



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

**MODIFICACIÓN DE LOS LÍMITES DE
VELOCIDAD EN CIERTAS AUTOPISTAS
DEL TERRITORIO ESPAÑOL.**

Autor: Sergio Echavarría Pérez
5º E3-A
Derecho Administrativo

Tutor: Juan José Lavilla Rubira

Madrid
Marzo, 2023

RESUMEN

El objetivo de este TFG sería ver la viabilidad de redactar un nuevo Real Decreto que permita modificar los límites de velocidad dentro del territorio español. Hay países europeos en los que los límites de velocidad están por encima del de nuestro país e incluso un país como Alemania, carece de límites de velocidad en ciertas autopistas, conocidas como las “Autobahn”. Además, en Alemania intentaron sacar un proyecto para penar a aquellos que fuesen por debajo de una velocidad mínima, aunque finalmente no salió adelante.

Por ello, mi finalidad es ver cómo sería el proceso legal para establecer un proyecto normativo bien motivado que permitiese mostrar que tanto la DGT como el Ministerio del Interior no están siendo objetivos con las necesidades sociales y que en ciertas carreteras del territorio español se podría circular a velocidades superiores o incluso suprimir las velocidades máximas. También se valorará la legalidad de establecer zonas de prueba durante periodos de tiempo y ver cómo afecta a la sociedad que en ciertas carreteras se supriman estos límites para poder extrapolarlo al resto de carreteras españolas.

PALABRAS CLAVE

Límites de velocidad, Normativa, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Reglamento General de Circulación, Real Decreto, autopistas, Autobahn, Normativa extranjera, limitación, Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior, modificación, límites de velocidad.

ABSTRACT

The objective of this undergraduate thesis project would be to see the feasibility of drafting a new Royal Decree that allows to modify the speed limits within the Spanish territory. There are European countries where speed limits are higher than in our country and even a country like Germany, has no speed limits on certain highways, known as the "Autobahn". Moreover, in Germany they also tried to develop a project to penalize those who go below a minimum speed, but in the end it did not go ahead.

There for, my purpose is to see how the legal process would be to establish a well-motivated draft law that would show that both the General Directorate of Traffic and the Ministry of the Interior are not being objective with the social needs and that on certain roads of the Spanish territory it would be possible to circulate at higher speeds or even to suppress the maximum speeds. We will also assess the legality of establishing test zones for periods of time and see how society is affected by the suppression of these limits on certain roads in order to extrapolate it to the rest of Spanish roads.

KEY WORDS

Speed limits, Regulations, Law on Traffic, Circulation of Motor Vehicles and Road Safety, General Traffic Regulations, Royal Decree, Motorways, Autobahn, Foreign regulations, speed limits, General Directorate of Traffic, Ministry of the Interior, modification, speed limits.

LISTADO DE ABREVIATURAS

RDL 6/2015 - 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.

RD 1428/2003 - Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

RD 2822/1998 - Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Trabajo – Trabajo de Fin de Grado.

DGT – Dirección General de Tráfico.

RGC – Reglamento General de Circulación.

LPAC – Ley del Procedimiento Administrativo Común.

INDICE

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

1. CONTEXTO DEL ESTUDIO
2. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO
3. OBJETIVOS DEL ESTUDIO
 - 3.1. Análisis sobre la posibilidad de establecer límites de velocidad más altos en ciertas vías del territorio español**
 - 3.2. Análisis comparativo de la normativa de velocidad en otros países**
 - 3.3. Análisis sobre las características de las vías seleccionadas**
 - 3.4. Análisis sobre la relación entre la velocidad y la seguridad vial**

CAPÍTULO 2. MARCO NORMATIVO

1. LÍMITES DE VELOCIDAD
 - 1.1. Definición del límite de velocidad**
 - 1.2. Tipos de límites de velocidad en España**
2. NORMATIVA ACTUAL EN ESPAÑA
 - 2.1. Análisis de la normativa vigente**
 - 2.1.1. 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*
 - 2.1.2. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo*
3. MODIFICACIONES HISTÓRICAS DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN EL TERRITORIO ESPAÑOL
 - 3.1. Decreto de 25 septiembre 1934**
 - 3.2. Decreto 3595/1975, de 25 de noviembre**
 - 3.3. Orden de 11 de octubre de 1976**
 - 3.4. Orden de 17 de enero de 1980**
 - 3.5. Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo**
 - 3.6. Análisis de las modificaciones**

