



## LA UE IMPONE EL TACÓGRAFO INTELIGENTE (VERSIÓN 2) PARA REFORZAR EL CONTROL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

A partir del 19 de agosto de 2025, todos los vehículos pesados matriculados en la UE y que operen a nivel internacional (fuera de su Estado miembro de matriculación) deberán estar equipados con la segunda versión del tacógrafo inteligente. Este mandato se produce tras la finalización del plazo de adaptación: los vehículos que anteriormente utilizaban tacógrafos analógicos o digitales antiguos tenían de plazo hasta el 31 de diciembre de 2024 para actualizarse, mientras que los que ya utilizaban la primera versión del tacógrafo inteligente debían sustituirlo antes del 18 de agosto de 2025.

Los tacógrafos actualizados incorporan nuevas funciones destinadas a mejorar la seguridad vial, el cumplimiento de la normativa y la competencia leal. Entre ellas se incluyen el registro automático de los cruces fronterizos, el registro de las operaciones de carga y descarga, la capacidad de actualización del software y una mayor resistencia a la manipulación. Las herramientas de detección remota ya adquiridas por los Estados miembros mejoran la capacidad de las autoridades para hacer cumplir las normas sobre tiempos de conducción/descanso, cabotaje y desplazamiento de conductores. De cara al futuro, los vehículos comerciales ligeros de más de 2,5 toneladas utilizados en el transporte internacional por carretera también deberán adoptar estos tacógrafos actualizados a partir del 1 de julio de 2026, junto con la normativa correspondiente sobre tiempos de conducción y descanso.

[Más información](#)



## EL ETSC RESPALDA LOS PLANES DEL REINO UNIDO PARA FRENAR LA PUBLICIDAD ENGAÑOSA DE SISTEMAS DE VEHÍCULOS «AUTÓNOMOS»

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha expresado su firme apoyo a la legislación propuesta por el Reino Unido que restringiría el uso de términos como «autónomo», «conducción autónoma» y «sin conductor» en la publicidad de vehículos, a menos que los sistemas en cuestión estén realmente clasificados o autorizados como automatizados según la ley. Las propuestas se recogen en la legislación secundaria conforme a la Ley de vehículos automatizados de 2024 del Reino Unido, que tipificaría como delito el uso indebido de dichos términos. El ETSC hace hincapié en que el uso de una terminología coherente y protegida es esencial para evitar que los conductores puedan confundir el modo de conducción del vehículo, al sobrestimar lo que puede hacer un sistema.

El ETSC también advierte sobre las lagunas jurídicas que pueden surgir a través de variantes gramaticales o denominaciones alternativas que podrían inducir a error a los consumidores. Como ejemplo, señala un sistema comercializado con un único nombre a pesar de combinar funciones de nivel 2 y nivel 3, e insta a que las formas derivadas de los términos clave también estén sujetas a las restricciones. El Gobierno del Reino Unido llevó a cabo una consulta sobre el borrador de la normativa, que finalizó el 1 de septiembre de 2025.



[Más información](#)



## EL ETSC ADVIERTE DE QUE EL RECONOCIMIENTO MUTUO DE LAS NORMAS SOBRE VEHÍCULOS ENTRE LA UE Y EE. UU. PERJUDICARÁ LA SEGURIDAD VIAL

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha criticado duramente un nuevo acuerdo entre la UE y EE. UU. sobre comercio e inversión transatlánticos que incluye el reconocimiento mutuo de las normas sobre vehículos. El director ejecutivo del ETSC, Antonio Avenoso, afirmó que el acuerdo representa una decisión política que antepone el comercio a salvar vidas. Hizo hincapié en que los requisitos de seguridad obligatorios de Europa, que abarcan características como el frenado automático de emergencia, el sistema de mantenimiento de carril o la protección de los peatones, han mejorado significativamente la seguridad vial, pero no están garantizados conforme a la normativa estadounidense.



Avenoso advirtió que reconocer las normas de EE. UU. podría abrir el mercado europeo a camionetas y SUV más pesados y menos regulados, lo que supone un mayor riesgo para los ocupantes de los vehículos, los peatones y los ciclistas. Describió el acuerdo como una traición al liderazgo europeo en materia de seguridad vial que podría revertir los avances hacia una movilidad más segura y sostenible, lo que, en definitiva, podría costar vidas en las carreteras europeas.

