



Informe de investigación del mercado europeo de cámaras de salpicadero para flotas comerciales

GEOTAB®

Tabla de contenidos

Resumen ejecutivo	1
Cifras clave	1
Adopción en el mercado	2
Impactos financieros y de seguridad	4
Privacidad y aceptación por parte de los conductores	7
Mejores prácticas de implementación	8
Marco legal	9
Conclusión	11
Pie de página sobre Geotab	11



Resumen ejecutivo

En toda Europa y el Reino Unido, las flotas comerciales sufren una presión cada vez mayor para mejorar la seguridad vial, reducir los costes de las reclamaciones y demostrar un mayor deber de diligencia. Las cámaras de salpicadero y la videotelemática pueden ayudar a los equipos de gestión de flotas a hacer frente a estas presiones al identificar antes los riesgos en la carretera y generar información práctica sobre seguridad.

En este informe se analiza la adopción actual en el mercado, los impactos financieros y de seguridad cuantificables, la privacidad y aceptación por parte de los conductores y las consideraciones legales que las empresas deben abordar al implementar tecnología basada en las cámaras.

Cifras clave

2M

Más de 2 millones de sistemas de videotelemática en uso en las flotas comerciales europeas en 2025

EL 74 %

de las flotas corporativas en las que Verizon realizó la encuesta en 2023 y usaban cámaras en el interior de sus vehículos

4,3M

Previsión de 4,3 millones de sistemas de videotelemática en uso para 2030

EL 47 %

de las flotas en las que Geotab realizó la encuesta en 2025 lograron un ROI de la videotelemática en un año o menos

EL 91,6 %

de los conductores a los que Geotab realizó la encuesta en 2025 dejarían de lado sus preocupaciones sobre la privacidad si las grabaciones pudieran exonerarlos

Adopción en el mercado

Los datos públicos disponibles sobre la adopción de cámaras de salpicadero en las flotas comerciales europeas están fragmentados con distintas fuentes que miden los sistemas instalados, los beneficios del mercado y el uso en las flotas declarado en las encuestas. Sin embargo, la evidencia disponible apunta en la misma dirección: la videotelemática está pasando de ser una herramienta de seguridad especializada a un elemento más consolidado de las operaciones de las flotas comerciales, sobretodo entre las flotas más grandes.

Berg Insight revela que en 2025 se utilizaban más de 2 millones de sistemas de videotelemática en las flotas de vehículos comerciales europeas. El informe prevé que la base instalada se duplicará con creces hasta alcanzar los 4,3 millones en 2030, lo que representa una tasa de crecimiento anual compuesto del 16 %.¹

La investigación más amplia de Berg Insight sobre la gestión de flotas identifica 44,4 millones de vehículos comerciales en uso en la UE25+3 en 2023², lo que subraya la magnitud del mercado potencial de flotas. No obstante, esto debe tomarse como contexto del mercado en lugar de como denominador directo para la penetración de la videotelemática, ya que los recuentos de sistemas instalados, el parque total de vehículos y la adopción de flotas reflejada en encuestas miden elementos distintos.

El mercado europeo general de cámaras de salpicadero muestra una variación importante entre países. Mordor Intelligence calcula que el Reino Unido tuvo la mayor cuota de mercado, representando el 28,85 % de los ingresos del mercado europeo de cámaras de salpicadero en 2025, mientras que se espera que España registre el crecimiento nacional más rápido, con una tasa anual de crecimiento compuesto prevista del 13,02 % hasta 2031. Las cifras públicas comparables sobre la penetración de cámaras específicas para flotas son limitadas a nivel nacional. Los datos de ingresos del mercado disponibles señalan al Reino Unido como el mayor mercado europeo de cámaras de salpicadero, mientras que Alemania, Francia e Italia en conjunto representan una parte sustancial del mercado más amplio, con una cuota combinada del 39,8 %³. Sin embargo, estas cifras cubren el mercado total de cámaras de salpicadero y no solo el de las flotas comerciales, por lo que deben interpretarse como contexto de mercado a nivel de país y no como datos de adopción en las flotas.