CAPÍTULO 3. LA NORMATIVA DE OTROS PAÍSES

1. COMPARACIÓN CON LA NORMATIVA DE OTROS PAÍSES
2. ESTUDIOS SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD
3. EL CASO DE LAS AUTOBAHN

3.1. Introducción

3.2. Regulación y Proceso de Eliminación

CAPÍTULO 4. FACTORES QUE INFLUYEN EN EL LÍMITE DE VELOCIDAD

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Evaluación de las características de las vías

1.2. Evaluación de la influencia de los límites de velocidad en la congestión del tráfico

1.3. Análisis de las condiciones climáticas en relación con la velocidad

2. ANÁLISIS DE ACCIDENTES EN RELACIÓN CON LA VELOCIDAD

2.1. Estadísticas de accidentes relacionados con la velocidad

2.2. Evaluación de la relación entre los límites de velocidad y la reducción de accidentes

CAPÍTULO 5. JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD EN CIERTAS VÍAS Y CONCLUSIONES

1. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS PROPUESTAS PARA ELIMINAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD

2. PROCESO LEGAL PARA LA ELIMINACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

3. IMPLEMENTACIÓN TEMPORAL DE LA NORMA

4. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

CAPÍTULO 6. MODELO DE REAL DECRETO QUE MODIFICA LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

La seguridad en las carreteras es un tema de gran importancia a nivel mundial, ya que cada año miles de personas pierden la vida en accidentes de tráfico. Según diversos estudios¹, uno de los factores más relevantes a la hora de producirse estos accidentes es la velocidad, por lo que se ve como crucial establecer límites adecuados para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía. Sin embargo, a lo largo de este Trabajo de Fin de Grado veremos la posibilidad de entrar a valorar la modificación de ciertos apartados de la normativa aplicable, permitiendo establecer distintos límites de velocidad dependiendo de las características de las distintas vías del territorio español.

En España, 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 junto con Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, establecen los límites de velocidad en las carreteras del territorio. En los últimos años ha surgido la discusión sobre la posibilidad de eliminar el límite de velocidad en ciertas vías, al igual que otros países de la Unión. Esta medida ha sido implementada con éxito en algunos países como Alemania, Suecia y Noruega, países que al igual que España buscan mejorar la seguridad vial.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que cada país tiene su propia normativa y es necesario realizar estudios como este para poder evaluar si esta medida es aplicable a nuestro territorio. A lo largo de este trabajo valoraré las condiciones tanto normativas como de seguridad que puedan permitir que en el territorio español se pueda circular a velocidades que ahora mismo no se contemplan en nuestro Ordenamiento Jurídico.

Este estudio tiene como objetivo analizar las implicaciones de la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías del territorio español en materia legal, así como también en otros aspectos como el de seguridad vial, el tráfico y la economía. Se buscará analizar la justificación de esta medida y compararla con la normativa de otros países. Además, se llevará a cabo un análisis de la normativa actual y otras anteriores en relación a los límites de velocidad en España, y se utilizarán estadísticas de accidentes

¹ Jorgensen, T. O. (2009, 23 febrero). *Diseño de una carretera versus el comportamiento de los conductores. Adelantamiento, velocidad y distancia de visibilidad.* <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/6321>.

relacionados con la velocidad para evaluar la relación entre los límites de velocidad y la reducción de accidentes. También se comparará con la normativa de otros países y las diferentes posturas a la hora de establecer ciertos límites en vías concretas

1. CONTEXTO DEL ESTUDIO

Este estudio comienza tras la firme convicción de un estudiante de derecho que la realidad de la velocidad que se puede alcanzar en territorio español sin poner en riesgo la seguridad propia y de los demás conductores en ciertas carreteras del territorio no corresponde con los límites que establece el legislador. Desde una argumentación razonada, se intentará mostrar cómo ciertas vías pueden aumentar los límites de velocidad o incluso eliminarlos durante determinados trayectos, dando así paso a una nueva normativa. Para ello, a lo largo de este trabajo trataremos puntos relacionados con:

- Importancia de la seguridad vial: Se hablará de la seguridad en las carreteras, un tema de gran importancia a nivel mundial, ya que cada año miles de personas pierden la vida en accidentes de tráfico. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son la novena causa de muerte en todo el mundo. Además, causan un gran número de lesiones y discapacidad, lo que tiene un impacto significativo en la calidad de vida de las personas afectadas².

