

# BOLETÍN INTERNACIONAL

N.º 31

19-12-2025



## ENTRAN EN VIGOR LAS NORMAS ACTUALIZADAS DE LA UE SOBRE PERMISOS DE CONDUCCIÓN Y PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCIR

Las nuevas normas de la UE, que entraron en vigor el 25 de noviembre de 2025, establecen un marco a escala de la UE para los permisos de conducción y el reconocimiento mutuo de las privaciones del derecho a conducir y contienen medidas cuya eficacia a la hora de mejorar la seguridad vial ha quedado demostrada. Entre las disposiciones principales cabe citar, entre otras, la introducción de los permisos de conducción plenamente digitales (disponibles a través de la cartera europea de identidad digital (*EU Digital Identity Wallet*), si bien los permisos de conducción físicos seguirán estando disponibles previa solicitud), un sistema de conducción acompañada válido a escala de la UE para conductores de 17 años (categoría B) y un período de prueba de un mínimo de dos años para conductores noveles.

Además, las normas prevén controles más sistemáticos de las aptitudes para la conducción, estipulan una mayor protección para los usuarios vulnerables, amplían la autorización a los vehículos impulsados por combustibles alternativos de hasta 4,25 toneladas con un permiso de conducción estándar de la categoría B (en lugar de 3,5 toneladas) y dan luz verde a derechos adicionales como la conducción de autocaravanas pesadas previa formación adicional. Estas nuevas medidas garantizan igualmente el reconocimiento a nivel de la UE de las privaciones del derecho a conducir expedidas en un Estado miembro, de manera que las privaciones por infracciones graves como la velocidad excesiva, la conducción en estado ebrio o provocar la muerte o heridas graves por conducción temeraria resulten aplicables en el conjunto de la UE. Aunque ya en vigor, la nueva legislación será aplicable en los Estados miembros cuatro años después de la transposición a la legislación nacional, con aplicación anterior de las normas sobre vehículos propulsados por métodos alternativos y sistemas de conducción acompañada, que serán aplicables al cabo de dos y tres años respectivamente.

[Más información](#)



## UN NUEVO INFORME DE LA UE REVELA GRAVES DEFICIENCIAS EN LA SEGURIDAD VIAL EN TODA EUROPA

La Comisión Europea ha publicado los resultados de un proyecto sobre indicadores clave de rendimiento (KPI) en materia de seguridad vial, que revelan importantes deficiencias en el cumplimiento de las medidas básicas de seguridad en los Estados miembros de la UE. El proyecto Trendline (2022–2025), cofinanciado por la UE, recopiló y analizó los KPI que constituyen la columna vertebral del marco normativo de la UE en materia de seguridad vial para el período 2021-2030.

En 2024, 19 940 personas perdieron la vida en accidentes de tráfico en la Unión Europea. La UE se ha fijado el ambicioso objetivo de la «Visión Cero»: cero muertes en carretera para el año 2050, con un objetivo intermedio de reducir un 50 % el número de muertes para el año 2030.

La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros. Mientras que las autoridades nacionales y locales se encargan de la mayoría de las acciones del día a día, la UE contribuye con normas de seguridad para las infraestructuras y los vehículos, así como para las pruebas de conducción y la concesión de los permisos, coordina la cooperación transfronteriza entre las autoridades y los esfuerzos para el intercambio de buenas prácticas y financia proyectos de seguridad vial.

[Más información](#)



## EL ETSC PIDE A LA UE QUE Tome MEDIDAS TRAS REVELARSE LA MAGNITUD DE LAS MUERTES EN CARRETERA RELACIONADAS CON EL TRABAJO

Europa está pasando por uno de sus mayores y menos reconocidos fallos en materia de seguridad vial y salud laboral: el uso de la carretera por motivos de trabajo. Un importante y reciente informe del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte revela que cada año mueren miles de personas en accidentes relacionados con actividades laborales o desplazamientos al trabajo y, sin embargo, los gobiernos y las instituciones de la UE aún carecen de una definición común básica de lo que constituye un accidente de tráfico relacionado con el trabajo.

