, según la fuente que los recopila.

ESPAÑA

SINIESTRALIDAD ESPAÑA 2025 EN DATOS	
Fallecidos	1.119
Desplazamientos	478,56 millones
Siniestros mortales	1.028
Heridos hospitalizados	4.936
Fallecidos en autopistas y autovías	298
Fallecidos en otras vías interurbanas	821
Fallecidos en turismos	531
Fallecidos de medios vulnerables	451
Motoristas fallecidos	304
Fallecidos por salidas de vía	481
Hombres falledidos	899
Mujeres fallecidas	219
Género por determinar	1

Datos facilitados por la DGT

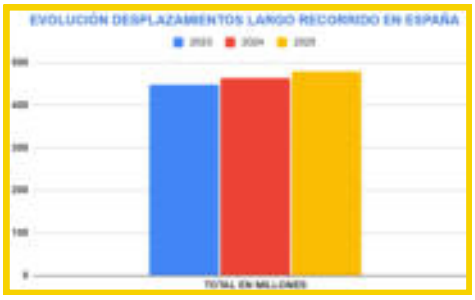
DESPLAZAMIENTOS

En la última década los desplazamientos han crecido año tras año. Si bien la pandemia redujo la movilidad en 2020 y 2021, después de eso los desplazamientos han seguido en aumento. Más desplazamientos, y más vehículos en circulación, año tras año. Pero no por ello, mayor número de fallecidos.

Desplazamientos de largo recorrido en España (datos de la DGT)

El año 2025 ha sido el de mayores cifras de movilidad desde 2016. Aún así, y sin contar los años de la pandemia, las cifras de mortalidad no son proporcionales a los movimientos de largo recorrido.

En 2025 en España se contabilizaron un total de **478,56 millones** de desplazamientos de largo recorrido, un **3,38% más que el año anterior**.



RELACIÓN FALLECIDOS-DESPLAZAMIENTOS ESPAÑA		
AÑO	FALLECIDOS	DESPLAZAMIENTOS
2023	1.140	448,74 MILLONES
2024	1.154	462,89 MILLONES
2025	1.119	478,56 MILLONES

DESPLAZAMIENTOS LARGO RECORRIDO EN ESPAÑA (en millones)			
AÑO	2023	2024	2025
TOTAL EN MILLONES	448,74	462,89	478,56

Relación fallecidos - desplazamientos

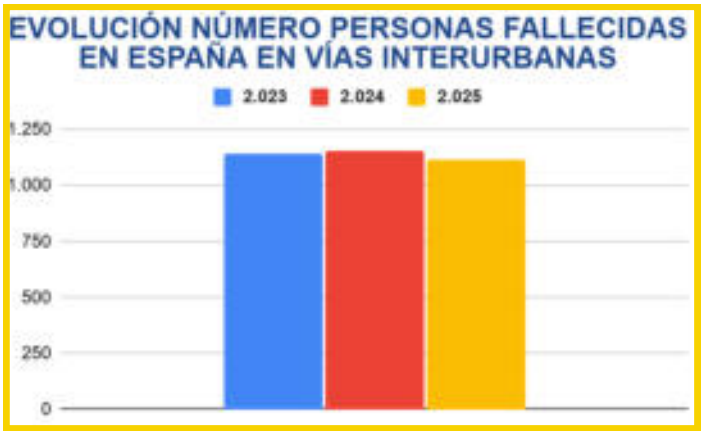
Mientras que los desplazamientos en España entre 2023 y 2025 crecieron en un 6,64%, el número de fallecidos descendió en un 1,84%, de donde puede concluirse que la siniestralidad en carreteras disminuyó en los últimos tres años.

FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁFICO

En 2025 fallecieron en España en vías interurbanas **1.119 personas** (fallecidos a 24 horas del siniestro). Según se observa en la tabla y gráfico inferiores, son 35 fallecidos menos en carreteras que en el ejercicio anterior.

Por otro lado, los meses de **julio, agosto y septiembre** vuelven a ser el que mayor número de fallecidos acumulan, como ya ocurrió en los dos ejercicios anteriores.

EVOLUCIÓN FALLECIDOS EN ESPAÑA POR MESES			
	2023	**2024**	**2025**
Enero	75	91	82
Febrero	71	76	69
Marzo	78	89	102
Abril	104	85	77
Mayo	83	91	98
Junio	92	103	91
Julio	118	110	115
Agosto	120	132	114
Septiembre	100	101	116
Octubre	100	89	81
Noviembre	98	87	79
Diciembre	101	100	95
TOTAL	1.140	1.154	**1.119**



RELACIÓN SINIESTROS - FALLECIDOS EN ESPAÑA		
	2024	2025
Fallecidos	1.154	1.119
Siniestros	1.042	1.028
Ratio	0,90	0,91

FALLECIDOS EN ESPAÑA POR TIPO DE VÍA			
AUTOPISTA Y AUTOVÍA		RESTO DE INTERURBANAS	
2024	2025	2024	2025
328	298	826	821

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE VÍA

Según el tipo de vía, las **autopistas y autovías (298) han registrado una disminución del 9%** (-30) respecto a 2024.
En el **resto de vías interurbanas** (821) se ha registrado una **disminución del 1% (-5)** respecto al 2024.
De este modo, el **73% de las víctimas mortales** se concentraron en el **resto de vías interurbanas**, frente al 27% registrado en autopista y autovías.

RELACION SINIESTROS - FALLECIDOS

De los 1.028 siniestros mortales, **el 7% (75) fueron siniestros con múltiples personas fallecidas**, en los que se concentró el 15% (166) de las personas fallecidas, 35 menos que en 2024.

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

Según el medio de desplazamiento, los **turismos** acumulan las mayores cifras sobre el total de personas fallecidas, con **un 47% (531)**, un 4% menos que las cifras las registradas en 2024. 139 personas fallecidas se registraron en autopista y autovía, frente a 392 en el resto de vías interurbanas

Las personas usuarias de **medios vulnerables** (451), disminuyen un 1% (-6) respecto a 2024. De ellas, **la mayoría eran motoristas (304)**, **5 fallecidos más que en 2024 y valor más alto de los últimos 10 años.** En el caso de los **peatones**, fueron **103 fallecidos**, con una **disminución respecto a 2024 del 4%** (-4)**:** 39 se registraron en autopista y autovía frente a 64 en el resto de vías interurbanas. La cifra de víctimas mortales en VMP (4), aumenta respecto a 2024 con 1 persona fallecidas más.

Por su parte, en el caso de los **camiones**, de las **58 víctimas mortales**, 30 se registraron en autopista y autovía, frente a 28 en el resto de vías interurbanas.

En cuanto a las **furgonetas**, las cifras de personas fallecidas registradas alcanzan las 55 personas fallecidas, **22 víctimas mortales menos** que el año pasado.

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE EN VÍAS INTERURBANAS EN ESPAÑA

	2024	2025
Peatones	107	103
Bicicletas	48	40
VMP	3	4
Ciclomotores	11	16
Motocicletas	288	288
TOTAL VULNERABLES	**457**	**451**
Turismos	553	531
Furgonetas	77	55
Camiones s hasta 3.500 kg	12	17
Camiones más de 3.500 kg	35	41
Autobús	2	2
Otros	17	22
Pendiente de confirmación	1	0
TOTALES	**1.154**	**1.119**

TIPO DE SINIESTRO

La salida de vía (481, el 43% del total) es el tipo de siniestro con mayor número de fallecidos, cifras similares a las del año 2024. Por su parte, las colisiones frontales concentran el 21% de las personas fallecidas (237), con una disminución del 5% (-13) respecto al 2024.

FALLECIDOS EN ESPAÑA SEGÚN TIPO DE SINIESTRO	
Salida de vía	481
Colisión frontal	237
Colisión lateral y frontolateral	124
Colisión trasera y múltiple	116
Atropello a peatón	92
Otro tipo	60
Vuelco	7
Pendiente de confirmación	2

TRAMOS HORARIOS, GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD

El periodo comprendido **entre las 07:01 horas a las 14:59 horas** registró **668 personas fallecidas**, cifra un 3% superior (+19) a la de 2024.

Los **hombres** representan el **80%** (899) del total, frente al 20% (219) de las mujeres.

El grupo de **45 a 54 años** es el grupo con **mayor número de personas fallecidas (239, el 21% del total)**, cifra un 6% superior (+14) a las del año 2024; seguido de la franja de edad de 45 a 54 años con 215 víctimas mortales (19% del total) que disminuye, por su parte, en un 5% (-12) respecto al año anterior.

FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD ESPAÑA 2025		
	TOTALES	PORCENTAJES
0-14	14	1,30%
15-24	135	12,10%
25-34	151	13,50%
35-44	167	14,90%
45-54	215	19,20%
55-64	189	16,90%
65-74	115	10%
75-84	94	8,40%
Mayores de 85	30	2,70%
Por confirmar	9	0,80%
TOTAL	1119	100%

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS EN ESPAÑA 2025 POR GÉNERO	
Hombre	899
Mujer	219
Por confirmar	1
TOTAL	1.119

FALLECIDOS POR TRAMOS HORARIOS EN VÍAS INTERURBANAS EN ESPAÑA	
00.00 - 6.59	208
7.00 -13.59	363
14.00-19.59	341
20.00-23.59	207
TOTAL	1.119

PAÍS VASCO

Euskadi cerró 2025 con **42 personas fallecidas por accidente de tráfico, 5 más que en 2024.** Los siniestros mortales aumentaron en Álava (17 fallecidos, 8 más que en 2024), y descendieron en Vizcaya (con 8 fallecidos, 1 menos que en 2024), y en Guipúzcoa (con 17 fallecidos, 2 menos que el año anterior).

Si se analizan los datos en la comunidad autónoma entera, se extrae que **la mayoría de los fallecidos eran hombres** (33 de los 42 fallecidos), **viajaban en turismos** (29 de los 42 fallecidos), que **el motivo del siniestro fue la colisión frontal** (9 de los 42 fallecidos, siendo el motivo de siniestros mortales más repetido), y que **los accidentes tuvieron lugar en vías convencionales** (28 de los 42 fallecidos).

También, que los meses que registraron mayor número de fallecidos fueron febrero, junio, agosto, septiembre y diciembre. Y que sólo hubo un mes con siniestralidad mortal 0, correspondiente a mayo.

Además, en Euskadi se registraron un total de 453 heridos graves por accidentes de tráfico.

FALLECIDOS CAV POR MESES		
	2024	2025
Enero	6	2
Febrero	3	5
Marzo	2	3
Abril	3	2
Mayo	3	
Junio	3	5
Julio	3	4
Agosto	4	6
Septiembre	2	5
Octubre	2	2
Noviembre	2	3
Diciembre	4	5
TOTAL	37	42

Datos facilitados por Trafikoa

SINIESTRALIDAD CAV 2025 EN DATOS	
Fallecidos	42
Heridos graves	453
Fallecidos en autopistas y autovías	9
Fallecidos en otras vías interurbanas	28
Fallecidos en vías urbanas	5
Fallecidos en turismos	28
Fallecidos de medios vulnerables	14
Motoristas fallecidos	11
Fallecidos por colisión frontal	9
Hombres falledidos	33
Mujeres fallecidas	9

DESPLAZAMIENTOS

En términos de movilidad y con carácter general, durante el **2025**, según puede observarse en la tabla inferior, se superaron las cifras registradas durante el 2024, y los desplazamientos en la CAV ascendieron a los **149.505.540 millones**.

Cabe destacar, sin embargo, un comportamiento diferenciado en los flujos de tráfico registrados en los accesos a las capitales vascas frente a los flujos de largo recorrido y el flujo transfronterizo.

En los flujos de acceso a las capitales, durante el 2025, se registró un incremento casi del 4% con respecto a los registrados en el 2024. Se trata de un ritmo de crecimiento ligeramente superior al experimentado en la movilidad de largo recorrido y en el tráfico internacional.

En lo que respecta a los tránsitos de largo recorrido y al trasfronterizo durante el 2025, se registraron unos incrementos medios del 3% y del 2%, respectivamente, en comparación con los registrados en el 2024. Se trata de crecimientos moderados que se alejan de los registrados en los últimos años, y que rondaban el 6%.

Durante el 2026 se podrá comprobar si se trata de un cambio de tendencia de larga duración o si se ha producido una situación provisional durante el 2025.

DESPLAZAMIENTOS CAV			
	2024	2025	Crecimiento
Capitales vascas	91.640.000	95.265.000	4%
Largo recorrido	42.040.900	43.378.300	3%
Transfronterizos	10.642.300	10.862.240	2%
TOTALES	**144.323.200**	**149.505.540**	**3,6%**

FALLECIDOS

En total, **42 personas** han perdido la vida en accidente de tráfico en las carreteras de Euskadi, **5 más que en 2024**; 1 menos que en 2023 y 2022; y 8 menos que en 2019 (último año homologable previo a la pandemia).

Por territorios, **Álava** es la provincia donde **más fallecidos ha habido** respecto al año anterior, registrándose en 2025 un total de **8 víctimas mortales más que el año anterior**. Vizcaya registró 1 víctima menos que en 2024. Y **Guipúzcoa** ha registrado **2 víctimas mortales menos** que el año anterior, registrando en 2025 un total de 17 fallecidos en carreteras.

FALLECIDOS CAV VÍAS URBANAS E INTERURBANAS			
	2024	2025	DIFERENCIA 24/25
Guipúzcoa	19	17	-2
Vizcaya	9	8	-1
Álava	9	17	8
CAV	37	42	5

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE VÍA, MEDIO DE DESPLAZAMIENTO Y TIPO DE SINIESTRO

Según el tipo de vía, las **carreteras convencionales** son las que registraron el **mayor número de víctimas mortales**: con un total de **28 fallecidos** registrados, más de la mitad de las víctimas mortales tuvieron el siniestro mortal en esta clase de vías. Mientras que la vías urbanas son las que menor número de fallecidos registraron en 2025, con un total de 5.

Según el medio de desplazamiento, los **turismos** acumularon las mayores cifras sobre el total de personas fallecidas, con **28 fallecidos**. Mientras que las personas usuarias de **medios vulnerables** (bicicletas y motocicletas), registraron **14 víctimas mortales**.

Según el tipo de siniestro, las **colisiones frontales** registraron el mayor número de personas fallecidas, con 9 víctimas.

FALLECIDOS EN LA CAV SEGÚN TIPO DE SINIESTRO	
Colisión frontal	9
Otros	7
Atropello	5
Caída	4
Colisión frontolateral	4
Alcance	4
Salida de calzada	2
Despeñamiento	2
Choque contra barrera de seguridad	2
Vuelco	2
Choque contra elemento de la vía	1

FALLECIDOS CAV 2025, SEGÚN TIDO DE VÍA					
TIPO DE VÍA		Álava	Vizcaya	Guipúzcoa	TOTAL
INTERURBANA	Autopista/autovía	6	0	3	9
	Convencional	9	8	11	28
URBANA		2	0	3	5
TOTAL		17	8	17	42

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE EN LA CAV				
	Álava	Vizcaya	Guipúzcoa	TOTAL
Bicicleta	0	1	2	3
Motocicleta	3	3	5	11
Turismo u otro	14	4	10	28
TOTAL	17	8	17	42

TRAMOS HORARIOS, GÉNERO Y GRUPOS DE EDAD

La mayoría de accidentes mortales en la CAV tuvieron lugar de día. El periodo comprendido **entre las 14:00 horas y las 19:59 horas** registró **15 personas fallecidas**, tramo horario donde se registraron el mayor número de víctimas mortales en 2025; seguido por el comprendido entre las 7:00 y las 13:59, con 11 víctimas mortales .

Los **hombres** representan el **82,2**% (34) del total de personas fallecidas, frente al 11,8% (9) de las mujeres.

El grupo de entre **45 y 64 años** es el grupo con **mayor número de personas fallecidas,** registrando 18 de las 42 víctimas mortales**.**

FALLECIDOS CAV 2025 POR GÉNERO				
Sexo	**Álava**	**Vizcaya**	**Guipúzcoa**	**TOTAL**
Mujer	2	2	5	9
Hombre	15	6	12	33
TOTAL	**17**	**8**	**17**	**42**

FALLECIDOS CAV 2025 POR TRAMO HORARIO				
	Álava	**Vizcaya**	**Guipúzcoa**	**Total general**
00.00 - 6.59	2	1	4	7
7.00 -13.59	6	0	5	11
14.00-19.59	5	4	5	14
20.00-23.59	4	3	3	10
Total general	**17**	**8**	**17**	**42**

FALLECIDOS EN LA CAV POR GRUPOS DE EDAD				
	Álava	Vizcaya	Guipúzcoa	TOTAL
0-13			1	1
14-24	5	2	3	10
25-44	3	3	1	7
45-64	8	2	8	18
65 o más	1	1	4	6
TOTAL	17	8	17	42

NAVARRA

En 2025 fallecieron en Navarra un total de **39 personas, 15 más que el año anterior**. La **mayoría** de ellos eran **hombres**, ascendiendo la cifra a 29 varones.