¹ [Berg Insight, The Video Telematics Market, 7th Edition](#)

² <https://media.berginsight.com/2025/11/27150615/bi-fm20-ps.pdf>

³ [Mordor Intelligence Europe Dashboard Camera Market Size and Share Analysis](#)



Las encuestas sugieren que el vídeo en el interior de los vehículos ya está consolidado en muchas flotas europeas. Una encuesta realizada a 1.538 profesionales de la gestión de flotas, equipos ejecutivos y especialistas del sector móvil en Europa reveló que la adopción era muy fuerte entre las flotas corporativas, donde el 74 % declaró utilizar cámaras en el interior de los vehículos en 2023.⁴

Porcentaje de flotas que utilizan vídeo en el interior del vehículo según el tamaño de la flota

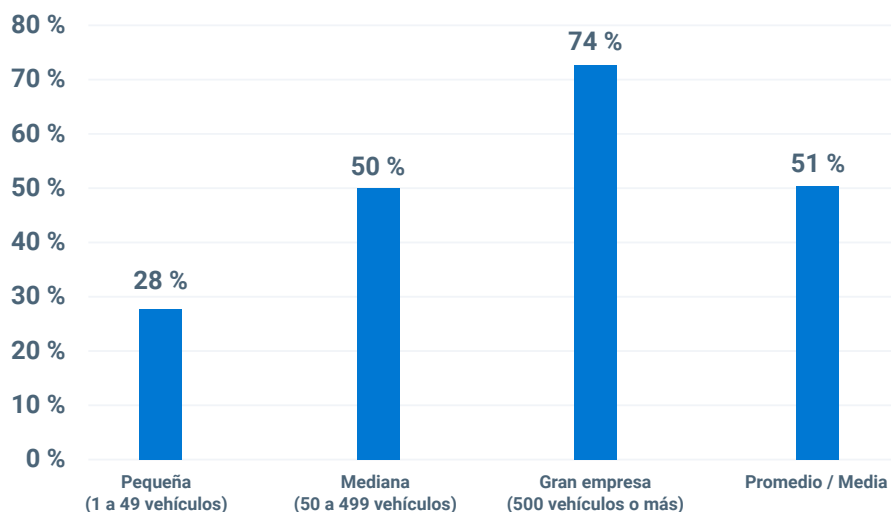


Fig. 1. Porcentaje de personas encuestadas que afirmaron que su flota utilizaba vídeo en el interior del vehículo*, por tamaño de la flota. Fuente: Informe de tendencias de tecnología de flotas de Verizon Connect 2026.

*Incluidas las cámaras frontales y las orientadas a los conductores.

La misma encuesta descubrió que el uso se distribuía de forma relativamente uniforme entre los sectores identificados y las cifras de adopción más altas correspondían al transporte de pasajeros (56 % de las flotas) y al transporte general de mercancías (55 % de las flotas).

