



LA ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO COMO FACTOR DE RIESGO EN LA SEGURIDAD VIAL

Fundación CEA & ASITUR · Septiembre de 2026

Índice de contenidos

1. Introducción	3
2. Objeto del estudio	6
3. Metodología de la encuesta	7
3.1. Características generales	7
4. Legislación aplicable	8
4.1. Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial	8
4.2. Reglamento General de Vehículos	8
4.3. Inspección Técnica de Vehículos	8
4.4. Reglamento General de Circulación	9
4.5. Seguridad de los vehículos y normativa europea	9
5. Encuesta y resultados	10
6. Análisis de los resultados	28
6.1. Elevada presencia de vehículos antiguos	28
6.2. Antigüedad y tecnología disponible	28
6.3. La antigüedad parece relacionarse más con la gravedad que con la causa	28
6.4. Mantenimiento frente a antigüedad	29
6.5. Baja utilización de los sistemas de asistencia	29
6.6. Seguridad frente a precio	29
6.7. Seguridad como concepto reconocido, pero no prioritario	29
7. Principales conclusiones	30
8. Medidas que Fundación CEA y ASITUR solicitan	33
9. Consideración final sobre los resultados	36
Referencias bibliográficas	37

1. Introducción

La seguridad vial es el resultado de la interacción entre varios factores que están íntimamente relacionados: el conductor, el vehículo, la vía y las condiciones meteorológicas y ambientales. De estos factores, las características y el estado del vehículo desempeñan un papel muy importante, tanto en la probabilidad de que se produzca un accidente, como en la gravedad de sus consecuencias.

Durante los últimos años, la tecnología ha experimentado grandes avances en materia de seguridad activa y pasiva. Sistemas como el control electrónico de estabilidad, el sistema de frenado de emergencia, el asistente de mantenimiento de carril, el sistema de detección de ángulo muerto o los sistemas de protección de los ocupantes han contribuido a mejorar la capacidad de los vehículos para prevenir o reducir las consecuencias de los accidentes.

España presenta un parque automovilístico envejecido. Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), la antigüedad media del parque de vehículos en 2025 se situaba en torno a los 14,6 años, y aproximadamente 29 millones de los más de 37 millones (un 78 %) de vehículos censados tenían más de nueve años. La propia DGT señala que el envejecimiento del parque implica, entre otros aspectos, una menor presencia de las tecnologías de seguridad obligatorias desde hace unos años.

Además, el auge del mercado de ocasión ha provocado que se importen vehículos de segunda mano, principalmente de la Unión Europea. En estos casos, tendrán una matrícula nueva pero su seguridad será menor que la de un vehículo nuevo.

Los datos de matriculación del primer trimestre de 2026 confirman esta tendencia. Aproximadamente el 11 % (55.241 unidades) del total de las nuevas matriculaciones en España se corresponden con vehículos usados, con una media de edad de 10,5 años. Además, de estos, 11.738 (el 21,3 % del total) tienen más de 15 años. Concretamente entre **los turismos usados adquiridos en el extranjero la edad media es de 10,4 años, la de las furgonetas de 8,4 años y la del segmento de 4x4/SUV de 9,4 años.**

Estos vehículos no disponen de los últimos sistemas de seguridad, tanto activa como pasiva, que sí incorporan los modelos nuevos.

En el informe de la DGT "**Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2024**" se incluye un apartado específico que relaciona la antigüedad de los vehículos con su participación en accidentes.

Los datos de la DGT muestran que la antigüedad media de los vehículos implicados en determinados siniestros mortales continúa siendo un elemento de análisis importante.

En el caso de los turismos, por ejemplo, se observan diferencias entre la antigüedad de los vehículos implicados en los siniestros y la de aquellos en los que viajaban las personas fallecidas.



Esta distinción es importante, porque permite observar que el vehículo en el que viajaba la víctima mortal suele presentar, en determinados tipos de coches, una antigüedad superior.

Si nos centramos en los **turismos**, tenemos los siguientes datos sobre su antigüedad:

Tipo de vía	Turismos implicados en siniestros mortales	Turismos en los que viajaban fallecidos	Diferencia
Interurbana	13,6 años	15,4 años	+1,8 años
Urbana	12,3 años	15,7 años	+3,4 años

Es decir que, en 2024, la antigüedad media del turismo en el que viajaban las personas fallecidas fue **1,8 años superior** a la de los turismos implicados en siniestros mortales en vías interurbanas y **3,4 años superior** en vías urbanas.

En un siniestro urbano, donde las velocidades suelen ser inferiores a las interurbanas, resulta llamativo encontrar que los vehículos en los que viajaban las víctimas mortales presentan una antigüedad media sensiblemente superior.

Esto **no demuestra por sí solo que la antigüedad cause el accidente**, pero sí constituye un dato relevante para estudiar la relación entre antigüedad del vehículo donde viaja la persona fallecida y la **gravedad de las consecuencias**.

No obstante, la relación entre antigüedad y seguridad no debe interpretarse de forma simple. La edad del vehículo constituye un indicador que puede estar relacionado con otros factores: evolución tecnológica; desgaste de determinados elementos del vehículo; frecuencia y calidad del mantenimiento; kilometraje acumulado; estado de los neumáticos, la suspensión y los frenos; disponibilidad de sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) y capacidad de protección de su estructura.

En este contexto se plantea el presente estudio, basado en una **encuesta online en la que han participado 1.046 personas**, con el propósito de conocer la percepción de los conductores participantes sobre la relación existente entre la antigüedad de sus vehículos y la seguridad vial.

Además, hemos querido investigar sus hábitos de mantenimiento, equipamiento de seguridad de sus vehículos, participación en accidentes y decisiones relacionadas con la renovación del vehículo.

2. Objeto del estudio

El objeto principal del estudio es analizar la percepción y experiencia de los conductores en relación a la influencia que puede ejercer la antigüedad del vehículo sobre la seguridad vial.

De forma específica, pretendemos:

- Conocer las características generales de las personas participantes y de su relación con la conducción.
- Determinar la antigüedad de los vehículos utilizados por los participantes.
- Analizar la incidencia de accidentes o incidentes durante los últimos 24 meses.
- Conocer hasta qué punto los participantes consideran que la antigüedad de su vehículo influyó en la causa o en las consecuencias de un accidente.
- Analizar la percepción de la protección estructural de los vehículos.
- Identificar los sistemas de seguridad disponibles y el grado de utilización de los sistemas de ayuda a la conducción (ADAS).
- Analizar los hábitos de mantenimiento preventivo.
- Conocer las deficiencias técnicas detectadas durante los últimos 24 meses o en las inspecciones ITV.
- Analizar la importancia que los participantes conceden a la seguridad a la hora de comprar un vehículo.
- Estudiar la predisposición a sustituir vehículos antiguos y los principales motivos que podrían provocar dicha sustitución.
- Identificar posibles relaciones entre antigüedad, mantenimiento, equipamiento de seguridad, percepción de seguridad y decisiones de renovación.

Este estudio pretende conocer mejor los datos y opiniones obtenidos a través de la encuesta, sin establecer por ello relaciones de causa y efecto. Sus resultados permiten conocer las características y opiniones de las personas que han participado, **pero no se deben extrapolar directamente como representativos de la totalidad de los conductores españoles.**

3. Metodología de la encuesta

3.1. Características generales

El estudio se ha realizado mediante una encuesta online compuesta por 22 preguntas.

La participación total registrada asciende a **1.046 personas**.

Las preguntas presentan diferentes tasas de respuesta. El número de respuestas válidas oscila aproximadamente entre 100 y 696, dependiendo de la cuestión analizada.

Esta circunstancia es especialmente importante para interpretar los resultados. Los porcentajes indicados en cada pregunta se calculan sobre las personas que respondieron a dicha pregunta, y no sobre el total de 1.046 participantes.

Para cada pregunta se han analizado:

- Número de respuestas.
- Distribución porcentual.
- Categoría predominante.
- Posibles tendencias relevantes.
- Implicaciones para la seguridad vial.

Cuando ha sido posible, se han identificado relaciones entre diferentes preguntas.



4. Legislación aplicable

La antigüedad del vehículo no constituye por sí misma una prohibición general para circular. La normativa española establece, fundamentalmente, requisitos relacionados con las condiciones técnicas del vehículo, su homologación, mantenimiento, inspección y condiciones de circulación.

4.1. Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

El marco básico está constituido por el **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre**, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Su artículo 10.3 establece:

El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan [...]

Por tanto, desde el punto de vista jurídico, **la antigüedad no determina por sí sola la aptitud o inaptitud de un vehículo para circular**. Lo determinante es que cumpla las condiciones exigibles y se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad. Y el responsable de ello es el titular del vehículo.

4.2. Reglamento General de Vehículos

El **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre**, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, regula, entre otras materias, la homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos.

Su artículo 10 establece que los vehículos matriculados o puestos en circulación deben someterse a inspección ITV en los casos y con la periodicidad establecida. La ITV comprueba, entre otros aspectos, las condiciones del vehículo relativas al estado del vehículo y a la seguridad vial.

El artículo 11 establece diversas condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos, relacionadas con elementos como visibilidad, retrovisores, sistemas de retención y otros componentes.

4.3. Inspección Técnica de Vehículos

El **Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre**, regula la inspección técnica de vehículos y establece las condiciones y periodicidad de las inspecciones.

La ITV constituye un instrumento fundamental para comprobar que los vehículos que circulan mantienen unas condiciones técnicas compatibles con la seguridad vial.

La existencia de una ITV favorable no significa, sin embargo, que el vehículo disponga de las tecnologías de seguridad de un automóvil moderno ni que no pueda sufrir posteriormente una avería o deterioro.

4.4. Reglamento General de Circulación

El **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre**, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, establece las normas de comportamiento aplicables a los conductores.

El artículo 45 obliga a adecuar la velocidad, entre otras circunstancias, a las características y estado del vehículo.

Esto refuerza la consideración de que el estado del vehículo es uno de los elementos que deben tenerse en cuenta durante la conducción.