Según el informe *Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries* (Aprovechar el potencial de reducción de las muertes y lesiones en carretera relacionadas con el trabajo), entre 2020 y 2022, al menos 2922 personas murieron en accidentes relacionados con el trabajo cada año en la UE, y el 43 % de todas esas muertes se produjeron en el sector del transporte, incluido el transporte por carretera. Todavía hay diez países que no cuentan



con una definición nacional de accidente de tráfico relacionado con el trabajo y menos de la mitad registran el motivo del desplazamiento en los informes policiales sobre accidentes. En la mayoría de los países de la UE, los datos policiales, los informes de los empleadores y los sistemas de seguridad laboral siguen estando completamente desconectados.

«Las muertes en carretera relacionadas con el trabajo representan un fallo sistémico que Europa sigue ignorando», afirmó Antonio Avenoso, director ejecutivo del ETSC. «Los conductores profesionales, los motociclistas, las personas que se desplazan diariamente al trabajo y el público en general están perdiendo la vida porque los empleadores, los gobiernos nacionales y la UE tratan los riesgos viales en el trabajo como un problema ajeno. Es hora de que los políticos asuman el liderazgo».

El informe muestra que las muertes en carretera relacionadas con el trabajo afectan a conductores profesionales, trabajadores en la carretera o en sus inmediaciones, viajeros profesionales, personas que se desplazan diariamente al trabajo y terceros, lo que significa que cualquiera puede ser víctima de su propio riesgo laboral o del de otra persona. Los conductores profesionales se enfrentan a la presión de largas jornadas, al cansancio y a las limitaciones de tiempo. Los desplazamientos al trabajo siguen siendo una de las partes más peligrosas de la jornada laboral en Europa. No obstante, las responsabilidades de los empleadores varían mucho de un país a otro y las obligaciones jurídicas no suelen cubrir explícitamente la conducción por motivos de trabajo.

«Las carreteras son lugares de trabajo. Los empleadores y los gobiernos deben tratarlas como tales», añadió Avenoso. «Si la UE se toma en serio la eliminación de las muertes en carretera, no puede ignorar a las miles de personas que mueren cada año simplemente por hacer su trabajo o por desplazarse al mismo».

[Más información](#)



## LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE REDUCEN CONTROLES ESENCIALES DE LOS VEHÍCULOS Y ABREN LA PUERTA A LOS «CAMIONES GIGANTESCOS», UN DOBLE GOLPE PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LA UE

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha condenado las conclusiones del Consejo de Transporte de la UE, calificando la postura de los Estados miembros sobre dos cuestiones clave en materia de seguridad vial como un peligroso retroceso en los estándares de seguridad que pondrá en peligro vidas en las carreteras europeas.



Los ministros de Transporte de la UE han simplificado las propuestas de la Comisión Europea orientadas a modernizar las inspecciones técnicas periódicas de vehículos y, al mismo tiempo, han allanado el camino para la descontrolada proliferación de vehículos más largos y más pesados en todo el continente.

No obstante, el texto final de las propuestas está sujeto a negociaciones con el Parlamento Europeo y la Comisión.

### Controles de los vehículos

Aunque las motocicletas pequeñas y escúteres representan el 72 % del parque de motocicletas de la UE, el Consejo se ha negado a imponer inspecciones a escala europea para los vehículos de menos de 125 cc y también ha rechazado la vinculación obligatoria entre las inspecciones técnicas y las llamadas a revisión de vehículos pendientes. Dado que las tasas de finalización de reparaciones, por problemas como la explosión de componentes de los airbags, varían considerablemente en toda la Unión, esta decisión hace que defectos peligrosos sigan pasando desapercibidos, lo que provoca que haya vehículos inseguros en las carreteras. Los ministros también anularon la propuesta de exigir revisiones anuales para los automóviles y furgonetas con más de diez años de antigüedad, manteniendo el actual programa bienal, a pesar de que se ha demostrado que los vehículos antiguos presentan un mayor riesgo de averías mecánicas.

### Megacamiones sin medidas de salvaguardia

En la revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones, el Consejo ha dado luz verde al tránsito transfronterizo de vehículos más largos y pesados entre los países que hayan dado su consentimiento. Los Estados miembros no estarán obligados a analizar rigurosamente qué rutas son seguras para estos vehículos de gran tamaño antes de su puesta en circulación. El Consejo ha suprimido los requisitos que obligaban a los Estados miembros a supervisar el impacto de estos vehículos en la seguridad vial, la infraestructura vial y el cambio modal (la pérdida de tráfico ferroviario de mercancías en favor del transporte por carretera). Gracias a la reciente revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción, las personas de 18 años pronto podrán conducir estos vehículos sin necesidad de recibir la formación específica adicional que, obviamente, es necesaria para manejar con seguridad maquinaria de grandes proporciones.