Porcentaje de flotas que utilizan vídeo en el interior del vehículo por sector

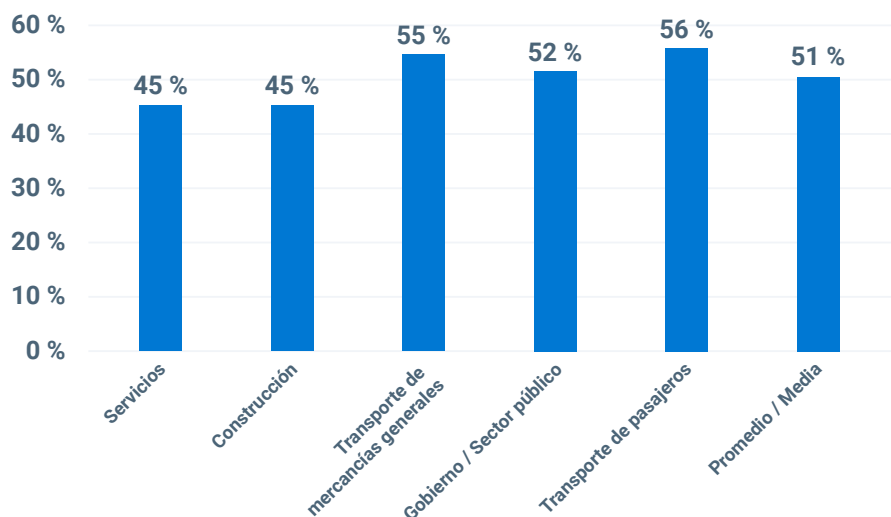


Fig. 2. Porcentaje de encuestados que afirmaron que su flota utilizaba vídeo en el interior del vehículo*, desglosado por sector industrial. Fuente: Informe de tendencias de tecnología de flotas de Verizon Connect 2026.

*Incluidas las cámaras orientadas a la carretera y a los conductores.

⁴ [Verizon Connect Fleet Technology Trends Report, 2026](#)



Impactos financieros y de seguridad

La seguridad vial sigue siendo un reto importante en toda Europa, lo que crea un imperativo tanto humano como comercial para que las flotas reduzcan los riesgos. La videotelemática puede contribuir a ello ayudando a las empresas a identificar comportamientos de conducción inseguros, proteger a los conductores con pruebas objetivas de los incidentes y pasar de una gestión de reclamaciones reactiva a una intervención de seguridad proactiva.

Una investigación de la Comisión Europea estimó que hubo unas 19.800 muertes en las carreteras de la UE en 2024, y que el error humano es un factor que contribuye al 95 % de los accidentes de tráfico⁵. Organizaciones como el British Safety Council han destacado el papel de la videotelemática y la visión artificial en la identificación y mitigación de los comportamientos de conducción inseguros.⁶

Los datos de Geotab muestran un alto retorno de la inversión para los clientes que usan sus soluciones con IA. En 2023, las flotas que utilizaron las funciones de seguridad integradas de Geotab, incluidas las cámaras de salpicadero, lograron una reducción del 40 % en las tasas de colisión.⁷



En otra encuesta realizada a 1.817 responsables de toma de decisiones de flotas y operaciones en toda Europa, **el 47 % de los encuestados de todos los sectores afirmó haber logrado un ROI positivo** en sus soluciones de videotelemática en un año o menos.⁸

⁵ [Parlamento Europeo, Carreteras más seguras: medidas de la UE para reducir los accidentes de tráfico](#)

⁶ [British Safety Council, Fleet and video telematics: why prevention is now key](#)

⁷ [Informe del estado del transporte comercial de Geotab, 2024](#)

⁸ [Informe de Geotab 2026: Flotas conectadas en Europa](#)

Los casos de éxito publicados demuestran que los programas de seguridad de flotas que incorporan vídeo, incluidas las cámaras de salpicadero con IA, han proporcionado reducciones cuantificables en la frecuencia y los costes de las reclamaciones. Los ejemplos financieros públicos más detallados proceden del Reino Unido.

En un caso práctico del Reino Unido, una flota de vehículos de transporte pesado equipada con cámaras de salpicadero con IA redujo el coste medio de las reclamaciones por año de vehículo de 1.713£ antes de la instalación a 423£ después de la misma. El número de reclamaciones se redujo un 21 % en el año posterior a la instalación de la tecnología, mientras que el índice de siniestralidad cayó del 48 % al 15 %.⁹