4.5. Seguridad de los vehículos y normativa europea

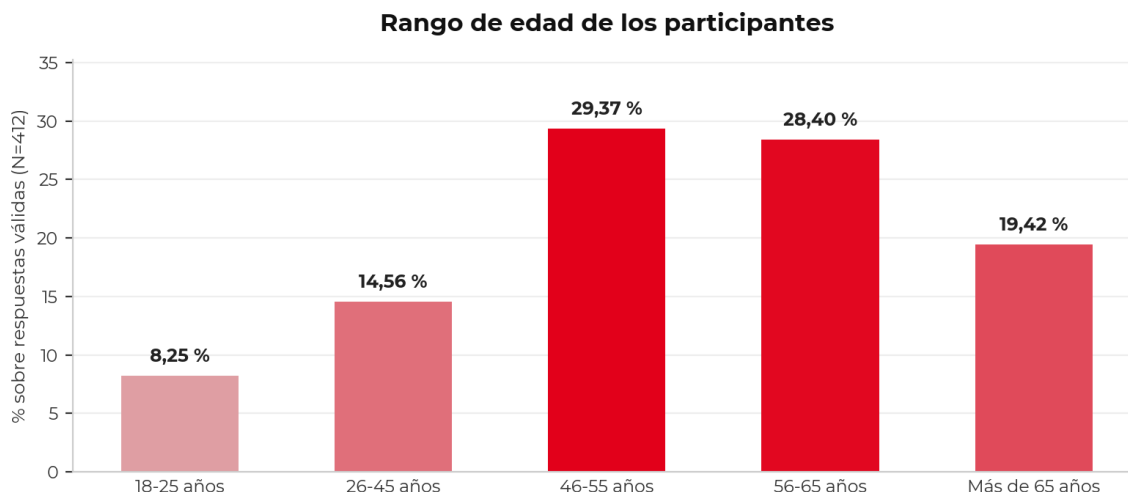
El **Reglamento (UE) 2019/2144** establece requisitos de homologación relacionados con la seguridad general de los vehículos y ha impulsado la incorporación progresiva de numerosos sistemas avanzados de seguridad.

Entre los sistemas contemplados se encuentran los sistemas avanzados de frenado de emergencia, mantenimiento de carril, detección de somnolencia y pérdida de atención, detección de distracciones y otros sistemas de seguridad ADAS.

Este aspecto es especialmente relevante para el estudio. Pone de manifiesto una de las diferencias entre vehículos de distintas antigüedades: aunque un vehículo antiguo pueda cumplir legalmente las exigencias que le correspondían cuando fue homologado, puede carecer de tecnologías de seguridad que posteriormente se han convertido en obligatorias para los vehículos nuevos.

5. Encuesta y resultados

Pregunta 1. Indica tu rango de edad.



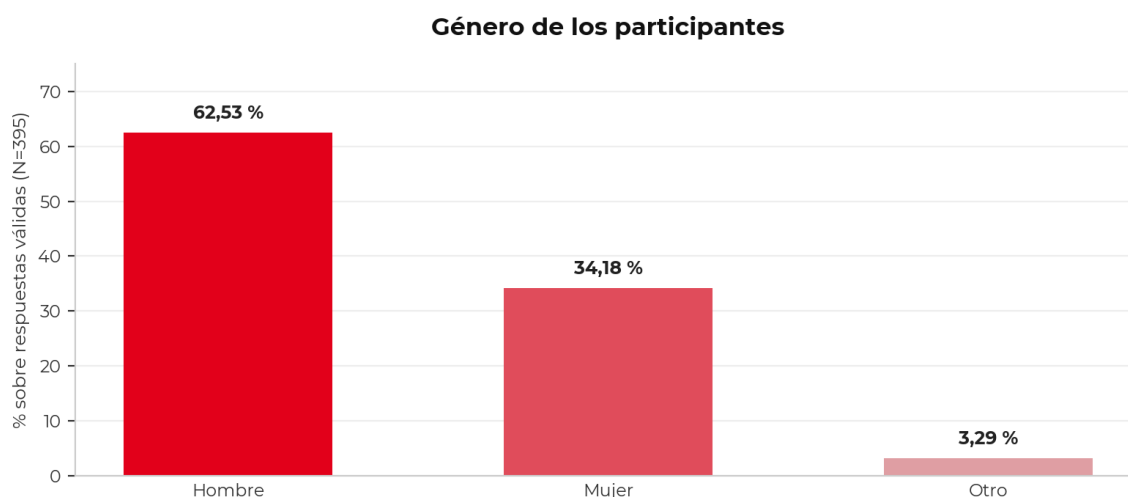
- 18-25 años: 8,25 % (34)
- 26-45 años: 14,56 % (60)
- 46-55 años: 29,37 % (121)
- 56-65 años: 28,40 % (117)
- Más de 65 años: 19,42 % (80)

Entre los que responden a esta pregunta hay un claro predominio de personas de edades medias y avanzadas. El 77,19 % tiene 46 años o más, mientras que únicamente el 22,81 % tiene menos de 46 años.

El grupo más numeroso es el comprendido entre 46 y 55 años, con un 29,37 %, seguido muy de cerca por el grupo de 56 a 65 años, con un 28,40 %.

Se trata de una muestra con una importante representación de **conductores con experiencia**. Esta característica debe tenerse en cuenta al interpretar las respuestas sobre el mantenimiento, la percepción de seguridad y la experiencia con vehículos antiguos.

Pregunta 2. Selecciona tu género.



- Hombre: 62,53 % (247)
- Mujer: 34,18 % (135)
- Otro: 3,29 % (13)

Del análisis de las encuestas recopiladas se observa que el 62,53 % de las respuestas fueron emitidas por personas que se identificaron con el sexo masculino, mientras que el 34,18 % correspondieron a personas que se identificaron con el sexo femenino. Un 3,29 % seleccionó la categoría "Otro".

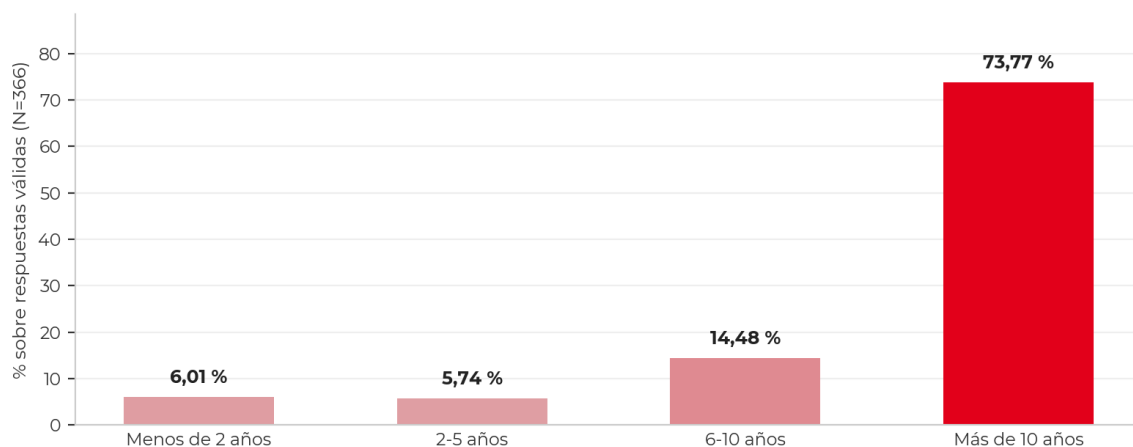
Pregunta 3. ¿Cuántos años de experiencia tienes como conductor/a?

Casi tres de cada cuatro participantes que contestaron esta pregunta tienen más de diez años de experiencia como conductores. Solo el 11,75 % tiene cinco años de experiencia o menos.

La elevada experiencia media de la muestra favorece que los participantes tengan una **percepción más formada sobre el comportamiento y mantenimiento de los vehículos**. Sin embargo, también limita la representación de conductores noveles.

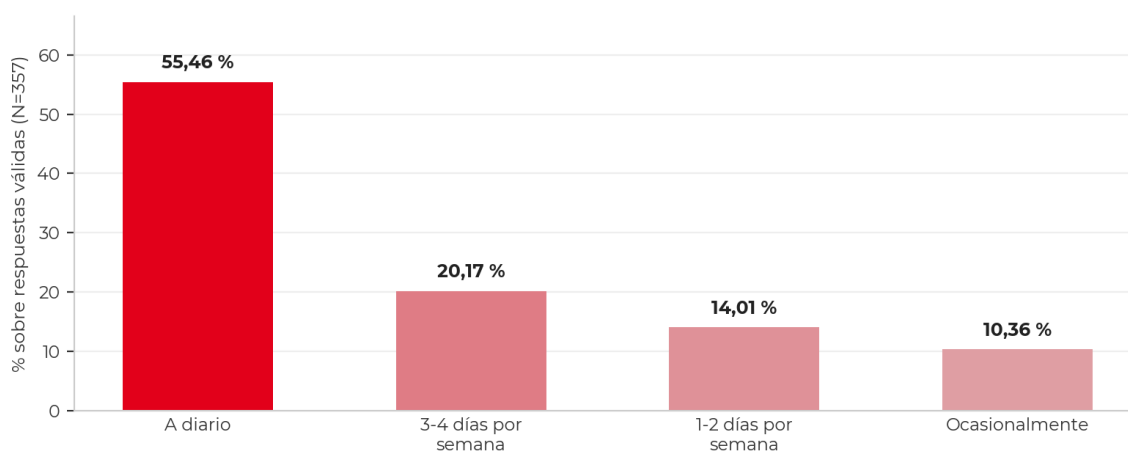
- Menos de 2 años: 6,01 %
- 2-5 años: 5,74 %
- 6-10 años: 14,48 %
- Más de 10 años: 73,77 %

Años de experiencia como conductor/a



Pregunta 4. ¿Con qué frecuencia conduces?