[Más información](#)



### ETSC CRITICA LAS EXENCIONES DE SEGURIDAD PROPUESTAS PARA LA NUEVA CATEGORÍA DE COCHES PEQUEÑOS

En respuesta a un proyecto de propuesta filtrado al Financial Times, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha advertido de que los planes de conceder una exención de diez años para la actualización de las normas de seguridad esenciales, para una nueva categoría de coches eléctricos pequeños «Made in Europe», pondrán en peligro a los peatones, los ciclistas y los ocupantes de los vehículos.

La exención es especialmente peligrosa, dado que estos vehículos están diseñados principalmente para circular por ciudad. Los datos del ETSC muestran sistemáticamente que el 70 % de las víctimas mortales en las vías urbanas son usuarios vulnerables de la vía pública: peatones, ciclistas y motociclistas. Se trata precisamente de los grupos a los que pretenden proteger las nuevas tecnologías de seguridad avanzadas, que esta propuesta dejaría de lado.

Estos coches pequeños están diseñados específicamente para entornos urbanos, donde las interacciones con peatones y ciclistas son más frecuentes. Eximir a estos vehículos de instalar la última tecnología para salvar vidas y de reparar peligros conocidos como puertas que no funcionan, hasta mediados de la década de 2030, es inaceptable. Las normas mínimas de seguridad deben evolucionar para reflejar lo que es tecnológicamente posible y no quedarse estancadas en el tiempo con el fin de reducir costes.



[Más información](#)



## ETSC Y SUS SOCIOS ABOGAN POR UNA AGENCIA ESPECÍFICA DE SEGURIDAD VIAL DE LA UE

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), junto con seis de las principales organizaciones de la sociedad civil europea, ha remitido una carta conjunta a la presidenta de la Comisión Europea, Sra. Úrsula von der Leyen, instando a la creación de una Agencia de la UE específicamente consagrada a la seguridad vial. Según los signatarios, dicho organismo es esencial para alcanzar el objetivo «Visión Cero» de la UE centrado en eliminar la mortalidad y los heridos graves en las carreteras en 2050.



La carta, fechada el 2 de diciembre de 2025, subraya que el transporte por carretera es el único de los principales sectores del transporte que carece de una autoridad de referencia de la UE especializada en seguridad, una laguna no constatada en el caso de la aviación (EASA), el transporte marítimo (EMSA) o el ferrocarril (ERA). Dicha falta de un organismo centralizado se traduce en una supervisión fragmentada, en incoherencia de la aplicación de la normativa y en una protección desequilibrada de la ciudadanía en el conjunto de los Estados miembros. Las organizaciones subrayan también la necesidad de dicha agencia con el fin de supervisar el rápido desarrollo de los vehículos automatizados, dependientes de complejos proyectos piloto transfronterizos y de actualizaciones basadas en software que a menudo exceden la capacidad

normativa a nivel nacional. Las partes signatarias instan a la Comisión a incluir la creación de la agencia en su próxima planificación financiera y legislativa, y recuerdan a la presidenta, Sra. Úrsula von der Leyen, que la estrategia de la Comisión en pro de una movilidad sostenible e inteligente se había comprometido a «estudiar opciones orientadas a apoyar aún más las operaciones de transporte vial seguro, inteligente y sostenible en virtud de una agencia existente u otro organismo», una conclusión aún pendiente de desarrollo después de una consulta en 2023. La carta añade que una Agencia «colmaría una laguna esencial en la arquitectura de la seguridad en el transporte de la UE y demostraría un compromiso tangible con el objetivo Visión Cero de eliminación de la mortalidad en la carretera para 2050».

[Más información](#)



## DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y DÍA AFRICANO DE LA SEGURIDAD VIAL: REDUCIR EL NÚMERO DE MUERTES Y LESIONES GRAVES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

La Comisión Económica para África de las Naciones Unidas (CEPA) se unió a la Comisión de la Unión Africana (CUA) y al Gobierno de Etiopía para celebrar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, que coincide con el Día Africano de la Seguridad Vial. Organizado bajo el patrocinio del Ministerio de Transporte y Logística de Etiopía, el evento tuvo como objetivo conmemorar a todas las personas que han fallecido o resultado gravemente heridas en las carreteras, abogar por un mayor apoyo a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familias y promover estrategias basadas en datos empíricos para prevenir y, en definitiva, eliminar las muertes y lesiones por accidentes de tráfico.