Otro caso práctico en el Reino Unido, en el que participó un proveedor de transporte sanitario, registró una reducción del 78 % en la frecuencia y del 96 % en el coste de los accidentes de tráfico tras instalar cámaras de salpicadero. En los cuatro meses previos a la prueba de la tecnología, se produjeron 18 incidentes de tráfico, que costaron a la aseguradora entre 30.000£ y 35.000£. Durante el periodo de prueba de cuatro meses, la cifra se redujo a cuatro incidentes, con un coste total de 1.500£ para la aseguradora. En términos absolutos, la flota registró 14 incidentes de tráfico menos durante el periodo de prueba que en los cuatro meses anteriores.¹⁰

Los ejemplos europeos fuera del Reino Unido también apuntan a beneficios cuantificables, aunque las cifras financieras públicas son menos comunes.



En Alemania, **ALSCO informó de un ahorro de más de 20.000€** al utilizar pruebas de vídeo para esclarecer un incidente de gran magnitud económica¹¹, mientras que Hövels Bus evitó entre 20.000€ y 25.000€ en costes relacionados con accidentes después de que las grabaciones de las cámaras ayudaran a aclarar varios casos de daños.¹²

⁹ [RSA Insurance, Reducing risks on the road](#)

¹⁰ [Geotab, caso de éxito HATS Group](#)

¹¹ [Samsara, caso de éxito ALSCO](#)

¹² [Samsara, caso de éxito Hövels](#)



Las pruebas con cámaras también pueden reducir la carga comercial asociada a los incidentes en disputa al ayudar a las flotas a establecer la responsabilidad más rápidamente, impugnar reclamaciones falsas y evitar procesos prolongados a nivel legal o en la gestión de reclamaciones. Sin embargo, las fuentes públicas rara vez separan los costes legales de los costes generales de las reclamaciones.

Las encuestas respaldan estas conclusiones. Una encuesta realizada a 1.817 profesionales de flotas europeos reveló que la videotelemática ayudaba a las flotas a mejorar su rendimiento en los resultados comerciales y de seguridad clave, con una media del 76 % que informó de una mejora en la seguridad, un 68 % que indicó una reducción de las reclamaciones falsas y un 62 % que declaró una reducción de los costes en incidentes de seguridad.

Beneficios comerciales y de seguridad de la videotelemática

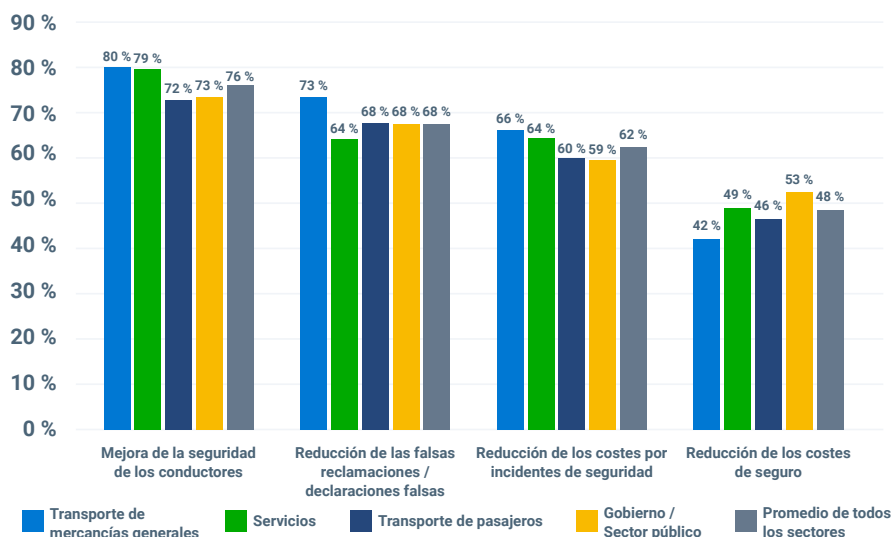


Fig. 3. Porcentaje de encuestados que declararon una mejora de los resultados comerciales y de seguridad derivados de la telemática de vídeo. Fuente: Informe de Geotab 2026: Flotas conectadas en Europa

La misma encuesta sugiere que las flotas están viendo reducciones en una amplia gama de eventos relacionados con la seguridad. En todos los sectores, las mayores mejoras comunicadas se produjeron en el cansancio y la distracción del conductor, con una media del 47 % y del 46 % de los encuestados, respectivamente, que notificaron reducciones del 41 % o más en la frecuencia de estos eventos tras utilizar la videotelemática.