[Más información](#)



## HELSINKI REGISTRA CERO MUERTES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN 2024 GRACIAS A LOS LÍMITES DE VELOCIDAD Y AL DISEÑO URBANO

Helsinki terminó el año 2024 sin una sola víctima mortal en accidentes de tráfico, un hito notable para la capital finlandesa y su área metropolitana de aproximadamente 1,5 millones de personas. Este éxito se atribuye principalmente a la reducción de los límites de velocidad (especialmente en zonas residenciales y céntricas), la instalación de alrededor de 70 nuevos radares de velocidad y la adopción de la política nacional «Visión Cero», cuyo objetivo es eliminar las muertes y lesiones graves en las carreteras.



Además del control de la velocidad, Helsinki ha aplicado estrategias de planificación urbana a largo plazo, como el estrechamiento de las calles, la plantación de árboles, el diseño de entornos visualmente complejos para ralentizar el tráfico, la ampliación de las infraestructuras para peatones y ciclistas (más de 1500 km de carriles bici) y la mejora del transporte público, incluidas las líneas de tranvía. La combinación de estas medidas ha reducido drásticamente el número de lesiones graves por accidentes de tráfico, por ejemplo, de 727 heridos en 2003 a solo 14 en 2023.

[Más información](#)



## BERLÍN PLANEA ELIMINAR 23 ZONAS CON LÍMITE DE VELOCIDAD DE 30 KM/H DURANTE EL DÍA AL MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE

El Senado de Berlín ha decidido eliminar los límites de velocidad de 30 km/h en 23 tramos de calles principales, revirtiendo las medidas que se introdujeron hace años para mejorar la calidad del aire. Las autoridades citaron la mejora en la calidad del aire como motivo para volver al límite estándar de 50 km/h durante las horas diurnas. Se mantendrán algunos límites por motivos relacionados con la calidad del aire, la seguridad vial o la proximidad a escuelas infantiles y centros para personas mayores. Se mantendrán los límites de velocidad nocturnos de 30 km/h en varias carreteras para reducir el ruido y proteger la salud. El debate público y el desacuerdo entre las coaliciones retrasaron la decisión original, pero el Senado ya ha finalizado los cambios.



Esta medida sitúa a Berlín en contraposición con una tendencia europea más amplia hacia la reducción de los límites de velocidad urbanos, observada en ciudades como París, Bruselas y Helsinki, así como en varias ciudades españolas, donde las zonas de 30 km/h se han relacionado con una reducción significativa de los accidentes y las lesiones graves. Las autoridades reconocen los beneficios para la seguridad que supone reducir la velocidad, pero argumentan que, con la mejora de la calidad del aire, mantener los 30 km/h durante el día en las calles seleccionadas ya no está justificado. Esta decisión subraya el equilibrio entre las consideraciones medioambientales, de seguridad y de fluidez del tráfico en la planificación urbana.

[Más información](#)



## EL CONSEJO ALEMÁN DE SEGURIDAD VIAL PIDE LA PROHIBICIÓN DEL ALCOHOL AL VOLANTE EN TODO EL PAÍS

Con motivo del Día Internacional de la Cerveza, el Consejo Alemán de Seguridad Vial (DVR) renovó su petición de prohibir totalmente el consumo de alcohol al volante. En 2024, los accidentes relacionados con el consumo de alcohol en Alemania causaron 17 776 heridos y 198 fallecidos, produciéndose un accidente relacionado con el alcohol cada 15 minutos de media. Manfred Wirsch, presidente del DVR, subrayó que el alcohol sigue siendo una de las principales causas de accidentes graves e instó a que todos los usuarios de la vía, ya sea en coches, motocicletas, patinetes eléctricos, bicicletas o bicicletas eléctricas, estén sujetos a una norma de tolerancia cero con el alcohol. Las normas actuales, que establecen diferentes límites de alcohol en sangre según la edad y la situación del conductor, se consideran confusas e ineficaces.

Desde 2011, el DVR aboga por una modificación de la Ley de Tráfico alemana para recoger dicha prohibición en la legislación. Sostiene que solo una norma clara de «cero alcohol al volante» puede evitar malentendidos y reducir significativamente el número de muertes y lesiones graves. Las campañas de sensibilización pública como «Runter vom Gas» (Reduzca la velocidad), respaldadas por el Ministerio Federal de Transporte, también ponen de relieve los peligros mediante carteles colocados en las autopistas. Las leyes vigentes ya penalizan los distintos niveles de consumo de alcohol al volante, pero el DVR insiste en que una prohibición total aportaría claridad, salvaría vidas y reduciría las tragedias en las carreteras.