Frecuencia de conducción



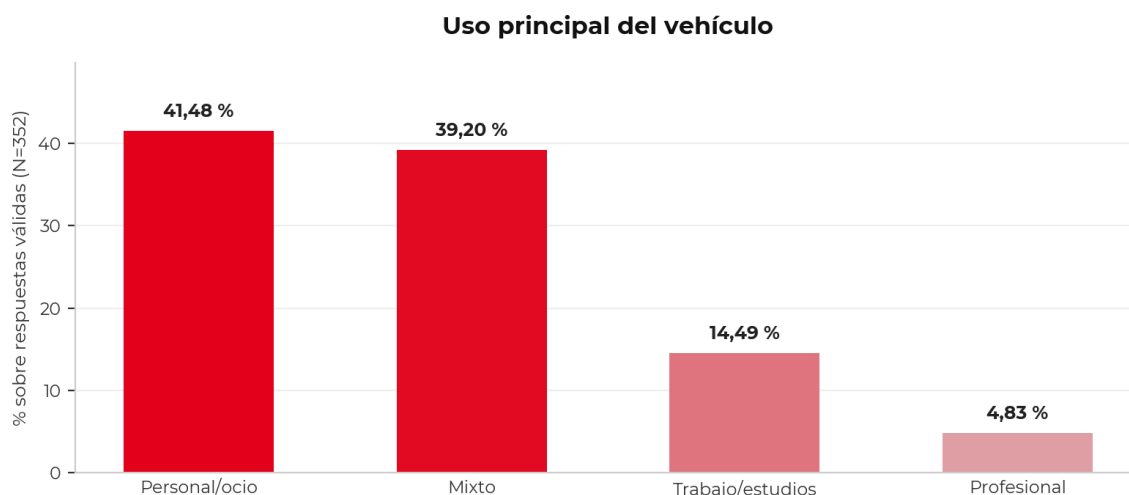
- A diario: 55,46 %
- 3-4 días por semana: 20,17 %
- 1-2 días por semana: 14,01 %
- Ocasionalmente: 10,36 %

El 75,63 % conduce al menos tres o cuatro días por semana, y más de la mitad conduce diariamente.

La muestra está formada mayoritariamente por **usuarios habituales del vehículo**. Por tanto, las respuestas sobre mantenimiento y percepción de seguridad proceden en buena medida de personas con un contacto habitual con su vehículo.

Pregunta 5. ¿Qué uso le das, principalmente, a tu vehículo?

El uso personal o de ocio es el más frecuente, aunque muy próximo al uso mixto. El 39,20 % utiliza el vehículo tanto para finalidades personales como laborales o similares. Solo el 4,83 % declara utilizarlo principalmente con finalidad profesional.

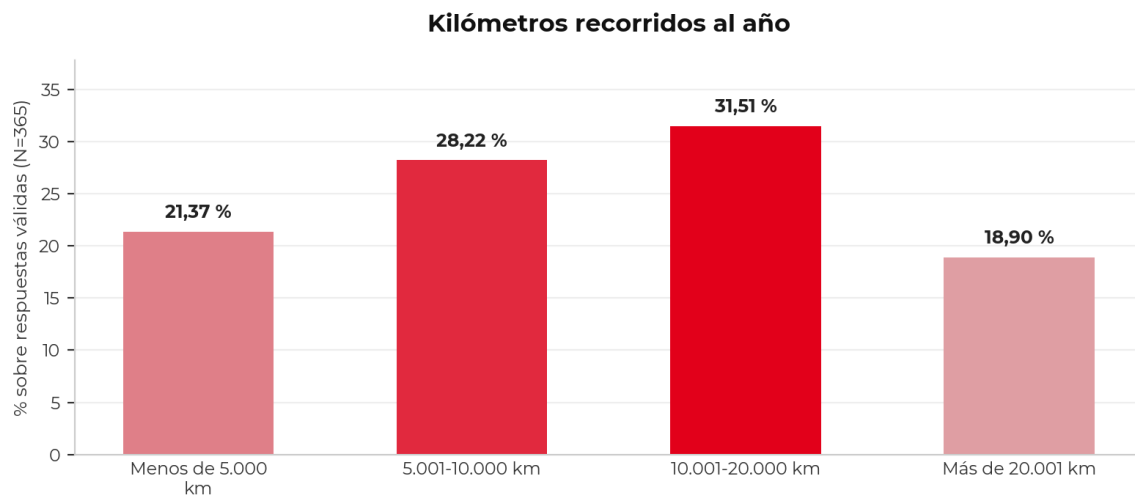


- Personal/ocio: 41,48 %
- Mixto: 39,20 %
- Trabajo/estudios: 14,49 %
- Profesional: 4,83 %

El estudio representa principalmente a **usuarios particulares**, por lo que sus resultados deben extrapolarse con cautela a conductores profesionales o flotas empresariales.

Pregunta 6. ¿Cuántos kilómetros realizas, aproximadamente, al año?

El grupo más numeroso realiza entre 10.001 y 20.000 km anuales. El 50,41 % supera los 10.000 km anuales, mientras que el 49,59 % no alcanza dicha cifra.



- Menos de 5.000 km: 21,37 %
- 5.001-10.000 km: 28,22 %
- 10.001-20.000 km: 31,51 %
- Más de 20.001 km: 18,90 %

La muestra presenta una utilización relativamente significativa del vehículo. **El kilometraje es un factor que debe considerarse conjuntamente con la antigüedad**, ya que dos vehículos con la misma edad pueden presentar niveles de desgaste muy diferentes.

Pregunta 7. ¿Qué antigüedad tiene tu vehículo?

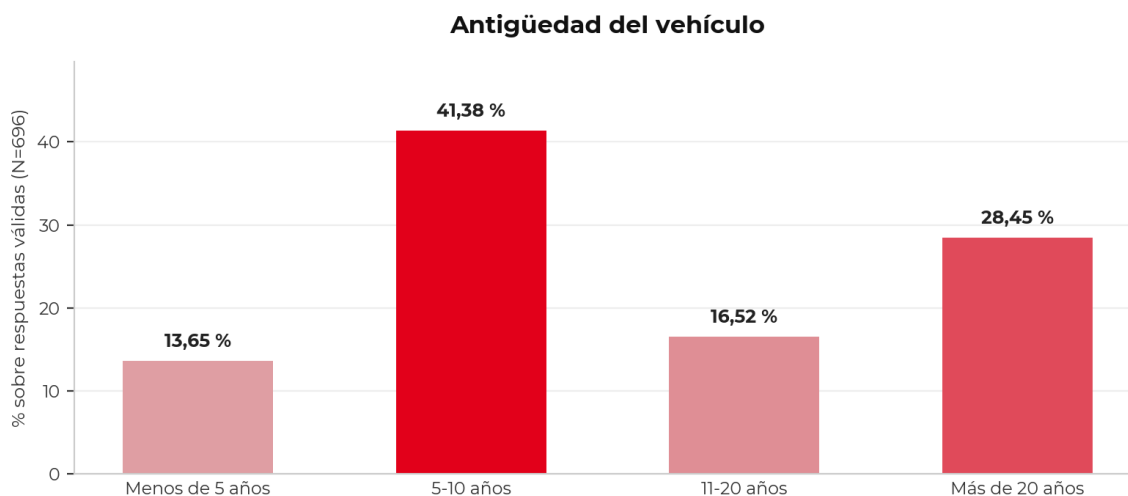
Esta es una de las preguntas más significativas del estudio.

El 86,35 % de los vehículos tiene cinco años o más. Especialmente significativo resulta que el 44,97 % tiene más de diez años y que el 28,45 % supera los veinte años.

Por tanto, casi **uno de cada tres vehículos de los participantes presenta una antigüedad superior a los veinte años**.

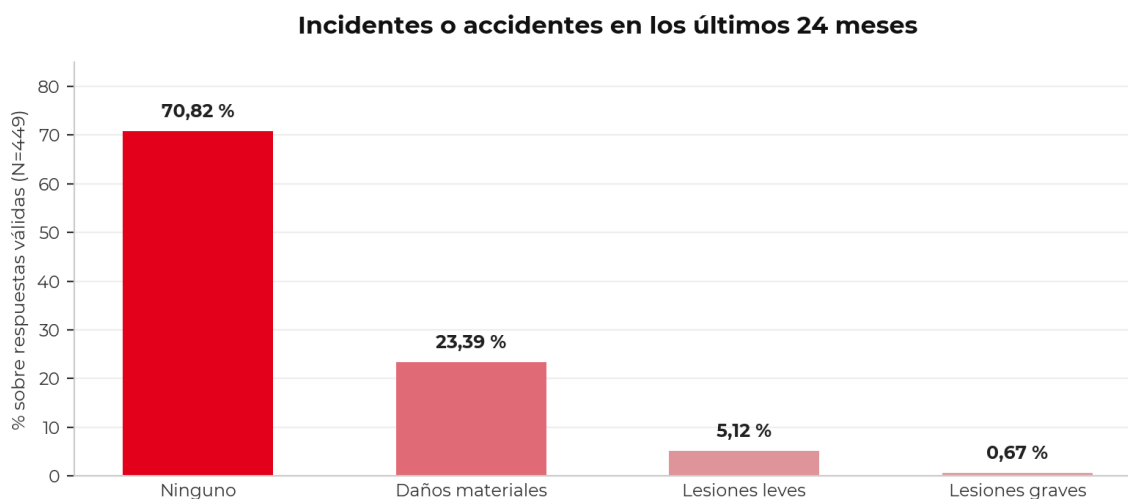
Los resultados muestran una elevada presencia de vehículos antiguos en la muestra. Este dato resulta especialmente relevante si se relaciona con la evolución tecnológica de la seguridad de los vehículos.

No obstante, la antigüedad no debe interpretarse como sinónimo de inseguridad. Un vehículo antiguo correctamente mantenido puede presentar unas condiciones mecánicas adecuadas, aunque, normalmente, tendrá menor disponibilidad de tecnologías de seguridad que un vehículo moderno.



- Menos de 5 años: 13,65 % (95)
- 5-10 años: 41,38 % (288)
- 11-20 años: 16,52 % (115)
- Más de 20 años: 28,45 % (198)

Pregunta 8. En los últimos 24 meses, ¿has tenido algún incidente o accidente con ese vehículo?