Porcentaje de encuestados que reportan reducciones del 41 % o más en la frecuencia de determinados eventos de seguridad tras usar videotelemática

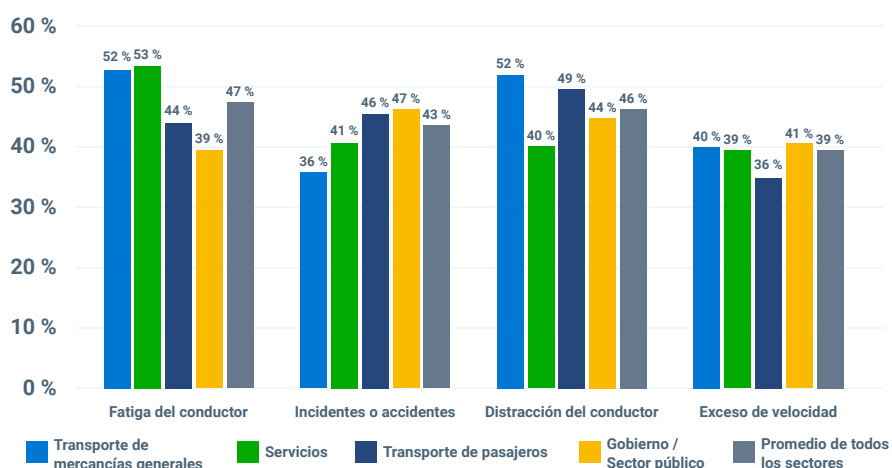


Fig. 4. Porcentaje de encuestados que declararon reducciones del 41 % o más en la frecuencia de determinados eventos de seguridad tras utilizar la telemática de vídeo, por sector. Fuente: Informe de Geotab 2026: Flotas conectadas en Europa

En conjunto, estos resultados indican que la videotelemática puede ayudar a las empresas europeas a pasar de la investigación reactiva de accidentes a la reducción proactiva de riesgos. Al combinar las grabaciones de los incidentes, las alertas basadas en IA y la formación de los conductores, las flotas pueden identificar antes los comportamientos de riesgo y ayudar a que se corrijan antes de que provoquen colisiones.

Privacidad y aceptación por parte de los conductores

Para las empresas europeas con flotas, el éxito de la implementación de la videotelemática vídeo depende tanto de la confianza como de la tecnología. Es más probable que los conductores acepten las cámaras de salpicadero cuando las flotas les involucran desde el principio, les explican cómo se protegerá la privacidad y les demuestran que las grabaciones de las cámaras sirven como apoyo en lugar de como simple vigilancia.

Las pruebas sugieren que cuando los conductores comprenden los beneficios de la tecnología, hay un mayor nivel de aceptación. Un estudio realizado a 157 conductores de camiones en Alemania reveló que la utilidad percibida de las cámaras orientadas a la carretera es fundamental para su aceptación, respaldada por normas sociales, la funcionalidad y el control. El estudio descubrió que los riesgos percibidos y las preocupaciones sobre la privacidad no afectaban de manera significativa a la intención de adoptar estas cámaras, lo que sugiere que cuando los beneficios son claros, pueden superar las preocupaciones individuales sobre la privacidad.¹³

Esto se ve respaldado por la encuesta a conductores europeos de Geotab, que recogió las respuestas de 3.514 conductores de furgonetas y camiones de todo el Reino Unido, Francia, Alemania, Países Bajos, España, Irlanda e Italia. La encuesta reveló que el 91,6 % de todos los encuestados estaría dispuesto a dejar de lado sus preocupaciones sobre la privacidad si las grabaciones de las cámaras pudieran utilizarse para exonerarlos tras una colisión.¹⁴

Estas cifras fueron muy similares en todos los mercados encuestados, aunque hubo algunas variaciones por países. Irlanda registró el nivel más alto de disposición, con un 95,4 %, mientras que Francia registró el más bajo, con un 77,2 %.