Este año, el 16 de noviembre, comunidades de todo el mundo, incluidas varias docenas en África, se reunieron para exigir acciones destinadas a mejorar la seguridad vial y promover estrategias de eficacia probada, entre ellas rediseñar carreteras peligrosas, bajar los límites de velocidad y mejorar el diseño de los vehículos.



[Más información](#)



## LA CEPE SE UNE A LA UEFA Y AL ENVIADO ESPECIAL DE LAS NACIONES UNIDAS PARA PROMOVER LA SENSIBILIZACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

Cada año, más de un millón de personas pierden la vida en las carreteras de todo el mundo y otros varios millones sufren lesiones que cambian sus vidas para siempre. No se trata de tragedias aisladas, sino de fallos sistémicos que exigen una responsabilidad colectiva. Las carreteras más seguras no son fruto de la casualidad, sino que se construyen mediante políticas, normas, cumplimiento y compromiso público.

El deporte se encuentra en una posición única para ayudar a impulsar ese compromiso. Con 3500 millones de aficionados en todo el mundo, el fútbol se encuentra en una situación privilegiada para llegar a donde otras instituciones no pueden y moldear la cultura e influir en el comportamiento. Llega a los jóvenes de una forma que pocas plataformas pueden igualar.

Como entidad líder de las Naciones Unidas en materia de desarrollo normativo y de políticas en el ámbito del transporte, los convenios y las normas sobre vehículos de la CEPE se utilizan en todo el mundo y proporcionan los marcos jurídicos y los reglamentos técnicos que hacen que el transporte sea más seguro.

La colaboración con la UEFA es un claro ejemplo de lo que se puede lograr con este tipo de acciones conjuntas.

[Más información](#)



## GEORGE YANNIS GALARDONADO CON EL PREMIO PERSONALIDAD DEL AÑO 2025 EN LA CONFERENCIA ANUAL DE LA IRF

La Federación Internacional de la Carretera (IRF) ha distinguido al profesor George Yannis con el galardón a la personalidad del año de la IRF 2025, en reconocimiento a su excepcional capacidad de liderazgo, su contribución científica y el impacto global de su actividad en pro de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

El galardón, presentado el 2 de diciembre con motivo de la Conferencia Anual de la IRF, da continuidad así a una distinguida tradición que remonta a 1951 y celebra la labor de personalidades que han contribuido a conformar unos sistemas de transporte más seguros, más inclusivos y más sostenibles a escala global.

El profesor Yannis es una figura destacada en el ámbito de la ingeniería de tráfico y seguridad. Desarrolla su actividad como docente y director del laboratorio de ingeniería del tráfico en la escuela de ingeniería civil de la Universidad Nacional Técnica de Atenas (NTUA). Su ámbito de especialidad abarca la seguridad vial, la ciencia de datos y los sistemas de movilidad inteligente. A lo largo de sus más de 30 años de carrera, el profesor Yannis se ha distinguido por su extraordinaria contribución al sector del transporte. De su influencia académica dan fe los más de 1000 trabajos científicos publicados, en particular 285 artículos en revistas científicas, revisados por homólogos, que han sido ampliamente citados como referentes en todo el mundo.



Aparte de su liderazgo a nivel académico e institucional, el profesor Yannis tiene acreditado también su compromiso personal en pro de unas ciudades más seguras. En noviembre de 2024 superó un extraordinario reto personal: correr 30 maratones en 30 meses con el fin de promover la adopción del límite de velocidad de 30 km/h en toda la red urbana.

Con la concesión del galardón a la personalidad del año 2025 al profesor Yannis, la IRF no solo celebra una distinguida trayectoria profesional sino también la dedicación de toda una vida a mejorar la seguridad de la movilidad pública: mediante la ciencia, el compromiso personal y la iniciativa personal.

[Más información](#)



## SUECIA UTILIZA LOS DATOS SOBRE VEHÍCULOS EN TIEMPO REAL PARA DETECTAR VÍAS EN LAS QUE EXISTE RIESGO DE DESLIZAMIENTO



La administración responsable de transporte de Suecia (Trafikverket) está utilizando con carácter de pionero un método único para mejorar la seguridad y el mantenimiento vial invernal mediante la adquisición de datos en tiempo real generados cuando se activan los sistemas de seguridad de un vehículo, por un coste anual de 7 millones de coronas suecas (635 000 €). Esta información es transformada en valores precisos de fricción que muestran con exactitud el riesgo de deslizamiento en tramos específicos de una carretera.

Según la responsable de sistemas viales de Trafikverket, la agencia es la primera que introduce a nivel mundial la utilización de este método y recibe alrededor de 300 millones de puntos de medición en comparación con los 3000 obtenidos anteriormente a partir de vehículos reservados especialmente para la prueba.

Estos datos anonimizados, de alta resolución, combinados con la información procedente de 750 estaciones meteorológicas, permitirán a Trafikverket actuar con mayor rapidez cuando es necesaria la salación de la calzada y la eliminación de nieve en las carreteras. También permite a la agencia evaluar sistemáticamente el rendimiento de las empresas contratistas en materia de mantenimiento. En general, la iniciativa está concebida con el fin de aumentar la seguridad vial y mejorar la accesibilidad durante los duros meses invernales.

[Más información](#)



## LA REGIÓN DE VALONIA PODRÍA APLICAR LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD PARA COMBATIR LA ELEVADA TASA DE MORTALIDAD

En la región del sur de Bélgica, el Consejo de Seguridad de la Región Valona (CSWSR) ha propuesto un cambio significativo en materia de gestión de la velocidad para su nuevo plan de acción 2026-2030, orientado a reducir la elevada tasa de mortalidad en accidentes de tráfico que registra la región. Dado que Flandes, en el norte de Bélgica, redujo su límite de velocidad por defecto en carreteras fuera de poblado de 90 km/h a 70 km/h en enero de 2017, el número de muertos y heridos graves en dichas carreteras ha registrado una disminución del 23 %. Este resultado positivo proporciona un fundamento sólido para que la región valona adopte medidas similares en sus tramos de carretera de alto riesgo.

El núcleo de la propuesta consiste en distanciarse del actual límite por defecto de 90 km/h para centrarse por el contrario en disminuir los límites de velocidad cuando la seguridad constituye un motivo de preocupación. Ello implicará una revisión normativa, a partir de 2026, con el fin de convertir los 70 km/h en el límite de velocidad por defecto en muchos tramos de carretera fuera de poblado, en particular aquellos en los que el entorno vial o la presencia de usuarios no motorizados incide en que las velocidades elevadas no resulten seguras. El plan contempla igualmente ampliar las zonas con limitación a 30 km/h en zonas urbanas, en particular en torno a las escuelas. Además, el CSWSR propone implantar límites de velocidad dinámicos capaces de ajustar automáticamente condiciones basadas en tiempo real, como las condiciones atmosféricas o la densidad de tráfico. La progresiva aplicación del mecanismo completo está prevista consiguientemente a la clasificación vial en 2027.



[Más información](#)

## LAS CIUDADES EMPIEZAN A APLICAR TASAS DE APARCAMIENTO BASADAS EN EL PESO

Las ciudades están ajustando cada vez más las tasas de aparcamiento en función del peso del vehículo, en sintonía con las crecientes preocupaciones que suscitan la seguridad, el espacio y el impacto de los vehículos de gran tamaño en los entornos urbanos. En Zúrich, se ha aprobado por referéndum introducir tarifas basadas en el peso para los permisos de aparcamiento en “zona azul”, vinculando las tasas anuales a la masa del vehículo y aplicando una tasa inferior por kilogramo en el caso de los vehículos eléctricos.

Cardiff ha adoptado una medida comparable mediante la aprobación de un plan de aparcamiento a diez años que añade una sobretasa para los vehículos que exceden los 2400 kg, con el umbral llamado a descender hasta los 2000 kg en el caso de los modelos no eléctricos. La iniciativa fue adoptada como consecuencia de una consulta pública en la que el 66 % de los consultados se declaró favorable a un incremento de las tasas para los vehículos de más tamaño. Ambas medidas se inscriben dentro de una concienciación más generalizada del mayor espacio que ocupan los vehículos más pesados, el mayor desgaste vial que provocan y los mayores riesgos que suponen para los peatones y los ciclistas en caso de colisiones; los planificadores urbanos sostienen que la política en materia de aparcamiento necesita en la actualidad reflejar estas externalidades.

[Más información](#)