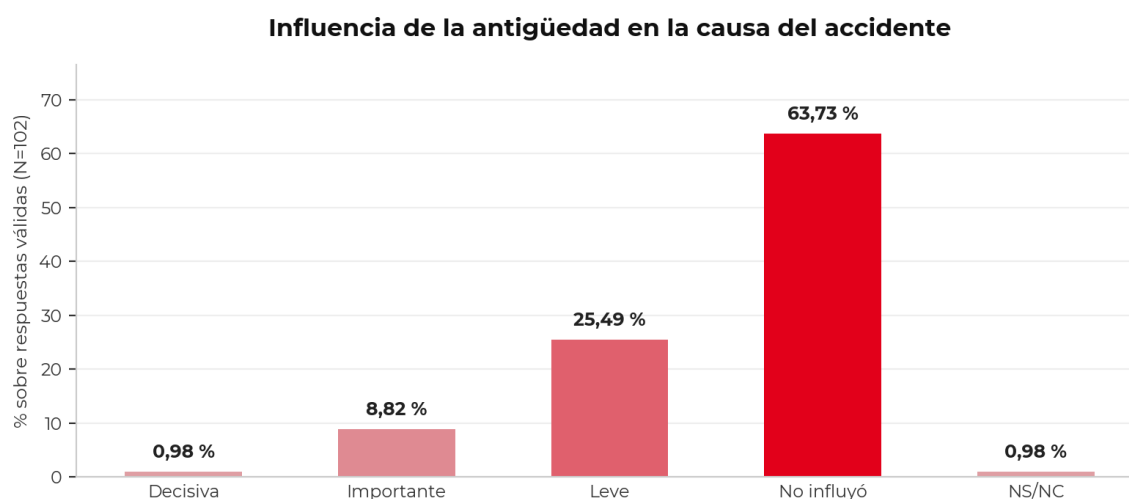


- Ninguno: 70,82 %
- Daños materiales: 23,39 %
- Lesiones leves: 5,12 %
- Lesiones graves: 0,67 %

El 29,18 % de quienes respondieron declara haber sufrido algún accidente o incidente con su vehículo durante los últimos 24 meses. La mayoría de los accidentes declarados se limitaron a daños materiales. El 5,79 % declara haber sufrido lesiones leves o graves.

El porcentaje de participantes que declara haber tenido algún accidente es relevante, aunque no puede compararse directamente con estadísticas oficiales de siniestralidad, ya que se trata de experiencias autodeclaradas y no de una estadística oficial para evaluar tasas de accidentes.

Pregunta 9. ¿Hasta qué punto crees que la antigüedad del vehículo influyó en la causa del accidente?

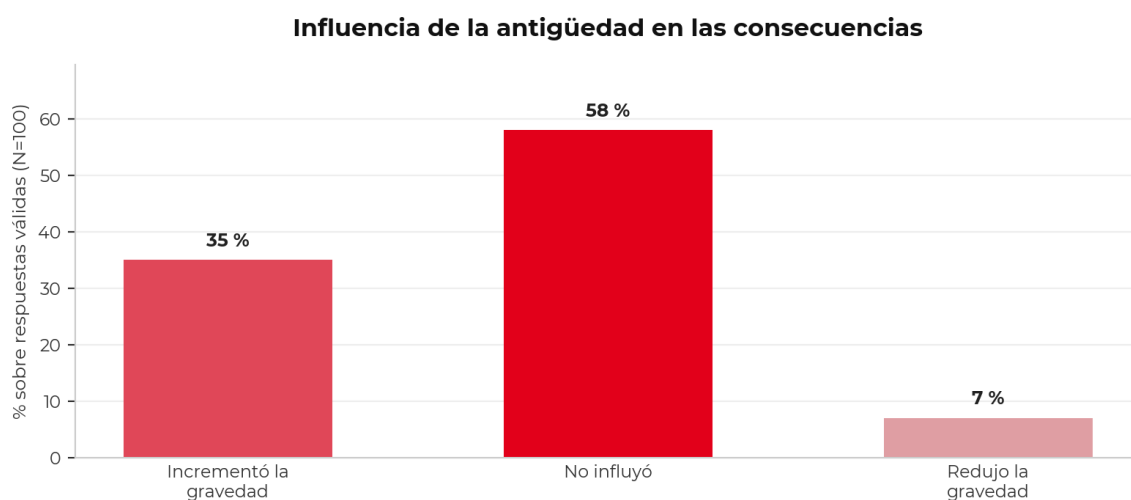


- Decisiva: 0,98 %
- Importante: 8,82 %
- Leve: 25,49 %
- No influyó: 63,73 %
- NS/NC: 0,98 %

Entre las personas que contestaron esta pregunta, el 35,29 % considera que la antigüedad tuvo algún grado de influencia en el accidente. Sin embargo, únicamente el 9,80 % considera que influyó de forma decisiva o importante. El 63,73 % considera que no influyó.

Este resultado es especialmente interesante porque muestra una **diferencia entre la percepción general del envejecimiento del vehículo como factor de riesgo y la atribución de responsabilidad en un accidente**. Los conductores mayoritariamente no tienden a atribuir sus propios accidentes a la antigüedad del vehículo.

Pregunta 10. ¿Cómo crees que la antigüedad de tu vehículo influyó en las consecuencias?



- Incrementó la gravedad: 35 %
- No influyó: 58 %
- Redujo la gravedad: 7 %

El 35 % considera que la antigüedad de su vehículo aumentó la gravedad de las consecuencias del accidente.

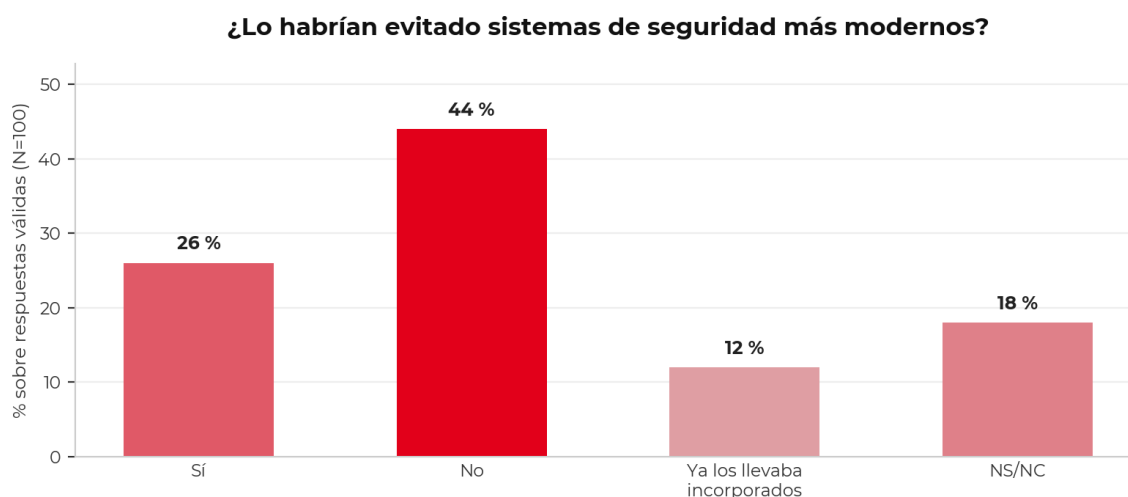
Este dato es particularmente relevante porque supera claramente el porcentaje de personas que consideraban que la antigüedad había influido de forma decisiva o importante en la causa del accidente.

Los resultados apuntan a una cuestión importante: **la antigüedad podría percibirse más como un factor relacionado con las consecuencias de un siniestro que con su producción**.

Esta interpretación resulta coherente con la evolución de los sistemas de seguridad pasiva y activa: un vehículo moderno puede disponer de tecnologías capaces de evitar determinadas colisiones o reducir sus consecuencias.

Pregunta 11. ¿Crees que el accidente se podría haber evitado si tu vehículo incorporara sistemas de seguridad más modernos?

Una cuarta parte de los que han respondido considera que un sistema de seguridad moderno podría haber evitado el accidente. Un 44 % considera que no habría evitado el accidente.



- Sí: 26 %
- No: 44 %
- Ya los llevaba incorporados: 12 %
- NS/NC: 18 %

El 26 % constituye un resultado significativo porque representa a una parte de los participantes que, desde su propia experiencia, considera que la tecnología disponible en vehículos más modernos podría haber desempeñado un papel preventivo.

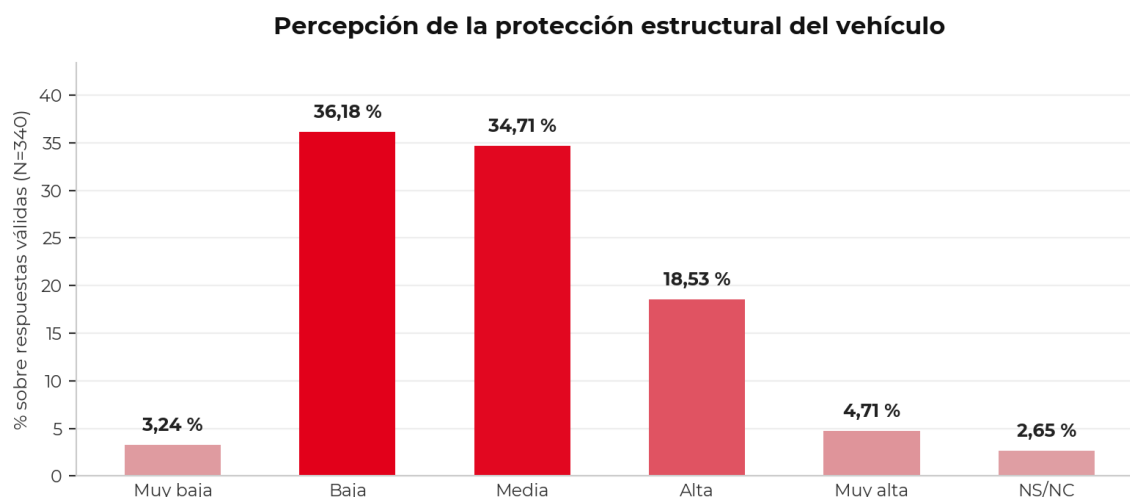
Debe destacarse también que un 18 % no sabe o no contesta, lo que puede evidenciar cierto desconocimiento sobre la capacidad preventiva de los sistemas de asistencia.