[Más información](#)

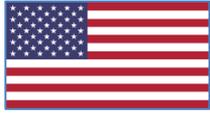


## **SIN UNA POLÍTICA MÁS ESTRICTA, ES PROBABLE QUE LAS LESIONES GRAVES POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LOS PAÍSES BAJOS AUMENTEN CONSIDERABLEMENTE DE AQUÍ A 2040**

Según las previsiones de seguridad vial para el período 2040-2060 del Instituto SWOV, se espera que los Países Bajos experimenten un fuerte aumento de las víctimas de accidentes de tráfico si no se modifican las políticas de seguridad vial. De aquí a 2040, las lesiones por accidentes de tráfico podrían casi duplicarse en comparación con el año 2023, con una previsión de entre 9300 y 9700 lesiones graves (MAIS3+) y hasta 24 800 lesiones moderadas (MAIS2), frente a las 18 000 registradas en 2023. Las muertes en carretera también aumentarán, alcanzando entre 720 y 760 en 2040, frente a las 675 registradas en 2024. Estas cifras sugieren que, en todos los futuros escenarios examinados, la tendencia al alza continuará, especialmente en los casos en los que haya un fuerte crecimiento de la movilidad.

El informe destaca que los ciclistas y las personas mayores serán los más afectados, con un aumento de las víctimas tanto en accidentes con implicación de vehículos de motor como sin ella. Se prevé que disminuya el número de víctimas mortales entre los ocupantes de automóviles en accidentes con un solo vehículo implicado, mientras que aumentarán las colisiones múltiples. Además, se estima que el envejecimiento de la población provocará un aumento significativo del número de víctimas entre los usuarios de scooters de movilidad reducida. Aunque la automatización de los vehículos y sistemas como los ADAS y ADS podrían tener un impacto positivo en la seguridad, no se incluyeron en las previsiones debido a la incertidumbre en torno a las tasas de adopción, la renovación de la flota y el rendimiento real.

[Más información](#)



## ESTADOS UNIDOS PROHÍBE EL ACCESO A LOS CARRILES VAO A LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SIN PASAJEROS DESDE EL 1 DE OCTUBRE DE 2025

Desde el 1 de octubre de 2025, el Gobierno federal de los Estados Unidos prohíbe a los estados permitir que los vehículos eléctricos y otros vehículos limpios utilicen los carriles para vehículos de alta ocupación (VAO), a menos que cumplan con los requisitos estándar de ocupación. Esto pone fin a una ventaja que disfrutaban desde hace tiempo los conductores de vehículos de emisiones limpias, como los que tienen el distintivo ambiental de emisiones limpias en estados como California. El requisito permitía a los vehículos eléctricos con un solo ocupante acceder a estos carriles y beneficiarse de peajes reducidos, una política que se consideraba un incentivo para la adopción de los vehículos eléctricos.



Las autoridades de California, incluido el gobernador, han criticado la decisión, alegando que penaliza a más de un millón de conductores que se beneficiaban del programa actual. El cambio se produce en medio de una reducción generalizada de los incentivos federales para los vehículos eléctricos, que incluye la eliminación de determinados créditos fiscales y una menor exigencia en el cumplimiento de los objetivos de eficiencia de los combustibles. Se prevé que este cambio afecte tanto a las opciones de desplazamiento de los conductores como a los incentivos que contribuían a promover vehículos más limpios.

[Más información](#)



## EL LANZAMIENTO DEL COMBUSTIBLE E20 EN LA INDIA PROVOCA EL ENFADO DE LOS CONDUCTORES Y LA CONFUSIÓN ENTRE LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES

El Gobierno de la India se enfrenta a una creciente reacción negativa tras introducir la gasolina mezclada con un 20 % de etanol (E20) en casi todas sus 90 000 estaciones de servicio, lo que ha supuesto la eliminación efectiva de mezclas antiguas, como la E5 y la E10. La política, introducida como parte de la agenda de energía limpia del primer ministro Narendra Modi, ha dejado a los conductores, especialmente a los que tienen coches más antiguos, preocupados por el rendimiento y la compatibilidad de los motores. Aunque las autoridades reconocen un impacto «marginal» en la eficiencia energética de algunos vehículos, los ministros insisten en que la transición es irreversible. Sin embargo, los gerentes de las estaciones de servicio informan de un creciente descontento entre los clientes y algunas estaciones han decidido no comunicar el cambio para evitar posibles abusos. El litigio de interés público sobre esta cuestión será examinado por el Tribunal Supremo de la India.



Los fabricantes de automóviles han contribuido a la confusión con declaraciones contradictorias sobre la compatibilidad de los vehículos y la eficiencia del combustible. La incertidumbre ha provocado la frustración de muchos conductores y algunos han recurrido a costosas alternativas sin etanol. La escasez en la industria y los mensajes contradictorios han avivado aún más la reacción negativa, a pesar de que el Gobierno insiste en que «el camino del etanol en la India es imparable».

[Más información](#)