Las **colisiones frontales** fueron la **mayor causa de siniestro mortales**. Y las vías que acumularon el mayor número de fallecidos fueron las **vías interurbanas convencionales**, donde se registraron el 71,8% de las víctimas mortales por siniestros de tráfico.

El medio de desplazamiento con mayor número de víctimas mortales fueron los **turismos**, con **20 víctimas**, de los medios vulnerables, con 11 fallecidos, de los que 7 eran motoristas.

Respecto a los siniestros, se produjeron un total de 829 accidentes de tráfico, que registraron 872 heridos leves, y 138 heridos graves.

Respecto a los meses: marzo, septiembre y noviembre fueron los más mortales, con 5 víctimas cada uno.

SINIESTRALIDAD NAVARRA 2025 EN DATOS	
Fallecidos	39
Heridos hospitalizados	138
Fallecidos en autopistas y autovías	7
Fallecidos en otras vías interurbanas	27
Fallecidos en vías urbanas	4
Fallecidos en turismos	20
Fallecidos de medios vulnerables	11
Motoristas fallecidos	7
Colisión frontal	11
Hombres falledidos	29
Mujeres fallecidas	10

Datos facilitados por el Gobierno Foral de Navarra

FALLECIDOS NAVARRA	
MESES	2025
Enero	3
Febrero	2
Marzo	5
Abril	4
Mayo	2
Junio	3
Julio	1
Agosto	2
Septiembre	5
Octubre	3
Noviembre	5
Diciembre	3
TOTAL	**39**

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS NAVARRA	
Peatones	3
Bicicletas	1
Motocicletas	7
TOTAL VULNERABLES	**11**
Turismos	20
Camión	5
Otros	3
TOTALES	**39**

TIPO DE VÍA

FALLECIDOS NAVARRA TIPO DE VÍA 2025	
Autopista/Autovía	7
Convencional	28
Urbana	4
Total	38

TIPO DE SINIESTRO

FALLECIDOS EN NAVARRA SEGÚN TIPO DE SINIESTRO	
Colisión frontal	11
Colisión frontolateral	5
Salida vía margen derecho	4
Salida vía margen izquierdo	3
Salida vía	3
Atropello	3
Alcance	2
Vuelco en tonel	2
Colisión	2
Atropello a ciclista	1
Embestida perpendicular	1
Caía motocicleta	1
Embestida posterior	1

GRUPOS DE EDAD

FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD NAVARRA 2025		
	TOTALES	PORCENTAJES
14-24	4	10,30%
25-44	9	23,10%
45-64	17	43,60%
Mayores de 65	9	23,10%
TOTAL	39	100%

GÉNERO

FALLECIDOS EN NAVARRA EN 2025 POR GÉNERO	
Hombre	29
Mujer	10
TOTAL	39

TRAMOS HORARIOS

FALLECIDOS POR TRAMOS HORARIOS EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS EN NAVARRA	
00.01 - 8.00	12
08.01-10.00	4
10.00 -12.00	5
12.01-14.00	2
14.01-16.00	2
16.01-18.00	4
18.01-20.00	7
22.01-00.00	3
TOTAL	39

4. PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

Los datos relativos a este apartado han sido suministrados por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC.

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

Los datos del parque automovilístico en España de 2025 no se publican hasta finales de febrero. Hasta entonces, se adelanta que en **2024** el número de **vehículos** en **España** ascendió a **38.213.000**. La **edad media** de este parque a nivel nacional asciende a **14,5 años**.

Mientras que en País Vasco y Navarra la edad media del parque es aún mayor. De 14.9 años en País Vasco, y de 15,6 años en Navarra. Mientras que el número de matriculaciones sigue aumentando, tanto a nivel nacional como en los territorios donde está presente el RACVN, la producción de vehículos en territorio nacional ha descendido durante el último ejercicio.

VENTAS DE VEHÍCULOS TOTAL 2025

- **España: 1.373.495**
- **País Vasco: 36.656**
- **Guipúzcoa: 11.316**
- **Vizcaya: 18.610**
- **Álava: 6.730**
- **Navarra: 10.336**

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO TOTAL 2024	
España	38.213.240
País Vasco	1.478.443
Guipúzcoa	512.806
Vizcaya	721.362
Álava	244.275
Navarra	520.820

VENTAS DE VEHÍCULOS: AL ALZA EN 2025

Las ventas de vehículos en 2025 han crecido en todo tipo de vehículos, excepto en lo que respecta a los industriales. A pesar de la incertidumbre en la compra respecto a la elección entre vehículos de combustión, electrificados o híbridos, las **ventas** de turismos en 2025 han seguido **creciendo** respecto al año anterior. En el pasado ejercicio ascendieron a **1.148.650** unidades vendidas en **España**, un **12,9% más que el año anterior**.

Como puede observarse en el cuadro inferior, tanto en España como en las comunidades autónomas donde está presente el RACVN, **la venta de turismos, vehículos comerciales y autobuses creció** durante el paso ejercicio. Mientras que **la venta de vehículos industriales descendió** respecto al año anterior, en todos los casos.

VENTAS TOTALES POR TIPO DE VEHÍCULOS Y TOTAL 2025 (Vol. y Var. 25/24 %)

	Turismos		Comerciales		Industriales		Autobuses	
	Variación	Total	Variación	Total	Variación	Total	Variación	Total
España	12,95%	1.148.650	11,61%	185.056	-3,59%	30.989	0,69%	4.400
País Vasco	16,43%	30.011	6,51%	4.909	-8,35%	966	30,51%	385
Guipúzcoa	16,65%	8.764	-0,80%	1.744	-5,21%	564	25,77%	122
Vizcaya	12,34%	15.700	5,88%	2.216	-18,64%	240	34,32%	227
Álava	29,33%	5.547	25,20%	949	-1,22%	162	24,14%	36
Navarra	8,75%	7.963	2,34%	1.664	-18,13%	605	13,04%	52

MATRICULACIÓN TURISMOS: EL MERCADO DE PARTICULARES CRECE

En 2025 **se matricularon en España 1.148.650 turismos**, de los que **30.011** se matricularon en **País Vasco**. 15.700 se matricularon en Vizcaya (la provincia de la Comunidad Autónoma Vasca con mayor número de matriculaciones en 2025), 8.764 se matricularon en Guipúzcoa, y 5.547 en Álava. En Navarra se matricularon 7.963 turismos.

Según se observa en la tabla inferior en la comparativa con el año anterior, las matriculaciones de vehículos de particulares creció porcentualmente respecto al año anterior, tanto a nivel nacional, como en País Vasco y Navarra. En el caso de la Comunidad Autónoma Vasca, **Álava es el territorio donde mayor crecimiento hubo de matriculaciones**, superando las de 2025 en un 29,33% a las del año anterior.

Si se tiene en cuenta la titularidad de quienes matriculan, según se observa en la tabla inferior, **las matriculaciones por parte de particulares son las más numerosas**, en todos los casos. Además, en el caso de estos particulares, las matriculaciones de turismos han crecido en todos los casos respecto al año anterior. De hasta un 33,52% en el caso de Álava, y de un 27,64% en el caso de Guipúzcoa (las dos provincias de los territorios donde está presente el RACVN con mayor aumento de matriculaciones).

No ocurre lo mismo con las **matriculaciones por parte de empresas**, que en 2025 **decrecieron en Guipúzcoa y Vizcaya**. Donde sí crecieron fue en Álava, de un 20,71%; en España, de un 11,96%; y también en Navarra de un 3,54%.

EN DATOS

- En **Euskadi** se matricularon **21.645 turismos de particulares**
- La **única provincia** de la CAV donde las **matriculaciones no descienden** en ningún caso respecto al año anterior es **Álava**
- **Vizcaya** es la provincia de la CAV donde **se matricularon mayor número** de turismos en 2025
- El **mayor crecimiento** de matriculaciones entre **particulares** en la CAV se ha dado en **Álava**, donde ascendió de un 33,52% respecto al año anterior.