Pregunta 12. ¿Qué percepción tienes del nivel de protección estructural de tu vehículo en caso de colisión?

El 74,13 % sitúa la protección estructural de su vehículo entre muy baja y media. Solo el 23,24 % la considera alta o muy alta.

La percepción de protección de la estructura del vehículo resulta relativamente moderada o baja.

Este resultado es relevante porque la seguridad estructural de los vehículos ha evolucionado considerablemente mediante modificaciones de las estructuras de absorción de energía, de los sistemas de retención y de protección de los ocupantes.



- Muy baja: 3,24 %
- Baja: 36,18 %
- Media: 34,71 %
- Alta: 18,53 %
- Muy alta: 4,71 %
- NS/NC: 2,65 %

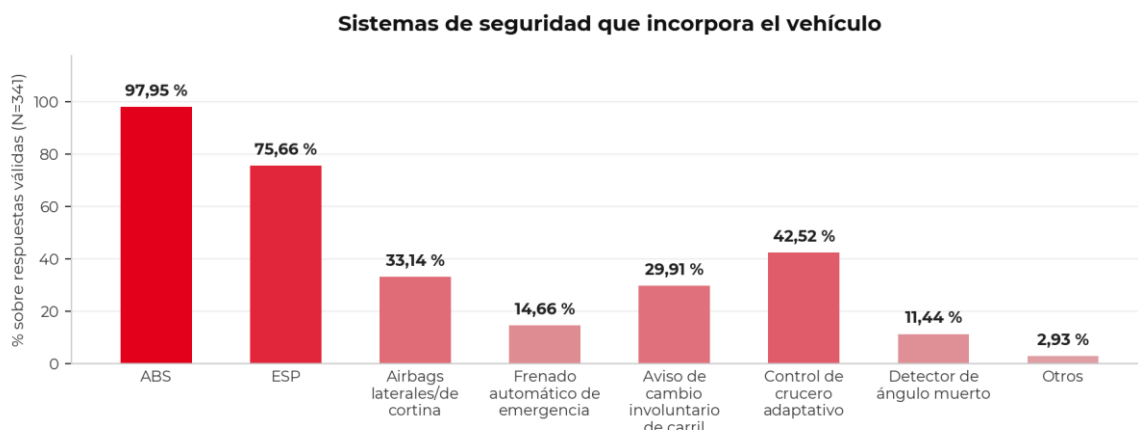
Pregunta 13. ¿Qué sistemas de seguridad incorpora tu vehículo?

El ABS es prácticamente universal entre los vehículos declarados. El control de estabilidad también presenta una elevada presencia.

Sin embargo, algunos sistemas avanzados presentan una implantación mucho menor: solo el 14,66 % declara disponer de frenado automático de emergencia y el 11,44 % de detector de ángulo muerto.

Esta pregunta muestra claramente la diferencia existente entre sistemas de seguridad consolidados y tecnologías más recientes. El resultado es compatible con la idea de que un parque envejecido presenta menos presencia de determinados sistemas avanzados de seguridad.

Debe tenerse en cuenta que algunos de estos sistemas han pasado a ser obligatorios en los vehículos nuevos como consecuencia de la evolución de la normativa europea, pero esa obligación no se aplica retroactivamente a los vehículos matriculados antes de su entrada en vigor.



- ABS: 97,95 %
- ESP: 75,66 %
- Airbags laterales/de cortina: 33,14 %
- Frenado automático de emergencia: 14,66 %
- Aviso de cambio involuntario de carril: 29,91 %
- Control de crucero adaptativo: 42,52 %
- Detector de ángulo muerto: 11,44 %
- Otros: 2,93 %

Pregunta 14. En general, ¿cuánto crees que aprovechas los sistemas de ayuda a la conducción que incorpora tu vehículo?

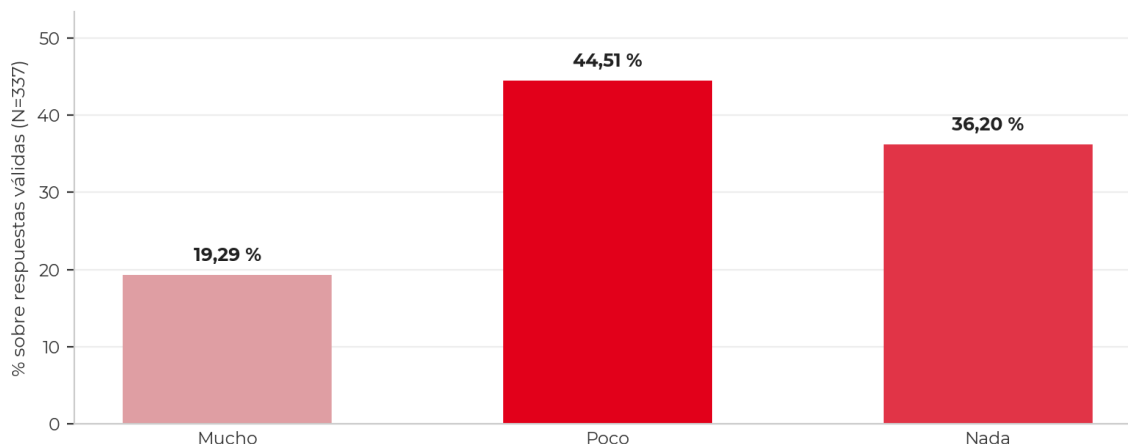
El resultado muestra un grado de utilización limitado. El 80,71 % afirma aprovechar poco o nada los sistemas de ayuda a la conducción.

Este resultado constituye uno de los aspectos más relevantes del estudio.

La disponibilidad de tecnología no garantiza por sí misma una mejora efectiva de la seguridad. **Para que un sistema de seguridad sea eficaz es necesario que el conductor conozca su funcionamiento, sus limitaciones y la forma correcta de utilizarlo.**

Por ello, la renovación del parque debería complementarse con formación sobre ADAS.

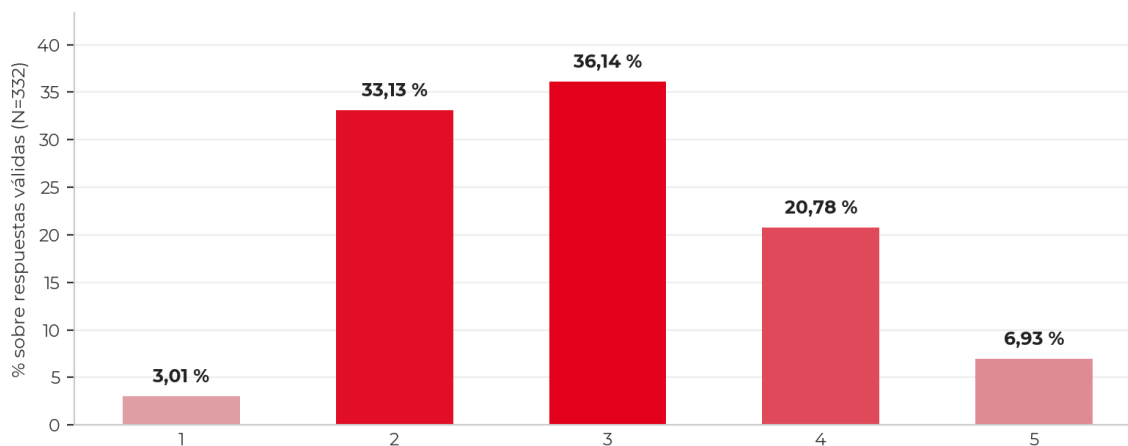
Aprovechamiento de los sistemas de ayuda a la conducción



- Mucho: 19,29 %
- Poco: 44,51 %
- Nada: 36,20 %

Pregunta 15. En una escala del 1 al 5, ¿cómo valorarías la seguridad de tu vehículo?

Valoración de la seguridad del vehículo (1 a 5)



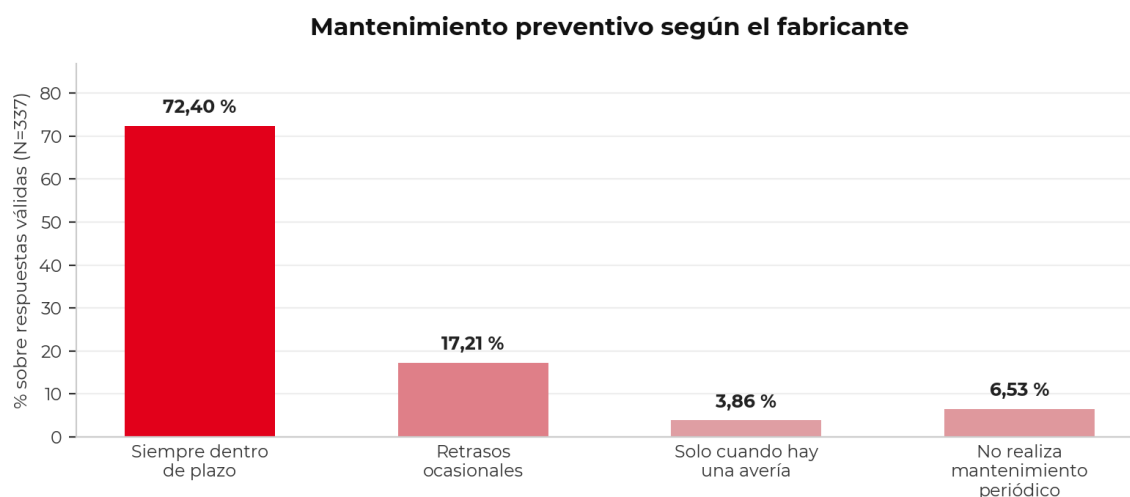
- 1: 3,01 %
- 2: 33,13 %
- 3: 36,14 %
- 4: 20,78 %
- 5: 6,93 %

La puntuación media aproximada es de **3,0 sobre 5**. El 69,27 % concede una puntuación de 2 ó 3. Solo el 27,71 % otorga una valoración de 4 ó 5.