¿Le preocuparía menos la privacidad si las imágenes de la cámara pudieran demostrar que usted no fue responsable de una colisión?

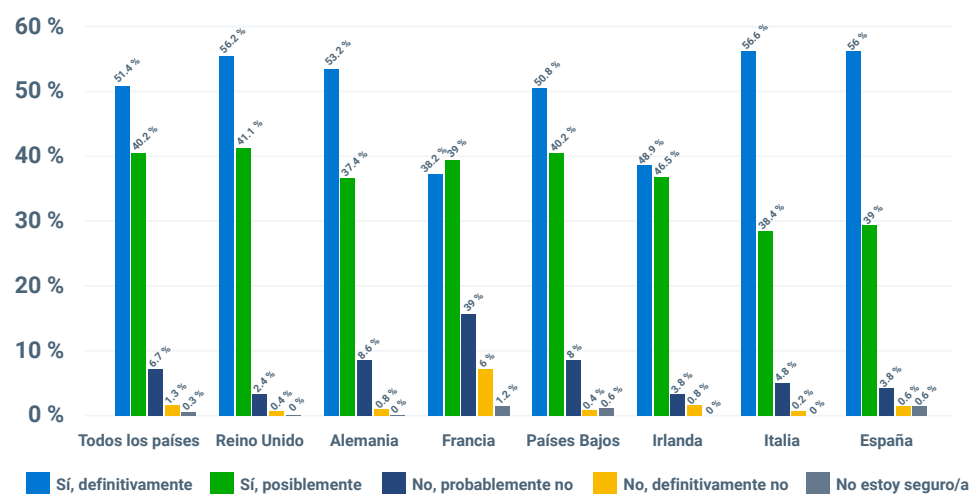


Fig. 5 Porcentaje de encuestados que estarían dispuestos a dejar de lado las preocupaciones sobre la privacidad si las grabaciones de las cámaras pudieran demostrar que no tuvieron la culpa tras una colisión. Fuente: Encuesta de Geotab a conductores europeos, 2025.

Estos resultados confirman que las flotas no deben tratar la aceptación de los conductores como un simple ejercicio de comunicación una vez seleccionada la tecnología. La privacidad, los controles de acceso y los beneficios directos deben integrarse en el compromiso de la plantilla desde el primer momento.

¹³ [Big brother is watching you: Examining truck drivers' acceptance of road-facing dashcams, Transportation Research, T Gruchmann and A Jazairy, 2025](#)

¹⁴ [Encuesta de Geotab a conductores europeos, 2025](#)

Mejores prácticas de implementación

Las directrices sobre mejores prácticas recomiendan, en general, que las flotas:



Involucren a los conductores y, en su caso, a sus representantes antes de la implementación, explicando la finalidad del programa de cámaras de salpicadero y cómo se utilizarán las grabaciones.



Acuerden cómo se **protegerá la privacidad** antes de iniciar el despliegue, incluyendo qué se graba, cuándo se conservan las grabaciones, quién puede acceder a ellas y cómo se minimizarán los datos personales innecesarios.



Utilicen funciones de **privacidad desde el diseño** siempre que estén disponibles, como la grabación basada en eventos, el acceso restringido, los controles de audio y desenfocar los rostros o matrículas.



Se centren en los beneficios que ofrece la tecnología, como un **testigo independiente** que puede proteger a los conductores en caso de un accidente sin culpa.