Por eso, en este trabajo será importante mencionar las estadísticas de accidentes relacionados con la velocidad en España y en otros países, así como también los esfuerzos para reducir estos accidentes. Además, los accidentes de tráfico tienen un impacto significativo tanto en la sociedad como en la economía, causando no solamente lesiones y muertes, sino también interrupciones en el tráfico, impacto en el medioambiente y costos para el sistema de salud y seguros. Por lo tanto, es importante tener una normativa adecuada para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

- Normativa actual en España: Se mencionará la normativa actual y todas las leyes del Ordenamiento Jurídico español relacionadas con los límites de velocidad, incluyendo apartados sobre la historia de las modificaciones de los límites de velocidad en el territorio español, las razones detrás de cada modificación e incluso apartados sobre la

² Traumatismos causados por el tránsito. (2022, 20 junio). <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

idoneidad de las sanciones por exceso de velocidad. Será importante también mencionar las razones detrás de las modificaciones de los límites de velocidad, para entender las decisiones tomadas por los diferentes gobiernos y los cambios en la política de seguridad vial.

- Normativa en otros países: Se tendrá que comparar la normativa de velocidad en España con la normativa en otros países. Esto será importante para entender las posturas en otras jurisdicciones y ver si existen medidas que podrían ser aplicadas en España. La normativa a la hora de establecer límites de velocidad varía de un país a otro³, y es importante tener en cuenta las diferentes posturas para evaluar su efectividad. Se pondrán de ejemplo las medidas implementadas en otros países como Alemania, Suecia y Noruega, los cuales han eliminado el límite de velocidad en ciertas vías con el objetivo de mejorar la seguridad vial.

- La eliminación del límite de velocidad en ciertas vías: Se valorarán argumentos a favor y en contra de la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías, y se propondrán nuevos límites dependiendo de las conclusiones que se saquen al final de este trabajo. Además, se analizará el impacto de los límites de velocidad en la reducción de accidentes, evaluando la efectividad que estos tienen en nuestro país en relación con la seguridad vial. Para ello, mencionaré estudios y estadísticas sobre el impacto de los límites de velocidad en la reducción de accidentes, y analizaré los factores que influyen en la relación entre los límites de velocidad y la seguridad vial. Esto último habrá que estudiarlo también desde un punto de vista internacional con el objetivo de obtener una visión global

Para concluir este apartado, mencionar que todos estos apartados que he mencionado deber ser analizados y considerados para intentar demostrar que el cambio en los límites de velocidad en España puede llevarse a cabo sin comprometer la seguridad vial en nuestra sociedad. Es fundamental, por tanto, evaluar la normativa actual, compararla con la de otros países, y analizar el impacto en la seguridad vial para llegar a una conclusión informada y fundamentada.

³ (2022b, abril 29). Límites de velocidad en las autopistas europeas - MAPFRE. MAPFRE ESPAÑA. <https://www.mapfre.es/particulares/seguros-de-coche/articulos/limites-de-velocidad-en-europa/>

2. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Según ciertos estudios⁴, la velocidad es un factor crítico en la probabilidad y gravedad de un accidente. Según la Dirección General de Tráfico⁵, se demuestra que a medida que la velocidad aumenta, la capacidad de un conductor para detectar y reaccionar a situaciones de emergencia se reduce, y el riesgo de un accidente aumenta. Además, a medida que la velocidad aumenta, la gravedad de las lesiones sufridas en un accidente también aumenta. Por ello, es necesario evaluar periódicamente los límites de velocidad en las carreteras y autovías para asegurar que se establecen de manera adecuada y se adaptan a las condiciones de cada vía. Sin embargo, aunque ha habido avances a nivel de infraestructuras y a nivel de seguridad de los vehículos, vemos cómo los límites de velocidad no han cambiado de manera significativa en el transcurso del tiempo⁶.