La percepción subjetiva de seguridad se sitúa en un nivel intermedio.

Existe, por tanto, **un grupo considerable de conductores que no considera que su vehículo presente un nivel de seguridad elevado.**

Pregunta 16. ¿Haces el mantenimiento preventivo conforme a las recomendaciones del fabricante?



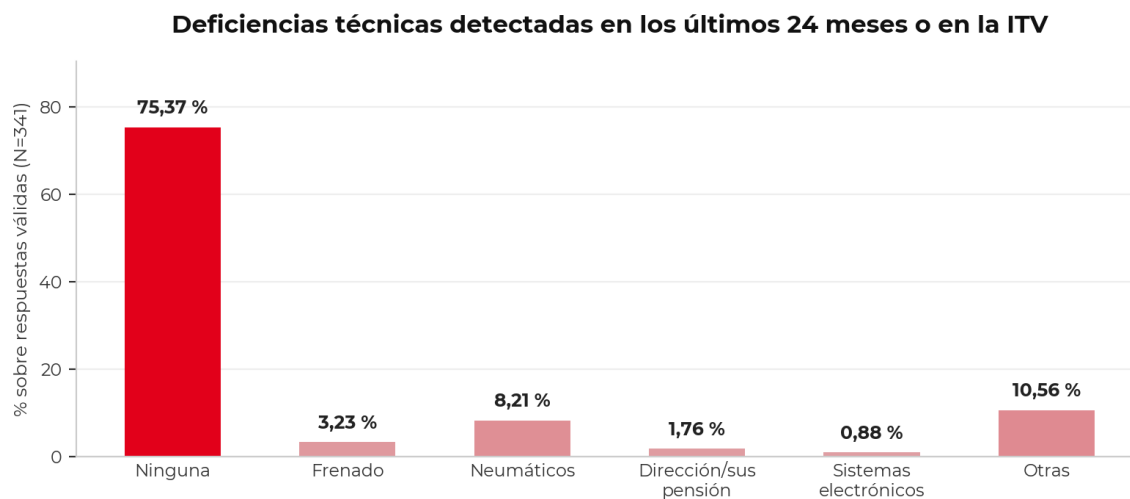
- Siempre dentro de plazo: 72,40 %
- Retrasos ocasionales: 17,21 %
- Solo cuando hay una avería: 3,86 %
- No realiza mantenimiento periódico: 6,53 %

El 72,40 % declara realizar siempre el mantenimiento dentro del plazo recomendado. Sin embargo, aproximadamente uno de cada cuatro participantes no sigue de manera estricta las recomendaciones del fabricante.

El resultado es positivo, aunque el 27,60 % restante constituye un grupo relevante desde el punto de vista preventivo. **El mantenimiento adquiere especial importancia a medida que aumenta la antigüedad del vehículo**, puesto que el desgaste y la necesidad de sustitución de determinados componentes aumentan con el tiempo y el uso.

La DGT ha señalado expresamente la relación entre antigüedad y necesidad de mantenimiento, destacando especialmente sistemas como frenos, suspensión, dirección y neumáticos.

Pregunta 17. ¿Has detectado deficiencias técnicas relevantes en los últimos 24 meses o en la última revisión ITV?



- Ninguna: 75,37 %
- Frenado: 3,23 %
- Neumáticos: 8,21 %
- Dirección/suspensión: 1,76 %
- Sistemas electrónicos: 0,88 %
- Otras: 10,56 %

Tres de cada cuatro participantes no han detectado deficiencias técnicas relevantes. Entre las deficiencias identificadas, destacan los neumáticos, con un 8,21 %, y la categoría "Otras", con un 10,56 %.

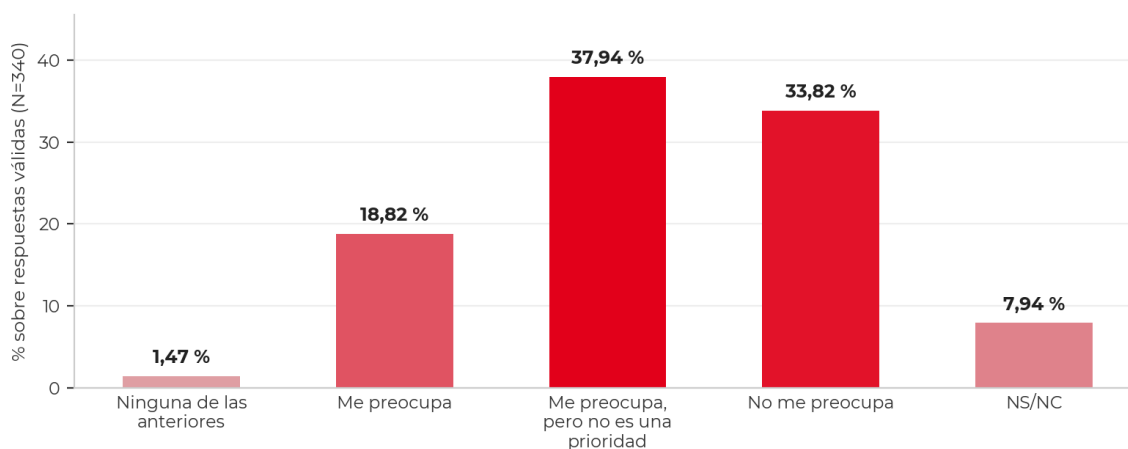
Es importante resaltar que los neumáticos constituyen uno de los elementos que requieren especial atención porque influyen directamente en la adherencia, capacidad de frenado y estabilidad.

El resultado debe interpretarse conjuntamente con la pregunta 16: **el mantenimiento periódico reduce el riesgo de deterioro no detectado, pero no elimina la posibilidad de que aparezcan defectos entre revisiones.**

Pregunta 18. Con relación a la seguridad de tu vehículo, ¿qué afirmación encaja mejor contigo?

El 56,76 % manifiesta algún grado de preocupación por la seguridad de su vehículo. Sin embargo, solo el 18,82 % afirma que la seguridad constituye una preocupación directa y el 37,94 % reconoce que le preocupa, aunque no sea una prioridad.

Preocupación por la seguridad del vehículo



- Ninguna de las anteriores: 1,47 %
- Me preocupa: 18,82 %
- Me preocupa, pero no es una prioridad: 37,94 %
- No me preocupa: 33,82 %
- NS/NC: 7,94 %

Existe una cierta contradicción entre la percepción de riesgo y la prioridad concedida a la seguridad. **Una parte importante de los conductores reconoce que la seguridad es relevante, pero no la sitúa entre sus principales prioridades.**

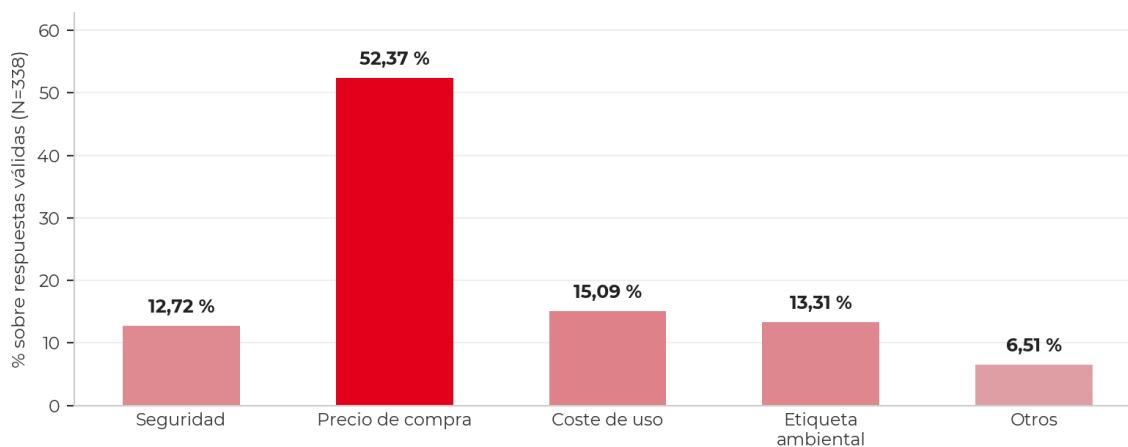
Pregunta 19. Si tuvieras que elegir a la hora de comprar un vehículo, ¿qué pesaría más?

El precio de compra es, con diferencia, el principal criterio de decisión. Más de la mitad de los participantes sitúa el precio por delante de cualquier otro factor. La seguridad ocupa únicamente el 12,72 %.

Este resultado constituye uno de los principales hallazgos del estudio. **Existe una diferencia importante entre reconocer la importancia de la seguridad y estar dispuesto a priorizar pagando más en el momento de adquirir un vehículo.**

El precio puede actuar, por tanto, como una barrera para la renovación del parque y para la incorporación de tecnologías de seguridad más modernas.

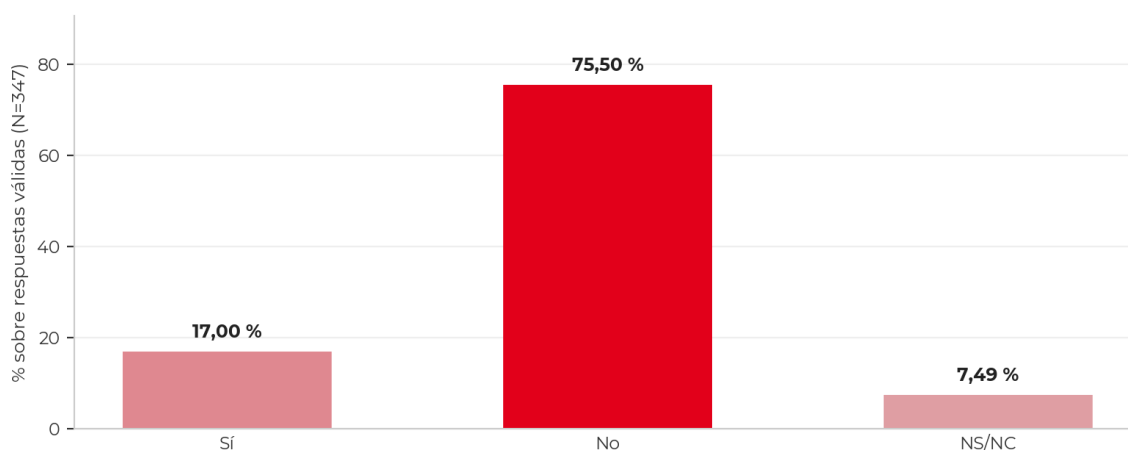
Criterio que más pesaría al comprar un vehículo



- Seguridad: 12,72 %
- Precio de compra: 52,37 %
- Coste de uso: 15,09 %
- Etiqueta ambiental: 13,31 %
- Otros: 6,51 %

Pregunta 20. ¿Te planteas cambiar de vehículo en los próximos 24 meses?