Lleven a cabo un programa piloto o un despliegue por fases para mostrar los **beneficios reales** que experimentan sus compañeros.

Estas recomendaciones se basan en las directrices de los organismos reguladores ^{15,16,17} sobre la vigilancia en los vehículos, la minimización de datos, la transparencia y la consulta a la plantilla, junto con las investigaciones publicada ¹⁸ y los ejemplos prácticos ^{19,20}, que demuestran que la aceptación mejora cuando la tecnología se vincula claramente a la protección, la seguridad y las pruebas de los incidentes.

¹⁵ [Information Commissioner's Office, Surveillance in vehicles](#)

¹⁶ [Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés \(CNIL\), "Augmented" cameras in the passenger compartments of freight vehicles](#)

¹⁷ [Agencia Española Protección Datos \(AEPD\), Cámaras on-board y protección de datos](#)

¹⁸ [Big brother is watching you: Examining truck drivers' acceptance of road-facing dashcams, Transportation Research, T Gruchmann and A. Jazairy, 2025](#)

¹⁹ [Ringway Jacobs Reduces Accidents and Increases Productivity with SureCam](#)

²⁰ [Caso de éxito de Circet y Geotab: Mejora de la seguridad y la sostenibilidad con información de la flota totalmente integrada](#)



Marco legal

El uso de cámaras de salpicadero y videotelemática en flotas comerciales se enmarca en un marco legal europeo más amplio diseñado para salvaguardar la privacidad, la protección de datos y los derechos laborales. Las empresas con flotas deben asegurarse de que, en caso de utilizar cámaras, estas se introduzcan de forma transparente, proporcionada y con las garantías adecuadas.

A nivel de la UE, la privacidad y la protección de datos se fundamentan en los artículos 7 y 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE. La supervisión de la plantilla también se ha contemplado a través de la perspectiva del artículo 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos, que protege el derecho al respeto de la vida privada y familiar. En Europa y el Reino Unido, el tratamiento de los datos personales se rige principalmente por el RGPD y el RGPD del Reino Unido, junto con las leyes nacionales constitucionales, laborales y de protección de datos.²¹

Para las empresas, las consideraciones legales van más allá de la mera protección de datos. La Directiva 2002/14/CE de la UE otorga a los representantes de los trabajadores el derecho a recibir información y consulta sobre cambios significativos en las condiciones de trabajo. Eurofound señala que, incluso cuando las leyes nacionales no hacen referencia explícita a las tecnologías de supervisión, la introducción de sistemas que monitorizan el comportamiento o el rendimiento de la plantilla puede recogerse en este tipo de cambios normativos. En la práctica, esto significa que las flotas pueden necesitar tener en cuenta los requisitos de consulta a la plantilla antes de introducir cámaras de salpicadero, en particular cuando los sistemas incluyen cámaras orientadas al interior del vehículo o funciones de análisis del comportamiento.²²

²¹ European Union, Charter of Fundamental Rights of the European Union, Articles 7 and 8; Council of Europe, European Convention on Human Rights, Article 8; Regulation (EU) 2016/679, General Data Protection Regulation; UK GDPR and Data Protection Act 2018.

²² [Eurofound, Employee monitoring: A moving target for regulation, 2024 Directiva 2002/14/EC](#)

Las normas nacionales también varían. Eurofound identifica a Austria, Alemania, Finlandia, Francia y los Países Bajos como ejemplos de estados miembros de la UE en los que los representantes tienen derechos específicos de información y consulta relacionados con la supervisión. La consulta al comité de empresa puede ser muy importante en países como Alemania, Francia y los Países Bajos, donde la supervisión en el lugar de trabajo puede desencadenar requisitos adicionales de información, consulta o codecisión. Esto refuerza la necesidad de que las empresas con flotas aborden la implementación de la videotelemática como una cuestión de privacidad, empleo y gestión del cambio, y no simplemente como un despliegue tecnológico.