MATRICULACIONES TURISMOS 2025 (Vol. y Var. 25/24 %)

Canal	Guipúzcoa	Variación	Vizcaya	Variación	Álava	Variación	Navarra	Variación	España	Variación
Total	8.764	16,65%	15.700	12,34%	5.547	29,33%	7.963	8,75%	1.148.650	12,95%
Empresa	2.091	-8,81%	4.166	-2,05%	1.731	20,71%	2.018	3,54%	418.574	11,96%
Particular	6.626	27,64%	11.207	17,86%	3.812	33,52%	5.915	11,00%	539.642	18,09%
Alquilador	47	62,07%	327	53,52%	4	0	30	-31,82%	190.434	2,31%

TENDENCIAS SEGÚN FUENTE DE ENERGÍA: COMBUSIÓN A LA BAJA, ELECTRIFICADOS AL ALZA

Si se analizan las matriculaciones desde el punto de vista del tipo de energía de los turismos matriculados se extraen dos principales conclusiones:

- Las **matriculaciones de turismos de gasolina o diésel** han **decrecido** en todos los casos (tanto en las provincias de la CAV, como en Navarra o en España)
- Las **matriculaciones de turismos electrificados** han **crecido** en todos los casos (tanto en las provincias de la CAV, como en Navarra o en España)

Según este decrecimiento de **matriculaciones de turismos a gasolina o diésel**, en **España** se matricularon un total de **380.789** coches a de combustión; de los que 1.913 se matricularon en Guipúzcoa, 3.407 en Vizcaya, 1.118 en Álava, y 1.884 en Navarra.

COMBUSTIÓN VS ELECTRIFICADOS

- **España: 380.789 vs 767.771**
- **Guipúzcoa: 1.913 vs 6.851**
- **Vizcaya: 3.407 vs 12.293**
- **Álava: 1.118 vs 4.429**
- **Navarra: 1.884 vs 6.079**

Mientras disminuye la adquisición de turismos de combustión, aumenta la de turismos electrificados. En este sentido, cabe destacar que a nivel nacional los **turismos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables) cerraron 2025 con un **aumento del 94,6%**, y un total de 225.617 unidades. Una cifra histórica que supera, por primera vez, las doscientas mil unidades matriculadas en un año; y los eléctricos puros superan el listón de las 100.000 ventas en un año.

La cuota de mercado alcanza un 19,6% en el acumulado anual, 8 puntos porcentuales por encima de 2024, que registró un 11,4% de cuota de electrificados.

MATRICULACIONES POR TIPO DE ENERGÍA (Vol. y Var. 25/24 %) (TURISMOS)

Canal	Guipúzcoa	Variación	Vizcaya	Variación	Álava	Variación	Navarra	Variación	España	Variación
Gasolina	1.628	-32,89%	2.979	-31,88%	952	-26,88%	1.569	-34,35%	318.210	-15,97%
Diésel	285	-50,43%	428	-42,47%	166	-40,93%	315	-47,93%	62.669	-35,01%
Resto	6.851	51,84%	12.293	38,78%	4.429	63,67%	6.079	40,49%	767.771	41,70%
Total	**8.764**	**16,65%**	**15.700**	**12,34%**	**5.547**	**29,33%**	**7.963**	**8,75%**	**1.148.650**	**12,95%**
FCEV	0	0	0	0	0	0	0	0	1	-85,71%
GAS	678	71,21%	1.179	73,64%	383	81,52%	422	43,05%	59.274	76,86%
HEV	4.235	30,87%	7.492	18,85%	2.620	35,68%	3.129	15,67%	482.880	23,06%
PHEV	1.252	159,21%	2.047	105,52%	814	182,64%	892	175,31%	123.989	111,71%
BEV	686	72,80%	1.575	79,18%	612	121,74%	1.636	63,11%	101.627	77,12%
Total Resto	**6.851**	**51,84%**	**12.293**	**38,78%**	**4.429**	**63,67%**	**6.079**	**40,49%**	**767.771**	**41,70%**

MERCADO DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS CRECIENTE

Como se recoge en la tabla de matriculaciones, el mercado de los turismos electrificados es el que más está creciendo. Las ventas de vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) cerraron 2025 con 2**45.629 unidades vendidas en España**, un **aumento del 96,2%** respecto a 2024.

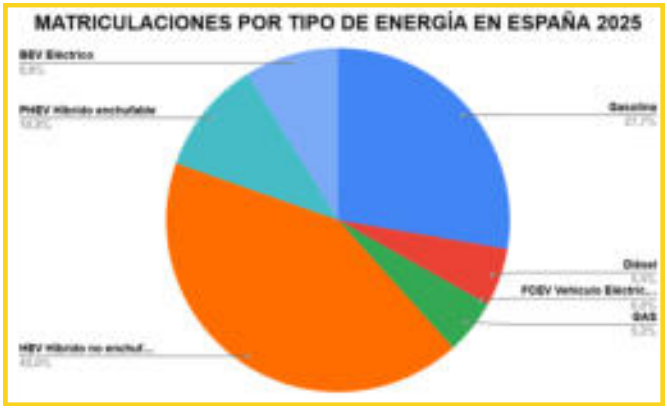
El mercado, en 2025, duplicó las ventas respecto al 2024 y los vehículos electrificados supusieron el 17,9% del total vendido, casi 8 puntos porcentuales más que 2024.

LOS TURISMOS HÍBRIDOS NO ENCHUFABLES (HEV) ACAPARAN LA MAYOR CUOTA DE MERCADO

Dentro de los turismos electrificados, los turismos híbridos no enchufables (HEV) fueron el tipo de vehículo más matriculados, tanto en España, como en País Vasco y Navarra. En todos los casos acaparan casi la mitad de la cuota de mercado, rozando el 50% de las matriculaciones de turismos nuevos.

Los **coches híbridos auto recargables, que combinan un motor de combustión interna con uno o más motores eléctricos**, son los **más demandados**. En segundo puesto de tipo de energía figura, en ambos casos, la gasolina; y en tercer lugar, los híbridos enchufables.

Como puede observarse en los gráficos inferiores, los vehículos híbridos no enchufables acaparan la mayor parte del mercado de vehículos nuevos. España y los territorios donde está presente el RACVN (País Vasco y Navarra) siguen el mismo patrón.



RED DE RECARGA ELÉCTRICA

La alta cuota de mercado de los híbridos no enchufables se deba seguramente a que estos vehículos no dependen de la red de recarga eléctrica para recargar la batería, ya que se auto-recargan durante la conducción, utilizando la energía que se genera al frenar o al desacelerar.

De este modo, se benefician de las ventajas de las dos fuentes de energía: la eléctrica para acceder a las Zonas de Bajas Emisiones, y la combustión para realizar largos recorridos sin necesidad de planear paradas para la recarga de la batería.

Y es que, los **puntos de recarga** para los coches eléctricos sigue siendo un reto en España, y un **motivo de incertidumbre** para los compradores y conductores. Así se extrae de ese patrón que se da tanto en España, como en los territorios donde está presente el RACVN (País Vasco y Navarra).

Claro que la **infraestructura de recarga de acceso público en España** sigue creciendo. 2025 se cerró con un **aumento del 37%, hasta llegar a los 53.072 puntos**, según los datos del último Barómetro de Electromovilidad elaborado por ANFAC. Así, 2025 se convierte en el año cuando más puntos de recarga de acceso público se han instalado desde la realización de este barómetro.

En paralelo, el indicador de penetración de vehículos electrificados en España creció 11,2 puntos, hasta situarse en 32,6 puntos sobre 100. El anuncio del MOVES III en abril marcó un cambio en la tendencia de la matriculación de vehículos electrificados, que se mantuvo con una cuota superior al 20% desde junio.

MARCAS Y MODELOS MÁS VENDIDOS

En 2025, Toyota ha vuelto a ser la marca líder en España, y en dos de los territorios donde está presente el RACVN, en Guipúzcoa y Vizcaya (en Navarra ha liderado Volkswagen, mientras que en Álava lo ha hecho Hyundai).

Respecto a los modelos, el Dacia Sandero ha vuelto a ser el coche más vendido en España por tercer año consecutivo. También lo ha sido en Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra. Sólo ha perdido el primer puesto en Álava, donde lo ha desbancado el Hyundai Tucson, que lo ha dejado en segunda posición.

TOYOTA, MARCA LÍDER

La marca japonesa lleva desde 2022 siendo la marca más vendida a nivel nacional. En 2025 alcanzó las **96.290 unidades vendidas en España**. Si bien es cierto, la firma apenas creció durante el pasado ejercicio (presentó un **crecimiento del 0,7%**). Así que, líder sí, pero ha perdido cuota de mercado.