Intención de cambiar de vehículo en los próximos 24 meses



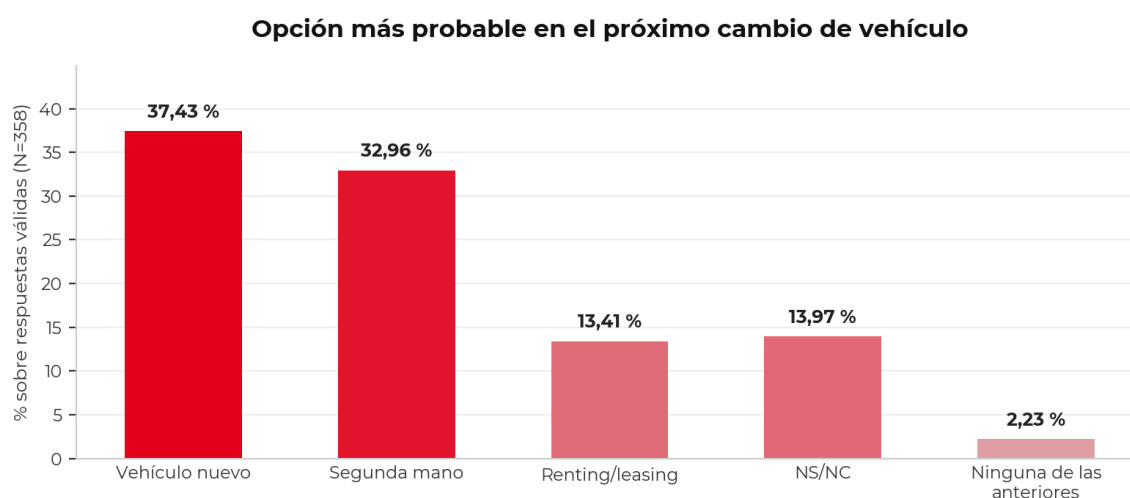
- Sí: 17,00 %
- No: 75,50 %
- NS/NC: 7,49 %

Tres de cada cuatro participantes no tienen previsto cambiar de vehículo durante los próximos dos años. Solo el 17 % contempla hacerlo.

Este resultado apunta hacia una permanencia prolongada de los vehículos actualmente utilizados.

En un contexto de envejecimiento del parque, **la baja intención de renovación puede contribuir a prolongar la utilización de vehículos que no tienen las tecnologías de seguridad incorporadas progresivamente en los vehículos nuevos.**

Pregunta 21. Cuando tengas que cambiar de vehículo, ¿qué opción ves más probable?



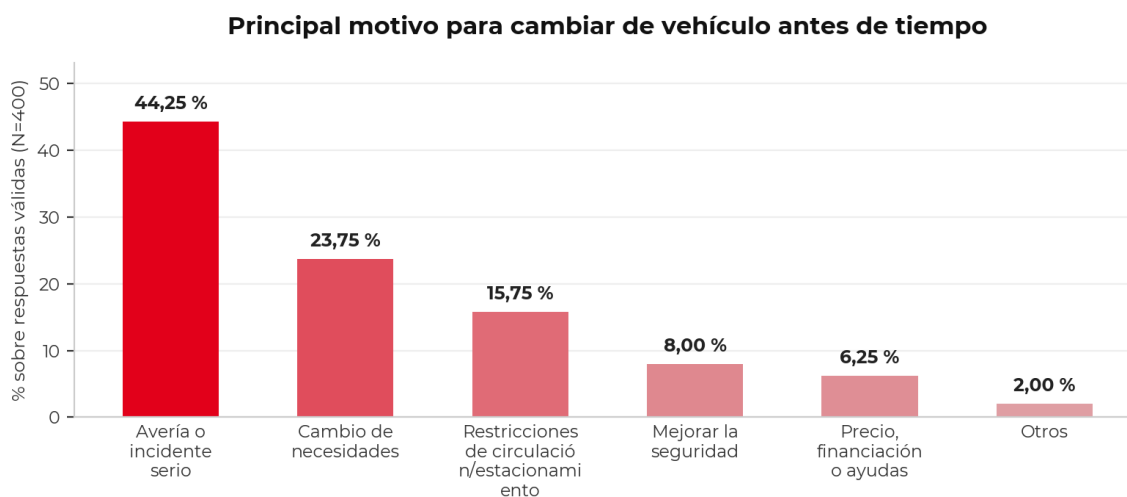
- Vehículo nuevo: 37,43 %
- Segunda mano: 32,96 %
- Renting/leasing: 13,41 %
- NS/NC: 13,97 %
- Ninguna de las anteriores: 2,23 %

No existe una diferencia muy elevada entre la opción de vehículo nuevo y la de segunda mano. El vehículo nuevo es la opción más elegida, pero solo supera en aproximadamente cuatro puntos porcentuales al vehículo usado.

La elevada aceptación del mercado de segunda mano puede dificultar una renovación rápida del parque. No obstante, un vehículo de segunda mano relativamente reciente puede contribuir a la renovación tecnológica del parque si sustituye a otro mucho más antiguo.

Por ello, las políticas de renovación no deberían centrarse exclusivamente en la compra de vehículos nuevos.

Pregunta 22. ¿Cuál sería el principal motivo que te haría cambiar de vehículo antes de tiempo?



- Avería o incidente serio: 44,25 %
- Cambio de necesidades: 23,75 %
- Restricciones de circulación/estacionamiento: 15,75 %
- Mejorar la seguridad: 8,00 %
- Precio, financiación o ayudas: 6,25 %
- Otros: 2,00 %

El principal motivo para sustituir anticipadamente el vehículo sería sufrir una avería o incidente serio, con un 44,25 %. La mejora de la seguridad solo representa el 8 %.

Este resultado es especialmente significativo. Aunque la seguridad es una característica esencial del vehículo, parece actuar en menor medida como motivo directo de sustitución que los problemas económicos o funcionales.

El vehículo se mantiene mientras sea funcional y económicamente asumible, y la seguridad no parece constituir por sí sola un incentivo suficiente para una sustitución anticipada.

6. Análisis de los resultados

El análisis global permite identificar varias tendencias relevantes.

6.1. Elevada presencia de vehículos antiguos

El dato más significativo es que el 44,97 % de los vehículos declarados tiene más de diez años y el 28,45 % supera los veinte años.

Este resultado adquiere especial relevancia en el contexto del parque español.

La DGT confirma que España presenta un parque envejecido y señala que la edad media de los vehículos se encuentra actualmente en torno a los 14-15 años.

6.2. Antigüedad y tecnología disponible

Los resultados de la pregunta 13 muestran una diferencia muy importante entre sistemas consolidados y sistemas avanzados.

Mientras el ABS está presente en el 97,95 % de los vehículos, el frenado automático de emergencia solo aparece en el 14,66 % y el detector de ángulo muerto en el 11,44 %.

Esto permite plantear una hipótesis clara: **la antigüedad no solo puede relacionarse con el deterioro mecánico, sino también con una menor disponibilidad de tecnologías preventivas.**

6.3. La antigüedad parece relacionarse más con la gravedad que con la causa

Las preguntas 9, 10 y 11 ofrecen un resultado especialmente interesante.

Solo un 9,80 % considera que la antigüedad influyó de forma importante o decisiva en la causa del accidente.

Sin embargo, el 35 % considera que la antigüedad incrementó la gravedad de las consecuencias.

Y el 26 % considera que sistemas de seguridad modernos podrían haber evitado el accidente.

Esto sugiere que la percepción de los participantes sobre **la antigüedad del vehículo coincide más con el concepto de factor de agravación de las consecuencias** que con el de causa directa del accidente.

Esta distinción es importante desde el punto de vista de la seguridad vial.

6.4. Mantenimiento frente a antigüedad

El 72,40 % afirma realizar siempre el mantenimiento dentro de los plazos recomendados.

Sin embargo, el 44,97 % utiliza vehículos de más de diez años.

Esto demuestra que antigüedad y mantenimiento son variables diferentes.

Un vehículo puede ser antiguo y estar correctamente mantenido.

A la inversa, un vehículo relativamente moderno puede presentar deficiencias si no recibe un mantenimiento adecuado.

Por ello, las políticas de seguridad no deberían basarse exclusivamente en un límite de antigüedad, sino en una combinación de criterios.

6.5. Baja utilización de los sistemas de asistencia

El 80,71 % afirma aprovechar poco o nada los sistemas de ayuda a la conducción.

Este resultado introduce un segundo problema: incluso cuando existe tecnología de seguridad, su potencial puede no aprovecharse plenamente.

La renovación tecnológica debe acompañarse, por tanto, de formación del conductor.

La propia DGT identifica actualmente el desconocimiento sobre los asistentes de conducción como uno de los retos para conseguir que estas tecnologías contribuyan eficazmente a la seguridad.



6.6. Seguridad frente a precio

El precio de compra es el factor principal para el 52,37 % de los participantes, mientras que la seguridad solo ocupa el primer lugar para el 12,72 %. Además, únicamente el 17 % tiene previsto cambiar de vehículo durante los próximos 24 meses.

Estos datos permiten plantear que **la renovación tecnológica se encuentra condicionada por factores económicos.**

6.7. Seguridad como concepto reconocido, pero no prioritario

El 56,76 % manifiesta algún grado de preocupación por la seguridad de su vehículo, pero la seguridad únicamente es el principal criterio de compra para el 12,72 %.