La Oficina del Comisionado de Información del Reino Unido ofrece orientaciones prácticas sobre la vigilancia en los vehículos que ilustran los tipos de salvaguardas que las flotas deben considerar desplegar la videotelemática.²³

Garantía práctica	Qué significa para las empresas con flotas
Realizar una Evaluación de Impacto en la Protección de Datos (EIPD)	Evaluar cómo la vigilancia en los vehículos podría afectar a los derechos y libertades de los conductores, pasajeros y otras personas cuando se graban sus datos personales.
Proporcionar información clara sobre privacidad	Colocar carteles claros e informativos dentro de los vehículos para que los ocupantes sepan cuándo se pueden utilizar los sistemas de videovigilancia y a quién dirigirse en caso de duda.
Limitar la grabación de audio	Por regla general, el audio debe estar desactivado por defecto y utilizarse solo en circunstancias excepcionales en las que esté claramente justificado.
Definir normas de gestión y conservación	Establecer procedimientos claros para la conservación y recuperación de grabaciones, las solicitudes de acceso y la divulgación posterior a terceros cuando proceda.
Controlar el acceso a las grabaciones	Limitar el acceso al personal autorizado y definir las circunstancias en las que se pueden revisar, compartir o utilizar las grabaciones.
Minimizar los datos personales innecesarios	Utilizar configuraciones proporcionadas y funciones de privacidad desde el diseño siempre que estén disponibles, como la grabación basada en eventos, el acceso restringido o desenfocar imágenes.
Considerar las directrices de vigilancia aplicables	Garantizar el cumplimiento de las directrices o códigos de buenas prácticas pertinentes en materia de cámaras de vigilancia, cuando proceda.

²³ [Information Commissioner's Office, Surveillance in vehicles](#)

Conclusión

Las pruebas demuestran que la videotelemática se está convirtiendo en una parte cada vez más consolidada de las operaciones de las flotas europeas, sobre todo entre las flotas más grandes y con mayor riesgo. Los casos prácticos publicados y los datos de las encuestas sobre flotas demuestran que los programas de seguridad con cámaras pueden reducir las colisiones, los costes de las reclamaciones y las reclamaciones falsas, a la vez que apoyan a los conductores con pruebas objetivas cuando se impugnan los incidentes.

La principal consideración para las flotas es cómo implementar la tecnología de forma responsable y de manera que genere confianza en los equipos. Las empresas que se involucran en una fase temprana, aplican garantías de privacidad desde el diseño y alinean la implementación con los requisitos legales y laborales locales tienen más probabilidades de lograr un despliegue más fluido y unos resultados sólidos a largo plazo.

Pie de página sobre Geotab

Geotab es líder mundial en operaciones conectadas, videotelemática y análisis de datos con IA. Más de 100.000 clientes, desde pequeñas y medianas flotas hasta grandes empresas de la lista Fortune 500 y empresas del sector público, incluido el gobierno federal de EE. UU., confían en Geotab; conectamos unos 6 millones de vehículos y activos y procesamos 100.000 millones de puntos de datos al día. Contamos con las autorizaciones ISO/IEC 27001:2022, SOC2, FIPS 140-3 y FedRAMP; la plataforma abierta de Geotab y nuestro ecosistema de más de 700 partners centralizan la seguridad, el cumplimiento de la normativa y las operaciones en un único sistema. Nuestra misión es hacer que este mundo en continuo movimiento sea un lugar más seguro, eficiente y sostenible.

Visite geotab.com/es, siganos en [LinkedIn](#) o consulte nuestro [blog](#) para más información.

GEOTAB y GEOTAB MARKETPLACE son marcas registradas de Geotab Inc. en Canadá, Estados Unidos y/u otros países.



GEOTAB®

[in](#) [X](#) [f](#) [▶](#) | [geotab.com /es/](https://geotab.com/es/)