MARCAS MÁS VENDIDAS (TURISMOS)	
ESPAÑA	
TOYOTA	96.290
RENAULT	83.308
VOLKSWAGEN	76.545
HYUNDAI	68.568
SEAT	66.142
DACIA	65.788
KIA	61.708
PEUGEOT	57.142
MERCEDES	50.721
SEAT	45.867

MARCAS MÁS VENDIDAS (TURISMOS)							
GUIPÚZCOA		VIZCAYA		ÁLAVA		NAVARRA	
TOYOTA	866	TOYOTA	1.545	HYUNDAI	546	VOLKSWAGEN	762
DACIA	834	RENAULT	1.537	TOYOTA	537	TOYOTA	663
PEUGEOT	630	DACIA	1.360	DACIA	415	DACIA	645
KIA	491	HYUNDAI	1.107	PEUGEOT	364	KIA	624
RENAULT	483	SEAT	789	RENAULT	318	RENAULT	477
SEAT	452	KIA	779	CITROEN	258	HYUNDAI	426
VOLKSWAGEN	440	MG	749	MG	226	PEUGEOT	392
HYUNDAI	429	VOLKSWAGEN	651	FORD	214	MERCEDES	314
MERCEDES	410	MERCEDES	607	KIA	201	CITROEN	305
MG	371	SKODA	546	MERCEDES	196	SEAT	289

MARCAS MÁS VENDIDOS EN LAS PROVINCIAS DONDE ESTÁ PRESENTE EL RACVN

EVOLUCIÓN DE LAS MARCAS EN PAÍS VASCO Y NAVARRA (ver variación respecto al año anterior)

Aún cuando Toyota es la marca más vendida en varios territorios, según se observa en la tabla inferior, no es la que más crece. Las que presentan **mayor crecimiento** son **Dacia**, con un 42,07% en Guipúzcoa; **Volkswagen**, con un 43,71% en Vizcaya; **MG**, con un 41,25% en Álava; y **Citroën**, con un 104,70% en Navarra.

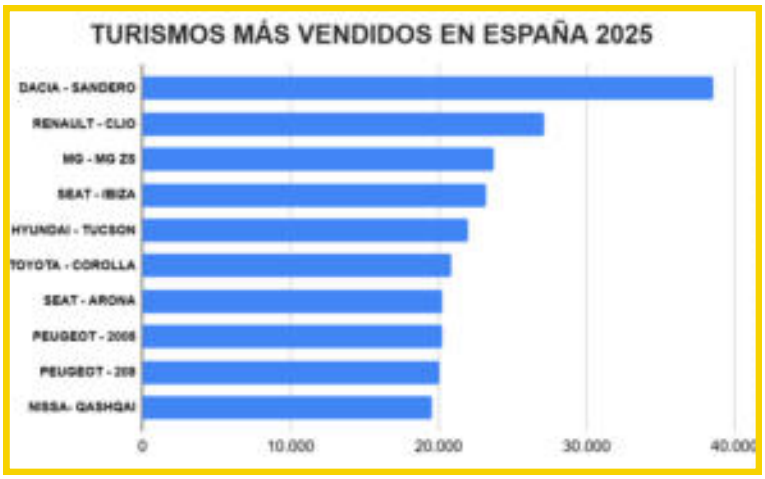
Entre las que **pierden cuota de mercado** en País Vasco y Navarra están **Mercedes, Peugeot, SEAT, o Hyundai.** Marcas que siguen el mismo patrón a nivel nacional.

MARCAS MÁS VENDIDAS (TURISMOS) (Vol. y Var. 25/24 %)											
GUIPÚZCOA			VIZCAYA			ÁLAVA			NAVARRA		
MARCA	VENTAS	VARIACION	MARCA	VENTAS	VARIACION	MARCA	VENTAS	VARIACION	MARCA	VENTAS	VARIACION
TOYOTA	866	17,50%	TOYOTA	1.545	15,64%	HYUNDAI	546	5,00%	VOLKSWAGEN	762	3,11%
DACIA	834	42,08%	RENAULT	1.537	17,78%	TOYOTA	537	19,07%	TOYOTA	663	10,50%
PEUGEOT	630	-18,38%	DACIA	1.360	19,82%	DACIA	415	52,57%	DACIA	645	13,76%
KIA	491	7,68%	HYUNDAI	1.107	-1,95%	PEUGEOT	364	18,57%	KIA	624	1,79%
RENAULT	483	33,06%	SEAT	789	-9,52%	RENAULT	318	57,43%	RENAULT	477	15,50%
SEAT	452	10,78%	KIA	779	3,18%	CITROEN	258	21,13%	HYUNDAI	426	-5,33%
VOLKSWAGEN	440	24,65%	MG	749	20,61%	MG	226	41,25%	PEUGEOT	392	-12,11%
HYUNDAI	429	-3,38%	VOLKSWAGEN	651	43,71%	FORD	214	32,92%	MERCEDES	314	3,97%
MERCEDES	410	-1,91%	MERCEDES	607	10,77%	KIA	201	38,62%	CITROEN	305	104,70%
MG	371	114,45%	SKODA	546	1,11%	MERCEDES	196	3,70%	SEAT	289	-6,17%

DACIA SANDERO, EL TURISMO MÁS VENDIDO

El Dacia Sandero se ha consolidado como el coche más vendido en **España** en 2025 (y líder en el canal de particulares durante más de una década), con **38.548 unidades vendidas, un 16,8% más que el año anterior**. La relación valor-precio, sobre todo de su versión Stepway (75% de ventas), y la motorización ECO-G a GLP, le han dotado de un liderazgo ininterrumpido, tanto en España como en Europa.

Una elección de compra que también se refleja en Guipúzcoa y Vizcaya, donde este turismo ha ganado cuota de mercado en 2025, respecto al año anterior.



MODELOS MÁS VENDIDOS TURISMOS	
ESPAÑA	
MODELO	VENTAS
DACIA - SANDERO	38.548
RENAULT - CLIO	27.104
MG - MG ZS	23.731
SEAT - IBIZA	23.201
HYUNDAI - TUCSON	21.974
TOYOTA - COROLLA	20.833
SEAT - ARONA	20.294
PEUGEOT - 2008	20.272
PEUGEOT - 208	20.043
NISSA- QASHQAI	19.556

MODELOS MÁS VENDIDOS (TURISMOS) (Vol. y Var. 25/24 %)					
GUIPÚZCOA			VIZCAYA		
MODELO	VENTAS	VARIACION	MODELO	VENTAS	VARIACION
DACIA - SANDERO	470	52,10%	DACIA - SANDERO	753	19,15%
PEUGEOT - 208	243	37,29%	HYUNDAI - TUCSON	438	-8,37%
MG - MG ZS	205	105,00%	MG - MG ZS	436	9,00%
TOYOTA - RAV 4	205	4,06%	TOYOTA - YARIS CROSS	369	30,85%
TOYOTA - COROLLA	195	13,37%	RENAULT - AUSTRAL	367	32,97%
TOYOTA - YARIS CROSS	184	64,29%	TOYOTA - COROLLA	330	7,14%
DACIA - DUSTER	178	12,66%	TOYOTA - RAV 4	325	24,05%
HYUNDAI - TUCSON	177	-16,11%	RENAULT - CLIO	300	-23,08%
JAECOO - JAECOO 7	168	1020,00%	RENAULT - CAPTUR	298	18,25%
SEAT - LEON	161	76,92%	DACIA - DUSTER	297	2,77%

En **Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra** el DACIA Sandero también fue el modelo más vendido; mientras que en Álava ocupó la segunda posición, después del Hyundai Tucson. Además, este turismo va ganando cuota de mercado en todas la provincias donde está presente el RACVN, según se observa respecto a la variación con respecto del año anterior.