Existe, por tanto, una **diferencia entre percibir la seguridad como importante y estar dispuesto a convertirla en una prioridad de compra.**

Esta diferencia puede ser relevante para diseñar campañas de concienciación.

7. Principales conclusiones

A partir de los resultados obtenidos pueden establecerse las siguientes conclusiones:

7.1. La antigüedad constituye un factor relevante, pero no debe considerarse aisladamente

La encuesta muestra una elevada presencia de vehículos antiguos, especialmente de más de diez y veinte años.

Sin embargo, la antigüedad no determina por sí sola que un vehículo sea inseguro. Debe analizarse conjuntamente con su mantenimiento, el kilometraje, su estado mecánico, el equipamiento de seguridad y las condiciones de utilización.

7.2. El envejecimiento implica una pérdida de oportunidades tecnológicas

Los vehículos más antiguos pueden cumplir legalmente las exigencias correspondientes a la época en que fueron homologados, pero no disponen necesariamente de sistemas que actualmente forman parte del equipamiento de seguridad de los vehículos nuevos.

La evolución normativa europea ha impulsado precisamente la incorporación de sistemas avanzados de seguridad en los vehículos de nueva homologación.

7.3. La antigüedad puede tener mayor influencia sobre las consecuencias que sobre la producción del accidente

Los resultados de la encuesta apuntan en esta dirección.

El 35 % de los participantes que sufrieron accidentes considera que la antigüedad incrementó la gravedad de las consecuencias, mientras que solo el 9,80 % considera que influyó de forma importante o decisiva en la causa.

Además, como ya vimos, la propia DGT afirma que los turismos en los que viajaban las personas fallecidas presentaban una antigüedad media superior a la del conjunto de turismos implicados en siniestros mortales: 1,8 años más en vías interurbanas y 3,4 años más en vías urbanas.

Aunque estas diferencias no permiten establecer una relación causal, sí constituyen un elemento que debe ser considerado junto con el estado de conservación, el mantenimiento y el nivel de seguridad activa y pasiva del vehículo.

Por ello, **la preocupación por el envejecimiento del parque no debería centrarse exclusivamente en la posibilidad de que un vehículo antiguo provoque un accidente, sino, también, en su capacidad para evitarlo y, especialmente, para proteger a sus ocupantes cuando el accidente se produce.**

7.4. El mantenimiento constituye un factor fundamental

Más de una cuarta parte de los participantes reconoce algún incumplimiento de los plazos o ausencia de mantenimiento periódico.

Por ello, la seguridad de los vehículos antiguos debe abordarse desde una doble perspectiva: renovación tecnológica y mantenimiento preventivo.

7.5. Existe un bajo aprovechamiento de los sistemas de asistencia

El 80,71 % declara aprovechar poco o nada los sistemas de ayuda a la conducción.

Esto indica que **la mera incorporación de tecnología no garantiza una mejora proporcional de la seguridad.**

7.6. La percepción de seguridad de los vehículos es moderada

La puntuación media obtenida en la pregunta 15 se sitúa aproximadamente en 3 sobre 5.

Además, tres cuartas partes de los participantes valoran la protección estructural entre baja y media.

7.7. El precio es una barrera importante para la renovación

Más de la mitad de los participantes sitúa **el precio de compra como principal criterio de adquisición.**

La seguridad queda relegada a un segundo plano.

7.8. La renovación espontánea del parque parece insuficiente

El 75,50 % no tiene intención de cambiar de vehículo durante los próximos 24 meses.

El principal motivo que podría provocar un cambio anticipado sería una avería o incidente serio, mientras que la mejora de la seguridad solo representa el 8 %.

7.9. La encuesta confirma la necesidad de abordar el problema desde una perspectiva integral

Los resultados sugieren que no existe una única solución.

La reducción del riesgo asociado a un parque envejecido requiere combinar:

- Mantenimiento adecuado.
- Inspección técnica eficaz.
- Renovación progresiva del parque.
- Acceso económicamente viable a vehículos más seguros.
- Formación de los conductores.
- Conocimiento y utilización correcta de los sistemas ADAS.
- Información al consumidor.

8. Medidas que Fundación CEA y ASITUR solicitan

8.1. Incentivar la renovación del parque

Las ayudas públicas deberían favorecer prioritariamente la sustitución de vehículos muy antiguos por vehículos significativamente más seguros.

El objetivo no debería ser únicamente retirar vehículos antiguos, sino favorecer una **renovación tecnológica efectiva**.

8.2. Priorizar los vehículos de seguridad verificada

Los programas de renovación deberían valorar no solo las emisiones, sino también los elementos de seguridad activa y pasiva que llevan incorporados.

La antigüedad debería combinarse con criterios objetivos de equipamiento de seguridad.

8.3. Favorecer el acceso a vehículos de segunda mano seguros

El vehículo usado puede constituir una alternativa válida para la renovación del parque.

Por ello, **deberían potenciarse mecanismos que faciliten el acceso a vehículos de segunda mano relativamente recientes y con buen equipamiento de seguridad.**

La propia DGT ha señalado recientemente que una parte importante de los vehículos usados importados presenta edades elevadas, lo que puede ralentizar la renovación tecnológica.

8.4. Mejorar la información al comprador

La seguridad debería adquirir mayor peso en la decisión de compra.

Sería conveniente proporcionar al consumidor información clara y comparable sobre:

- Sistemas ADAS.
- Seguridad estructural.
- Sistemas de protección.
- Resultados de pruebas de seguridad.
- Mantenimiento.
- Historial de accidentes.
- Estado de neumáticos, frenos y suspensión.

8.5. Reforzar el mantenimiento preventivo

Las campañas de seguridad vial deberían insistir no solo en la ITV, sino en el mantenimiento entre inspecciones.

Especial atención debería prestarse a:

- Neumáticos.
- Frenos.
- Dirección.
- Suspensión.
- Alumbrado.
- Sistemas de retención.
- Elementos electrónicos relacionados con la seguridad.

La DGT señala expresamente la importancia del mantenimiento y su relación con la seguridad de los vehículos.

8.6. Promover revisiones voluntarias adicionales en vehículos de elevada antigüedad

Podría estudiarse la creación de programas de revisión preventiva para vehículos de determinada antigüedad, especialmente cuando presenten un kilometraje elevado o un uso intensivo.

La finalidad no sería sustituir la ITV, sino detectar anticipadamente deterioros.

8.7. Formar a los conductores en sistemas ADAS

La encuesta, y nuestro estudio del año pasado, muestra que disponer de sistemas de ayuda no significa utilizarlos correctamente.

Debería potenciarse la formación sobre:

- Funcionamiento.
- Limitaciones.
- Situaciones en las que pueden intervenir. y en las que no.
- Interpretación de alertas.
- Mantenimiento y calibración.
- Responsabilidad permanente del conductor.

8.8. Incorporar la seguridad a las campañas de renovación

Los resultados indican que la seguridad no constituye actualmente un motivo prioritario para cambiar de vehículo.

Las campañas deberían **explicar que la renovación no supone únicamente adquirir un vehículo más moderno, sino incorporar tecnologías capaces de prevenir determinados accidentes o reducir sus consecuencias.**

8.9. Desarrollar políticas diferenciadas según el tipo de usuario

No tiene las mismas necesidades un conductor que recorre 3.000 km anuales que otro que realiza 30.000 km.

Tampoco presenta el mismo riesgo un vehículo de uso ocasional que uno sometido a un uso profesional intensivo.

Por ello, las políticas públicas deberían considerar conjuntamente:

antigüedad + kilometraje + mantenimiento + uso + equipamiento de seguridad.

9. Consideración final sobre los resultados

Los resultados de esta encuesta permiten sostener que la antigüedad del vehículo debe ser considerada un **factor relevante dentro del conjunto de factores que determinan la seguridad vial**, pero no como una causa independiente y automática de los accidentes.

El principal problema asociado a los vehículos antiguos no reside exclusivamente en que sus componentes tengan más años, sino en la combinación de varios elementos: mayor exposición al desgaste, mayor necesidad de mantenimiento, menor disponibilidad de tecnologías modernas de seguridad y, en determinados casos, menor capacidad de protección frente a las consecuencias de un siniestro.

Los datos de la encuesta muestran, además, una realidad particularmente significativa: **existe una elevada presencia de vehículos antiguos, una baja intención de renovación, una fuerte influencia del precio en la decisión de compra y una percepción relativamente moderada de la seguridad del vehículo.**

Al mismo tiempo, la encuesta pone de manifiesto que la renovación tecnológica por sí sola tampoco resolvería completamente el problema. **Una parte muy importante de los participantes reconoce que utiliza poco o nada los sistemas de asistencia a la conducción disponibles.**

Por ello, la estrategia más eficaz debería basarse en cuatro pilares:

- Mantener correctamente los vehículos existentes.
- Facilitar una renovación progresiva hacia vehículos con mejores sistemas de seguridad.
- Formar a los conductores para utilizar correctamente las nuevas tecnologías.
- Incrementar la consideración de la seguridad como criterio prioritario de compra y mantenimiento.

En consecuencia, el objetivo no debería plantearse simplemente como "retirar los vehículos antiguos", sino como **reducir progresivamente el riesgo asociado a un parque envejecido mediante la combinación de mantenimiento, renovación tecnológica, formación e incentivos económicos adecuados.**

Referencias bibliográficas

- **DGT. Principales cifras de la siniestralidad. 2024.**
- **Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- **Reglamento General de Vehículos.** Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, regula, entre otras materias, la homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos.
- **Inspección Técnica de Vehículos.** Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, regula la inspección técnica de vehículos y establece las condiciones y periodicidades de las inspecciones.
- **Reglamento General de Circulación.** Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, establece las normas de comportamiento aplicables a los conductores.
- **Reglamento (UE) 2019/2144** establece requisitos de homologación relacionados con la seguridad general de los vehículos y ha impulsado la incorporación progresiva de numerosos sistemas avanzados de seguridad.

Estudio sobre la antigüedad del vehículo como factor de riesgo en la seguridad vial



Septiembre 2026