7

EVOLUCIÓN DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN ESPAÑA (TURISMOS)					
	<u>1974</u>	<u>1976</u>	<u>1981</u>	<u>1992</u>	<u>2011</u>
AUTOPISTAS	130	100	120	120	110
AUTOVÍAS Y VÍAS RÁPIDAS	110	100	100	100	110
RESTO CARRETERAS	90	90	90	90	90
TRAVESÍAS Y VÍAS URBANAS	60	60	60	50	50

En España, el RGC regula los límites de velocidad en el territorio español. Sin embargo, con el tiempo se ha evidenciado que, en ciertas vías, los límites de velocidad no son apropiados. Por ejemplo, según un estudio realizado por el Real Automóvil Club

⁴ Federales. *LA VELOCIDAD COMO FACTOR DE RIESGO*. gob.mx. <https://www.gob.mx/capufe/articulos/la-velocidad-como-factor-de-riesgo-295113>

⁵ dgt, www.dgt.es, Altran. (s. f.). DGT - Conducir con exceso de velocidad. <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/conducir-con-exceso-de-velocidad/>.

⁶ Trillo, E. (2020b, abril 1). *La increíble historia de los límites de velocidad en España*. Autobild.es. <https://www.autobild.es/noticias/increible-historia-limites-velocidad-espana-613133>.

⁷ AEA. *Evolución de los límites de velocidad desde 1973 a 2011 – AntiRadares Blog*. <https://portalvasco.com/blog/2011/03/evolucion-de-los-limites-de-velocidad-desde-1973-a-2011/>

de España⁸, el 80% de los conductores españoles creen que en vías de alta velocidad y con buenas condiciones de seguridad, los límites de velocidad pueden ser más altos sin que al aumentar estos, aumente el riesgo de accidentes. Esta postura opina que la normativa actual no refleja la realidad que se vive en carreteras. Por otro lado, añade que en vías con condiciones de seguridad más precarias o con un alto tráfico de peatones y ciclistas, es normal que los límites de velocidad deban ser más bajos para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía.

De esta manera, creo firmemente que en la actualidad la realidad social es otra y que el legislador debe ver que parte de la sociedad puede estar a favor de eliminar los límites de velocidad en ciertos tramos de ciertas vías españolas. Además, la seguridad de los usuarios de la vía es uno de los principales factores de establecer estos límites y acercarse al modelo de otros países no acabaría con esta seguridad vial. Para ello a lo largo del trabajo, será importante conocer la realidad de otros países⁹ y ver si tanto a nivel legislativo como a nivel de seguridad vial se podrían realizar cambios en nuestra normativa, permitiendo así adoptar una postura similar.

3. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El objetivo de este trabajo es demostrar la viabilidad jurídica de establecer nuevos límites de velocidad en ciertas vías o tramos de vías, del territorio español. Trataré de demostrar que la implantación de nuevos límites de velocidad es una cuestión que puede realizarse en nuestro país sin que esto suponga un peligro para la sociedad. Además, intentaré demostrar que el aumento de velocidad en las vías mencionadas no supondrá una variación de las estadísticas, que desde distintas organizaciones¹⁰, nos recuerdan para dejar claros los factores principales en los accidentes de tráfico.

⁸ RACE. (2023, 5 enero). El 80% de los conductores españoles están a favor de subir los límites de velocidad a 130 km/h. <https://www.race.es/area-de-prensa/el-80-de-los-conductores-espanoles-estan-a-favor-de-subir-los-limites-de-velocidad>.

⁹ Sobre todo, me centraré en la situación de Alemania y sus autobahn, que son el sistema federal de carreteras de acceso controlado en Alemania. El término alemán oficial es Bundesautobahn, que se traduce como "autopista federal". También se valorará la situación de otros países europeos.

¹⁰ Dirección General de Tráfico.

3.1. Análisis sobre la posibilidad de establecer límites de velocidad más altos en ciertas vías del territorio español

El objetivo principal de este estudio es analizar la posibilidad de establecer límites de velocidad más altos en ciertas vías del territorio español, con el fin de mejorar la eficiencia del tráfico y reducir el tiempo de viaje sin poner en peligro la seguridad de los usuarios de la vía. Para ello, en primer lugar, se analizarán las características de las vías seleccionadas, características como la capacidad de la carretera, las condiciones de seguridad o la presencia de peatones y ciclistas, entre otros aspectos. Esto será esencial para determinar si es viable establecer límites de velocidad superiores en esas vías o si por el contrario no se ajustan a la seguridad vial requerida.

Además de valorar esta viabilidad desde un punto de vista de la seguridad de nuestras carreteras, también tendré que valorar la posibilidad de modificar estos límites a nivel legal. Para ello se analizarán las distintas leyes ya mencionadas y se dará una solución que explique los pasos a seguir para modificar los apartados pertinentes pasando por los distintos procesos de aceptación normativa.

3.2. Análisis comparativo de la normativa de velocidad en otros países

Uno de los objetivos secundarios del estudio es realizar un análisis comparativo de la normativa de velocidad en otros países¹¹, con el fin de conocer cómo se han establecido límites de velocidad superiores y si esto ha contribuido a mejorar la seguridad vial en esos países. El estudio permitirá conocer las diferencias y similitudes entre las normativas de velocidad en España y las establecidas en otros países, y servirá como base para justificar que se puedan establecer límites de velocidad más altos en vías seleccionadas de España.

3.3. Análisis sobre las características de las vías seleccionadas

Otro objetivo importante es el estudio detallado de las características de las vías seleccionadas en nuestro territorio, pues a través de ellas se argumentará la viabilidad de establecer límites de velocidad más altos. Se propondrán una serie de vías o tramos y se darán las justificaciones pertinentes para demostrar que las características de esas vías

¹¹ Álvarez, Javier. (2017, 14 diciembre). ¿Carreteras sin límite de velocidad? Estas son las que quedan por el mundo. Motorpasion. <https://www.motorpasion.com/otros/carreteras-sin-limite-de-velocidad-estas-son-las-que-quedan-por-el-mundo>

permitirían aumentar los límites. Según ciertos estudios “España es uno de los países con carreteras más seguras”¹², contando con una red de carreteras que permitiría establecer los nuevos límites que se discutirán en este trabajo.

3.4. Análisis sobre la relación entre la velocidad y la seguridad vial

Analizar la relación entre la velocidad y la seguridad vial debe ser otro de los objetivos a valorar, para evaluar si el establecimiento de límites de velocidad más altos en las vías seleccionadas puede contribuir a mejorar la seguridad vial en España. A lo largo del trabajo se analizarán diversos estudios y análisis de expertos, organizaciones, universidades y distintas entidades, para evaluar la relación entre la velocidad y la seguridad vial y determinar si es viable lo planteado en este trabajo. Aunque habrá estudios con distintas posturas, se mostraran tanto los estudios que apoyen el establecimiento de límites para la consecución de una mejor seguridad vial, como aquellos que han demostrado que la implantación de vías des limitadas no hace que la seguridad vial sea menor.

Cada país puede tener su postura respecto a este punto¹³, pero el objetivo principal en el trabajo es demostrar la viabilidad de adoptar una postura similar a otros países con vías en las que los límites de velocidad son superiores.

¹² Jorge Morillo (2020, 7 septiembre). España es uno de los países con las carreteras más seguras. SoyMotor.com. <https://soymotor.com/coches/noticias/espana-paises-carreteras-mas-seguras-980083>

¹³ Kountoura, E. (s. f.). INFORME sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» | A9-0211/2021 | Parlamento europeo. © Unión Europea, 2021 - Fuente: Parlamento Europeo. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_ES.html

CAPÍTULO 2. MARCO NORMATIVO

1. LÍMITES DE VELOCIDAD

1.1. Definición del límite de velocidad

El límite de velocidad es según la RAE¹⁴ la “velocidad máxima o mínima permitida para la circulación de vehículos con carácter general o específico en función de las características de la vía o las circunstancias de la circulación”. Este límite tiene como objetivo principal, reducir los riesgos y peligros asociados a la circulación de los vehículos en la vía, y asegurar la seguridad de los conductores, pasajeros y peatones.

La regulación de esta materia está impuesta por las autoridades responsables del tráfico y seguridad vial¹⁵. Además, es importante tener en cuenta que, aunque el límite de velocidad es una regulación impuesta, los conductores también tienen la responsabilidad de adaptar su velocidad a las condiciones reales de la vía y a la seguridad de todas las personas involucradas¹⁶.

Ahora bien, desde un punto de vista legal, también encontramos referencias referidas a los límites de velocidad. Tras analizar diferentes normativas como la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o el Reglamento General de Circulación podemos sacar una definición legal en conjunto que definiría los límites de velocidad como una regulación establecida por las autoridades competentes que limita la máxima velocidad permitida para conducir en una carretera o vía determinada teniendo como objetivo garantizar la seguridad vial y prevenir accidentes, debiendo ser respetada por los conductores. Además, añadir que la infracción de esta regulación puede conllevar sanciones administrativas o penales, dependiendo de la gravedad de la infracción y las leyes específicas de cada jurisdicción. Por lo tanto, es importante que los conductores

¹⁴ RAE.es. Recuperado el 22 de marzo de 2023, de <https://dpej.rae.es/lema/1%C3%ADmite-de-velocidad>

¹⁵ En España, la autoridad responsable del tráfico y seguridad vial es el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico (DGT). La DGT es la encargada de elaborar y aplicar las normas y regulaciones en materia de tráfico y seguridad vial, así como de supervisar su cumplimiento a nivel nacional.

¹⁶ Este punto será importante, ya que servirá para analizar la literalidad de la ley y ver cómo el legislador ya prevé que los conductores son capaces de adaptarse al entorno. Por tanto, aunque haya vías o tramos de estas sin límite de velocidad, los conductores podrán ser capaces de reducir la velocidad en aquellos casos en los que no se pueda circular a las velocidades permitidas.

conozcan y respeten el límite de velocidad en todo momento para garantizar la seguridad vial y evitar sanciones legales.

1.2. Tipos de límites de velocidad en España

Los límites de velocidad en España vienen recogidos tanto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial como en el Reglamento General de Circulación, y se aplican en las carreteras y vías urbanas para garantizar la seguridad y reducir la cantidad de accidentes de tráfico. La velocidad máxima y mínima varía según el tipo de carretera o vía urbana y se establece para adaptarse a las características y condiciones de cada una. Además, las velocidades máximas o mínimas que se establecen no dependen únicamente del tipo de vía sino también del vehículo que se está utilizando.

La Ley sobre Tráfico nos remite¹⁷ al RGC, en el que se pueden ver los límites de velocidad establecidos. En concreto, la sección 1.ª, del Capítulo II, del Título II, establece una serie de límites de velocidad máximos para los diferentes tipos de vías, que han sido determinados teniendo en cuenta las características de la vía, el tráfico y el entorno. Los artículos más relevantes son los siguientes:

- Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.
- Artículo 49. Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado.
- Artículo 50. Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

De estos artículos se hablará de manera extensa más adelante, en el apartado relativo al análisis de la normativa vigente.

Por último, he de mencionar que los límites que se propondrán al final de este trabajo no serán aplicables para todos los vehículos, centrándome únicamente en aquellos vehículos que considero que podrán circular a las velocidades que se sugieran. Es posible que estos límites se puedan aplicar a más vehículos, pero dicho análisis no será objeto de este trabajo. Los vehículos mencionados serán aquellos que actualmente ya pueden

¹⁷ Art. 21.2 del 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. (*“Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen”*).

circular a 120 km/h en autopistas. Sin embargo, añadir que es posible que en un futuro haya una nueva distinción y estos nuevos límites se apliquen únicamente a turismos.

18

LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS INTERURBANAS		
DGT	AUTOPISTA/ AUTOVÍA	CONVENCIONAL
<ul style="list-style-type: none"> · Turismo · Motocicleta · Autocaravana de MMA <= 3.500 Kg · Pick-up 	120	90
<ul style="list-style-type: none"> · Autobús · Vehículo derivado de turismo · Vehículo mixto adaptable 	100	90
<ul style="list-style-type: none"> · Camión/Tractocamión · Furgón/Furgoneta · Autocaravana de MMA > 3.500 Kg · Vehículo articulado · Automóvil con remolque · Resto de vehículos 	90	80
<ul style="list-style-type: none"> · Bicicleta · Ciclomotor 	45*	45

2. NORMATIVA ACTUAL EN ESPAÑA

2.1. Análisis de la normativa vigente

2.1.1. *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*

Ante la aparición de esta nueva ley quedó derogado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Dentro del análisis que haré, comenzaré por analizar la sección 2ª, del Capítulo II, del Título II. El art. 21 relativo a los límites de velocidad nos dice lo siguiente a lo largo de su redacción:

Artículo 21. Límites de velocidad.

1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las

¹⁸ DGT (2018). *¿Sabe a qué velocidad debe circular?* <https://revista.dgt.es/es/sabia-que/normas/2018/0103velocidad-a-la-que-debe-circular.shtml>

características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

2. Las velocidades máximas y mínimas autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características.

Tras la lectura de parte de este artículo, nos queda claro que esta ley no establece límites concretos de velocidad. Lo que hace la ley en este artículo es remitirnos a las condiciones reglamentarias en las que se establecerán los límites concretos. Para ello tendremos que acudir al Reglamento General de Circulación, el cual será comentado en el apartado siguiente.

Otro apartado de interés es el art. 22.2 de esta ley relativo a las distancias y velocidad exigible. La curiosidad de este apartado es que el legislador no ha establecido una distancia concreta dependiendo de las velocidades que se alcancen, sino que deja paso a una interpretación por parte del conductor. Este artículo dice lo siguiente:

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible.

2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

Si comparamos este artículo con la normativa alemana, vemos como en Alemania se establecen una serie de distancias dependiendo de la velocidad que se alcance. La distancia de seguridad mínima que se debe cumplir en las autopistas alemanas debe ser en metros la mitad de la velocidad a la que se circula. Por ejemplo, si se circulara a 200 km/h los conductores tendrían que dejar una distancia de unos 100 metros. No respetar la

distancia de seguridad se castiga con retiradas temporales de carné y multas que pueden ir desde los 75 euros, hasta los 320 euros¹⁹.

Mencionados estos dos artículos, son muchos otros los que pueden ser objeto de análisis en este apartado. Sin embargo, el propósito de cambiar los límites de velocidad no necesitará un cambio respecto a estos otros. Por ello simplemente mencionaré que, desde el punto de vista del legislador, se deberían tener en cuenta otros artículos²⁰ para llevar a cabo las modificaciones pertinentes.

Por último, en cuanto a la posibilidad de establecer nuevos límites de velocidad en las autopistas del territorio español, decir que esta ley no tendría que ser objeto de corrección ya que en cuanto a las velocidades establecidas nos remite al RGC el cual sí que será objeto de modificación y será analizado a continuación.

2.1.2. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo

Para la consecución de los objetivos de este trabajo se tendría que llevar a cabo una modificación de este Reglamento mediante la elaboración de un nuevo Real Decreto que modifique los límites de velocidad que en él se establecen. Este reglamento ya ha sido modificado en otras ocasiones, algunas de ellas comentadas en este trabajo. La última actualización tuvo lugar el 21 de diciembre de 2021, modificándose una serie de artículos.

A lo largo del presente análisis se examinarán los artículos más relevantes del reglamento en cuanto a la regulación de la circulación vial en España, poniendo énfasis a todos aquellos que hablen sobre la normativa de circulación en autopistas.

En primer lugar, en cuanto a los límites de velocidad, dentro de la sección 1ª, del Capítulo II, del Título II, encontramos el siguiente artículo:

¹⁹ López, N. (2017, 18 abril). *Autobahn, la autopista alemana ