



Campaña europea

## La DGT se suma a la campaña de Tispol de vigilancia de camiones y autobuses

- Los camiones y autobuses estuvieron implicados en el 11% y 1% de los accidentes con víctimas en carreteras interurbanas
- La vigilancia se realizará en toda clase de vías y a cualquier hora del día, especialmente en aquellas carreteras en las que la intensidad de la circulación de este tipo de vehículos es mayor
- En Europa, aproximadamente 4.000 personas murieron en 2016 en accidentes de tráfico en los que estaba involucrado algún vehículo de mercancías de más de 3,5 toneladas

8 de febrero de 2020.- La Dirección General de Tráfico, a través de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se suma a la campaña de control de vehículos destinados al transporte de mercancías y personas (Operación Truck and Bus) que la organización Internacional de Policías de Tráfico (TISPOL) pone en marcha el lunes 10 de febrero y que se desarrollará hasta el domingo 16 del mismo mes.

La campaña tiene como objetivo controlar que estos vehículos de transporte profesional circulan en condiciones óptimas de seguridad, al igual que sus conductores, ya que en caso de accidente de tráfico, éstos son más severos por las masas y dimensiones de los mismos. En 2018, en vías interurbanas, los camiones y autobuses estuvieron implicados en el 11% y 1% de los accidentes con víctimas.

Durante una semana, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, incidirán en la vigilancia y control de aspectos tales como la velocidad a la que circulan, las horas de conducción y descanso, el tacógrafo, el exceso de peso, los posibles defectos técnicos del vehículo o la seguridad de la carga transportada. También comprobarán que la documentación del vehículo y del conductor es la correcta, que la conducción no se realiza bajo los efectos de alcohol u otras drogas o que todos los ocupantes del vehículo hacen uso del cinturón de seguridad.



La vigilancia se realizará en toda clase de vías y a cualquier hora del día, especialmente en aquellas carreteras en las que la intensidad de la circulación de este tipo de vehículos es mayor.

## **ENCUADRE EUROPEO**

Según los últimos datos publicados por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial (ERSO) 2018, [vehículos pesados y autobuses](#), el número anual de fallecidos en accidentes de tráfico en la UE, en el que están implicados vehículos pesados y autobuses o autocares se ha reducido casi un 50% entre 2007 y 2016.

Aproximadamente 4.000 personas murieron en accidentes de tráfico en los que estaba involucrado algún vehículo de mercancías de más de 3,5 toneladas y 594 personas fallecieron en accidentes de tráfico en los que estaban implicados autobuses o autocares en 2016.

La tasa de mortalidad media en la UE en accidentes relacionados con vehículos pesados es de 8,1 por millón de habitantes (España registra 6,1). Para los accidentes con autobuses o autocares, la tasa de mortalidad media en la UE es de 1,2 por millón de habitantes (España registra 1,4).

Casi la mitad de las personas que murieron en 2016 en accidentes de tráfico en los que estaban involucrados vehículos pesados, eran personas que viajaban en turismo. Asimismo, el 31% de los fallecidos en accidente de tráfico en los que estaban involucrados autobuses o autocares eran peatones.

## **...Y EN ESPAÑA**

En 2018 (últimos datos consolidados) los camiones de más de 3.500kg estuvieron implicadas en 4.302 accidentes con víctimas en las que fallecieron 283 personas\*. Respecto a los autobuses, éstos se vieron implicados en 2.269 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 56 personas\*.

\*Fallecidos ocupantes de dichos vehículos o de terceros, es decir, personas que viajaban en el momento del accidente en otro vehículo distinto al camión o bus que se vio implicado en el accidente

**Accidentes de tráfico con víctimas con camiones de más de 3.500 kg de MMA  
implicados en vías urbanas e interurbanas. Año 2018**

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total		Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros		Heridos hospitalizados ocupantes		Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	%	Número	Número	%	Número	%	Número	%
Vías interurbanas	3.382	79%	255	90%	55	200	89%	106	96%	1.110	92%
Vías urbanas	920	21%	28	10%	3	25	11%	4	4%	100	8%
<b>Total</b>	<b>4.302</b>	<b>100%</b>	<b>283</b>	<b>100%</b>	<b>58</b>	<b>225</b>	<b>100%</b>	<b>110</b>	<b>100%</b>	<b>1.210</b>	<b>100%</b>

**Accidentes de tráfico con víctimas de autobuses  
implicados en vías interurbanas y urbanas. España, 2018**

Tipo de vía	Accidentes con víctimas		Fallecidos total*	Fallecidos ocupantes*	Fallecidos terceros*	Heridos hospitalizados ocupantes	Heridos no hospitalizados ocupantes	
	Número	%	Número	Número	Número	Número	Número	%
Vías interurbanas	300	13%	35	11	24	40	410	18%
Vías urbanas	1.969	87%	21	1	20	36	1.817	82%
<b>Total</b>	<b>2.269</b>	<b>100%</b>	<b>56</b>	<b>12</b>	<b>44</b>	<b>76</b>	<b>2.227</b>	<b>100%</b>

**MEDIDAS QUE AYUDAN A REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD**

- Con el objetivo de mejorar la seguridad del transporte por carretera la Dirección General de Tráfico comunica a la Dirección General de Transporte Terrestre las sanciones cometidas por conductores profesionales reincidentes para que realice las investigaciones pertinentes sobre las empresas para la que trabajan y estudiar la posibilidad de que las empresas que incurran en las faltas más graves pierdan la capacidad para operar en el mercado.
- Los radares con los que cuenta la DGT discriminan por tipo de vehículo que ha cometido la infracción, con el fin de sancionar en función de la limitación específica aplicable a cada uno.
- Desde hace un año, la velocidad en las carreteras convencionales es de 90 km/h, aunque para camiones y autobuses, entre otros vehículos, tienen otros límites:



	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	90	100
Convencional	80	90

- Señal V-23 de dispositivo reflectante para vehículos de transporte de marcado de contorno y que permite una mejor visualización de estos vehículos, cuya instalación es obligatoria para vehículos con peso máximo superior a 7,5 Tm y de más de 6 m de largo y 2,1 m de ancho, así como remolques y semirremolques de peso máximo superior a 3,5Tm, matriculados desde el 10 de julio de 2011. Las características técnicas y de colocación están recogidas en el anexo XI del Reglamento General de Vehículos.