MODELOS MÁS VENDIDOS (TURISMOS) (Vol. y Var. 25/24 %)					
ÁLAVA			NAVARRA		
MODELO	VENTAS	VARIACION	MODELO	VENTAS	VARIACION
HYUNDAI - TUCSON	243	16,27%	DACIA - SANDERO	349	19,52%
DACIA - SANDERO	239	53,21%	KIA - EV3	236	402,13%
CITROEN - C4	141	193,75%	DACIA - DUSTER	160	-5,88%
JAECOO - JAECOO 7	133	731,25%	TESLA - MODEL 3	145	-22,04%
TOYOTA - RAV 4	116	16,00%	TOYOTA - COROLLA	145	10,69%
HYUNDAI - KONA	115	-11,54%	TOYOTA - RAV 4	145	22,88%
MG - MG ZS	115	12,75%	VOLKSWAGEN - TIGUAN	139	28,70%
TOYOTA - C-HR	112	21,74%	VOLKSWAGEN - T-CROSS	138	6,98%
TOYOTA - COROLLA	108	8,00%	JAECOO - JAECOO 7	137	953,85%
TOYOTA - YARIS CROSS	104	57,58%	HYUNDAI - TUCSON	132	-29,03%

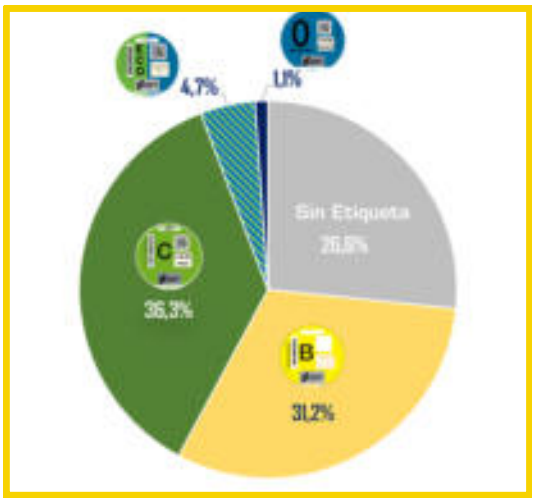
PARQUE AUTOMOVILÍSTICO
Vehículos cada vez más envejecidos

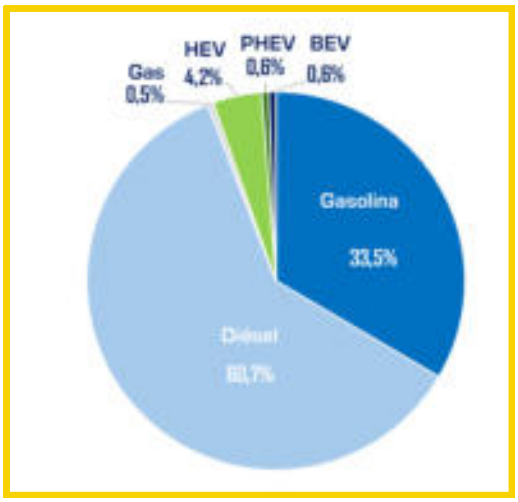
14, 5 años. Ésa es la **edad media del parque de turismos en España**, que sigue aumentando cada año. Así lo revelan los datos más actualizados sobre el parque de España, publicados en el *Informe Anual 2024* de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC). Sólo cuatro comunidades autónomas españolas se sitúan por debajo de la media: Madrid (11,5 años), Cataluña (14,1 años), Comunidad Valenciana (14,2 años), y Baleares (14,2 años).

En País Vasco y Navarra la edad del parque supera a la media nacional con vehículos de una media de 14,9 años, en la CAV, y con una media de 15,6 años, en la comunidad foral.

PAÍS VASCO: PARQUE DE 14,9 AÑOS

- La edad media del parque de turismos en el País Vasco se sitúa en los 14,9 años de antigüedad
- El 49,5 % de los turismos que circulan por la comunidad tienen más de 15 años
- El 26,6% de los turismos no cuentan con distintivos medioambientales, mientras que los de etiquetas C son los más utilizados representado un 36,3% del total
- Los de distintivos 0 y etiquetas ECO han aumentado un 41,1% y un 33,9%, respectivamente, además de representar el 5,8% del parque vasco.

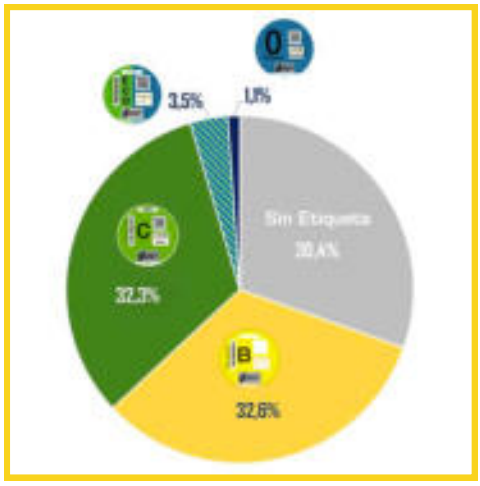


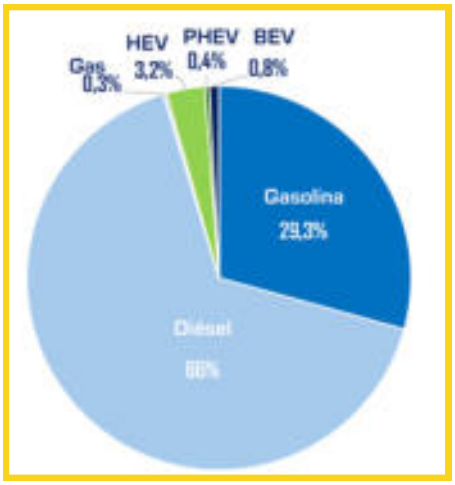


EDAD MEDIA DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO	
España	14,5 AÑOS
País Vasco	14,9 AÑOS
Navarra	15,6 AÑOS

NAVARRA: PARQUE DE 15,6 AÑOS

- El parque de turismos en Navarra supera los 15 años de antigüedad de media
- El 53,9 % de los turismos que circulan por la comunidad tienen más de 15 años
- El 30,4% de los turismos no cuentan con distintivos medioambientales, mientras que los de etiquetas B son los más utilizados representado un 32,6% del total
- Los de distintivos 0 y etiquetas ECO han aumentado un 45% y un 29,3%, respectivamente, a pesar de solo representar el 4,6% del parque navarro





PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA
Disminución de unidades fabricadas, y exportación

Aunque la venta de turismos en España se haya mantenido al alza durante los últimos años, **la producción de vehículos en territorio nacional ha caído**. En 2025 se produjeron en España **un total de 2.274.026 unidades**, **un 4,3% en menos que en 2024**.

Durante el pasado ejercicio se fabricaron un total de 1.810.331 turismos, lo que supone un descenso del 5,7% respecto a 2024. Mientras que los comerciales e industriales lograron aumentar un 1,2% en el año, con 463.695 unidades ensambladas.

Las exportaciones de vehículos también decrecieron en 2025. Se **exportaron un total de 1.950.103 unidades, un 8,2% menos que en 2024**. Aún cuando la gran parte de los vehículos fabricados en España siguen exportándose, las exportaciones también han decrecido. En 2025 se exportó el 85,8% de la producción total de vehículos, un 3,6% menos que en el periodo anterior.

Por destinos de exportación, la cuota de **vehículos enviados a Europa** representó el **92,6%** de la exportación total en el año, 0,5 puntos porcentuales menos que el mismo período de 2024. Por su parte, África y Asia aumentan su demanda durante 2025 hasta suponer el 2,6% (+0,4 p.p.) y el 1,7% (+0,5 p.p.), respectivamente.

Respecto a los destinos donde más vehículos se exportaron durante 2025, **Alemania**, con 340.179 unidades, recupera la primera posición como principal destino, con el 17,4% de los vehículos enviados, 0,3 p.p. más que en 2024. Le siguen **Francia**, con 337.166 vehículos, que reduce en 1,2 p.p. su cuota, con el 17,3% de la exportación, y **Reino Unido** con el 12,3% (-0,3 p.p.) y un total de 240.826. Cabe destacar el notable aumento de Turquía, creciendo su cuota en 2,4 p.p. hasta un 12% y adelantando a Italia.

En cuanto a la producción de vehículos por fuente de energía, **los vehículos alternativos (gas natural, híbridos convencionales, híbridos enchufables y eléctricos)** se fabricaron un total de **891.290 vehículos** alternativos, **un 26.1% más que el año anterior**, y una **cuota del 39,2% de la producción total**, diez puntos porcentuales más que en 2024.

5. COMBUSTIBLES

COMBUSTIBLES

Precios estables durante 2025

El precio de los carburantes se mantuvo relativamente **estable** durante 2025, y su tendencia fue **a la baja durante el último trimestre**.

La gasolina cerró el año con una caída del 4%, y el diésel con una reducción del 2%. Estas rebajas anuales se produjeron en medio de un contexto internacional con enormes tensiones geoestratégicas a nivel global entre Venezuela y Estados Unidos, entre Israel y los países de Oriente Medio, y entre Ucrania y Rusia.

Por primera vez en los últimos cinco años, **2025** ha sido el primer ejercicio donde el precio de los combustibles **no ha subido, y además ha bajado**.

Respecto a las diferencias de precios en España, País Vasco y Navarra, los precios anduvieron muy similares, registrándose los precios más bajos por litro en Navarra.

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES ESPAÑA (EUROS/LITRO)						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gasolina 95	1,18	1,34	1,80	1,64	1,58	1,50
Gasolina 98	1,33	1,54	1,94	1,81	1,76	1,68
Diésel	1,07	1,24	1,78	1,56	1,47	1,42

COMPARATIVA PRECIOS COMBUSTIBLES 2025 (EUROS/LITRO)			
	España	País Vasco	Navarra
Gasolina 95	1,50	1,51	1,43
Gasolina 98	1,68	1,70	1,64
Diésel	1,42	1,45	1,37

6. NOVEDADES EN MOVILIDAD 2025

Implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, reducción de los límites de velocidad en los centros urbanos, actualización del catálogo oficial de señales de tráfico, y antesala de regulación de los VMP. 2025 ha dejado importantes novedades en la movilidad, sobre todo en la urbana.

ZONAS DE BAJAS EMISIONES

En 2025 el acceso en coche a las ciudades ha dejado de ser un derecho *per se*, y la posibilidad de acceso a muchos centros urbanos en automóvil se ha visto sometida a la criba por etiquetas medioambientales. Los coches sin etiqueta medioambiental (los de gasolina matriculados antes de enero de 2000, y los diésel anteriores a 2006) tienen restringida la entrada a varias decenas de ciudades españolas. Entre ellas, Bilbao, San Sebastián, Vitoria o Pamplona: las capitales de provincia donde opera el RACVN.

Durante la primera mitad del año se implantaron las **ZBE**, pero no se aplicó sanciones en un primer momento a quien las incumplía. A partir de la segunda mitad del ejercicio, en la mayoría de los casos, las multas han sido ya intrínsecas a franquear la entrada la zona de bajas emisiones sin etiqueta medioambiental, dejando fuera de circulación a los propietarios con menor poder adquisitivo.

En el caso de **San Sebastián, Bilbao y Vitoria**, desde el RACVN se han presentado sendos **recursos judiciales para impugnar estas ordenanzas municipales**, y a inicios de **2026** aún están **en curso**.

REDUCCIÓN LÍMITES DE VELOCIDAD EN CENTROS URBANOS

El límite de velocidad en los centros urbanos es una práctica operativa en **Bilbao** desde 2018. Y durante los últimos ejercicios se ha ido trasladando a otras ciudades. En la mayoría de los casos, **se limita a 30 kilómetros por hora la velocidad del tráfico rodado en toda su trama urbana** con el objetivo de calmar el tráfico, disminuir la contaminación del aire y la acústica, y reducir la gravedad de los siniestros. También con el fin de mejorar la convivencia entre todos los usuarios de las vías urbanas. La consecuencia: marchas más cortas, coche más revolucionado, motor más ruidoso, y automóvil más lento (y más propenso a formar atascos).

Desde el RACVN no se han compartido semejantes limitaciones en ningún caso, porque se entiende que estas limitaciones no mejoran la seguridad vial, pero desde luego estropean los motores de los automóviles y aumentan el consumo energético de los mismos.

NOVEDADES DGT

La Dirección General de Tráfico introdujo varios cambios en 2025, todos ellos orientados a mejorar la seguridad vial de los usuarios.

- Se colocaron 24 nuevos radares
- Se mejoró la formación de conductores con nueva regulación de los cursos del permiso clase A y conducción segura y eficiente.
- Entraron en funcionamiento 17 nuevos radares
- Se publicó la "Guía de Consejo Sanitario Vial para el conductor mayor y su entorno próximo"
- Se actualizó el catálogo oficial de señales de tráfico
- Se presentó una guía práctica para que las empresas integren la seguridad vial en la Responsabilidad Social Corporativa

NOVEDADES PARA 2026

2026 ha empezado con importantes cambios para los automovilistas. Por un lado desde el 1 de enero, las **Balizas V16:** el nuevo dispositivo de preseñalización de accidentes que sustituye a los clásicos triángulos para indicar que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada, o que su carga se encuentra caída sobre la misma.

También el **Registro de Vehículos Personales Ligeros**, según el que todos los propietarios de patinetes tienen que inscribir su VMP en el Registro Nacional de Vehículos a través de la sede electrónica de la DGT, como paso previo a su aseguramiento obligatorio. Y es que los **Vehículos de Movilidad Personal** que sobrepasan los 25 kilos de peso, y alcanza más de 14 kilómetros por hora, tienen la **obligación de poseer un seguro de responsabilidad civil** desde enero de 2026.

Además, se prevé una próxima **reforma del Reglamento General de Circulación (RGC)**, que regulará los "Carriles de Emergencia" para ambulancias, policía y bomberos. Se establecerá la "obligación de abrirse hacia los lados" en autopistas y autovías para todos los vehículos que circulen muy despacio (al paso de peatones), o se encuentren detenidos a causa de una retención.

Desde la DGT se ha impulsado también el proyecto piloto *28027 comparte coche*, una iniciativa de movilidad segura y sostenible dirigida a reducir la siniestralidad vial laboral y mejorar la fluidez del tráfico en el entorno de su sede principal, en el distrito 28027 de Madrid, una zona con gran concentración de centros de trabajo y desplazamientos diarios.

7. CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

2025 ha sido un año con una movilidad por carreteras históricas. Los flujos de circulación han registrado picos históricos en todo el territorio nacional, y, si bien es cierto que a nivel estatal el número de fallecidos en carreteras ha descendido, en País Vasco y Navarra la cifras han subido respecto al año anterior. Las carreteras convencionales han vuelto a saldarse la mayoría de víctimas; el tipo de transporte con mayor número de víctimas ha sido, en todos los casos, el turismo; y los hombres siguen registrando más víctimas que las mujeres.

HOMBRES POR SALIDAS DE VÍA Y COLISIONES FRONTALES EN CARRETERAS CONVENCIONALES UN PATRÓN QUE SE REPITE EN LA SINIESTRALIDAD VIAL

España y las comunidades autónomas donde está presente el RACVN ha registrado datos dispares, respecto a la siniestralidad mortal en carreteras. Es difícil extraer conclusiones homogéneas para los tres territorios analizados. Más cuando las víctimas mortales han disminuido a nivel nacional, pero han aumentado en País Vasco y Navarra. Si bien es cierto las salidas de vía (a nivel estatal), y las colisiones frontales (en País Vasco y Navarra) han sido la mayor causa de los accidentes. También es cierto que la mayoría de fallecidos han sido hombres, que los turismos han sido el medio de desplazamiento con mayor número de fallecidos, y que las carreteras convencionales son las vías que siguen saldándose el mayor número de víctimas.

PAÍS VASCO Y NAVARRA: MÁS FALLECIDOS QUE EN 2024

39 en Navarra y 42 en País Vasco. En ambas comunidades se han registrado mayor número de víctimas mortales que en 2024: 15 más en Navarra, y 5 más en Euskadi. En ambas comunidades la mayoría de accidentes mortales se registraron en carreteras convencionales, y las colisiones frontales fueron los accidentes que se saldaron mayor número de víctimas.

En Euskadi los siniestros mortales aumentaron en Álava (17 fallecidos, 8 más que en 2024), y descendieron en Vizcaya (con 8 fallecidos, 1 menos que en 2024), y en Guipúzcoa (con 17 fallecidos, 2 menos que el año anterior).

Si se analizan los datos en la comunidad autónoma entera, se extrae que la mayoría de los fallecidos eran hombres (33 de los 42 fallecidos), viajaban en turismos (29 de los 42

fallecidos), que el motivo del siniestro fue la colisión frontal (9 de los 42 fallecidos, siendo el motivo de siniestros mortales más repetido), y que los accidentes tuvieron lugar en vías convencionales (28 de los 42 fallecidos).

También, que los meses que registraron mayor número de fallecidos fueron febrero, junio, agosto, septiembre y diciembre, y que sólo hubo un mes con siniestralidad mortal 0, correspondiente a mayo. Además, en Euskadi se registraron un total de 453 heridos graves por accidentes de tráfico.

Por territorios, Álava es la provincia donde más fallecidos ha habido respecto al año anterior, registrándose en 2025 un total de 8 víctimas mortales más que el año anterior. Vizcaya registró 1 víctima menos que en 2024, y Guipúzcoa ha registrado 2 víctimas mortales menos que el año anterior, con un total de 17 fallecidos en carreteras en 2025.

Según el tipo de vía, las carreteras convencionales son las que registraron el mayor número de víctimas mortales: con un total de 28 fallecidos, más de la mitad de las víctimas mortales. Mientras que la vías urbanas son las que menor número de fallecidos registraron en 2025, con un total de 5.

Según el medio de desplazamiento, los turismos acumularon las mayores cifras sobre el total de personas fallecidas, con 28 fallecidos. Mientras que las personas usuarias de medios vulnerables (bicicletas y motocicletas), registraron 14 víctimas mortales. Según el tipo de siniestro, las colisiones frontales registraron el mayor número de personas fallecidas, con 9 víctimas.

La mayoría de accidentes mortales en la CAV tuvieron lugar de día. El periodo comprendido entre las 14:00 horas y las 19:59 horas registró 15 personas fallecidas, tramo horario donde se registraron el mayor número de víctimas mortales en 2025; seguido por el comprendido entre las 7:00 y las 13:59, con 11 víctimas mortales.

Los hombres representan el 82,2% (34) del total de personas fallecidas, frente al 11,8% (9) de las mujeres. El grupo de más de 45 a 64 años años es el grupo con mayor número de personas fallecidas (18, de los 42 totales).

Estos datos de siniestralidad se enmarcan en un año, 2025, durante el que en términos de movilidad se superaron las cifras registradas durante el 2024, y los desplazamientos en la CAV ascendieron a los 144.323.200.

Respecto a Navarra, se registraron un total de 39 personas fallecidas en accidentes de tráfico, 15 más que en 2024. La mayoría de ellos eran hombres, ascendiendo la cifra a 29 varones. Las colisiones frontales fueron la mayor causa de siniestros mortales. Y las vías que acumularon el mayor número de fallecidos fueron las vías interurbanas convencionales, donde se registraron el 71,8% de las víctimas mortales por siniestros de tráfico.

El medio de desplazamiento con mayor número de víctimas mortales fueron los turismos, con 20 víctimas, seguidos por los medios vulnerables, con 11 fallecidos, de los que 7 eran motoristas. Respecto a los siniestros, se produjeron un total de 829 accidentes de tráfico, que registraron 872 heridos leves, y 138 heridos graves. En lo relativo a los meses: marzo, septiembre y noviembre fueron los más mortales, con 5 víctimas cada uno.

MENOS VÍCTIMAS MORTALES A NIVEL NACIONAL

En 2025 fallecieron en España en vías interurbanas 1.119 personas, 35 fallecidos menos que en el ejercicio anterior. Los meses de julio, agosto y septiembre vuelven a ser el que mayor número de fallecidos acumulan, como ya ocurrió en los dos ejercicios anteriores.

El 73% de las víctimas mortales se concentraron en vías interurbanas, y al 27% se registró en autopista y autovías. De los 1.028 siniestros mortales, el 7% (75) fueron siniestros con múltiples personas fallecidas, en los que se concentró el 15% (166) de las personas fallecidas, 35 menos que en 2024.

Según el medio de desplazamiento, los turismos acumulan las mayores cifras sobre el total de personas fallecidas, con un 47% (531). De las personas fallecidas usuarias de medios vulnerables (451), la mayoría eran motoristas (304); 103 eran peatones; y 4 eran usuario de VMP.

La salida de vía (481, el 43% del total) es el tipo de siniestro con mayor número de fallecidos, y las colisiones frontales concentran el 21% de las personas fallecidas (237). Respecto a horarios, el periodo comprendido entre las 00:00 horas a las 14:59 horas registró el mayor número de víctimas, con 668 personas fallecidas.

Los hombres representan el 80% (899) del total de fallecidos, frente al 20% (219) de las mujeres. El grupo de más de 65 años es el grupo con mayor número de personas fallecidas (239, el 21% del total).

UN PARQUE AUTOMOVILÍSTICO ENVEJECIDO, Y UN MERCADO DE AUTOMOCIÓN DECRECIENTE LOS COCHES ELECTRIFICADOS EXTRANJEROS GANAN TERRENO

Aún cuando el número de matriculaciones y la venta de vehículos han seguido aumentando en 2025, tanto a nivel nacional como en los territorios donde está presente el RACVN, la producción de vehículos en territorio nacional ha descendido durante el último ejercicio, y el parque automovilístico es cada vez más viejo.

La edad media de los 38.213.000 vehículos que circulan en España asciende a 14,5 años, y en País Vasco y Navarra la edad media del parque es aún mayor. De 14.9 años en País Vasco, y de 15,6 años en Navarra.

Las ventas de vehículos en 2025 han crecido en todo tipo de vehículos, excepto en lo que respecta a los industriales. A pesar de la incertidumbre en la compra respecto a la elección entre vehículos de combustión, electrificados o híbridos, las ventas de turismos en 2025 han seguido creciendo respecto al año anterior. En el pasado ejercicio ascendieron a 1.148.650 unidades vendidas en España, un 12,9% más que el año anterior.

En 2025 se matricularon en España 1.148.650 turismos, de los que 30.011 se matricularon en País Vasco. 15.700 se matricularon en Vizcaya (la provincia de la Comunidad Autónoma Vasca con mayor número de matriculaciones en 2025), 8.764 se matricularon en Guipúzcoa, y 5.547 en Álava. En Navarra se matricularon 7.963 turismos.

Las matriculaciones de vehículos de particulares creció porcentualmente respecto al año anterior, tanto a nivel nacional, como en País Vasco y Navarra. En el caso de la Comunidad Autónoma Vasca, Álava es el territorio donde mayor crecimiento hubo de matriculaciones, superando las de 2025 en un 29,33% a las del año anterior.

COMBUSTIÓN A LA BAJA, ELECTRIFICADOS AL ALZA

Mientras en 2025 ha disminuido la adquisición de turismos a combustible, ha aumentado la de turismos electrificados. A nivel nacional los turismos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables) cerraron 2025 con un total de 245.629 unidades vendidas en España, un aumento del 96,2% respecto a 2024.

De hecho el mercado de electrificados se duplicó en 2025, y los turismos híbridos no enchufables (HEV) fueron el tipo de vehículo más matriculados, tanto en España, como en País Vasco y Navarra. En todos los casos rozaron casi la mitad de la cuota de mercado, rozando el 50% de las matriculaciones de turismos nuevos.

Dentro de estos turismos nuevos, Toyota ha vuelto a ser la marca líder en España, y en dos de los territorios donde está presente el RACVN, en Guipúzcoa y Vizcaya (en Navarra ha liderado Volkswagen, mientras que en Álava lo ha hecho Hyundai).

Respecto a los modelos, el Dacia Sandero ha vuelto a ser el coche más vendido en España por tercer año consecutivo. También lo ha sido en Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra. Sólo ha perdido el primer puesto en Navarra, donde lo ha desbancado el Hyundai Tucson, que lo ha dejado en segunda posición.

Si bien es cierto, Toyota apenas creció durante el pasado ejercicio (presentó un crecimiento del 0,7%). Las que presentaron mayor crecimiento fueron Dacia, con un 42,07% en Guipúzcoa; Volkswagen, con un 43,71% en Vizcaya; MG, con un 41,25% en Álava; y Citroën, con un 104,70% en Navarra. Entre las que perdieron cuota de mercado en País Vasco y Navarra están Mercedes, Peugeot, SEAT, o Hyundai. Marcas que siguen el mismo patrón a nivel nacional.

En Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra el DACIA Sandero también fue el modelo más vendido; mientras que en Álava ocupó la segunda posición, después del Hyundai Tucson.

Aunque la venta de turismos en España se haya mantenido al alza durante los últimos años, la producción de vehículos en territorio nacional ha caído. En 2025 se produjeron en España un total de 2.274.026 unidades, un 4,3% en menos que en 2024. Las exportaciones de vehículos también decrecieron en 2025. Se exportaron un total de 1.950.103 unidades, un 8,2% menos que en 2024.

LAS BATERÍAS DE LOS TURISMOS ACAPARAN LA MAYORÍA DE LAS INCIDENCIAS ATENDIDAS POR EL RACVN EN 2025

En 2025, desde el RACVN atendieron 9.058 llamadas telefónicas. De estas llamadas, un total de 4.686 se referían a algún tipo de incidencia en el vehículo. La mayoría de estas incidencias tenían que ver con la batería del coche: un total de 685, suponiendo el 18,5% de las incidencias atendidas. El parón del vehículo, la problemática para arrancar el coche, o problemas con las ruedas han sido los siguientes motivos de asistencia en 2025. Un patrón que se viene repitiendo desde años precedentes.

Fruto de estas incidencias, desde el RACVN se prestaron un total de 7.349 asistencias. La mayoría de ellas, un total de 2.844 requirieron de la asistencia de una grúa. Y la segunda asistencia más requerida ha sido la mecánica in situ, elevándose a 1.695 reparaciones en el sitio.

En 2025, el territorio donde se han prestado mayor número de asistencias sigue siendo Guipúzcoa, que es la provincia donde más socios acumula el club.

RAC

VASCO NAVARRO

WWW.RACVN.NET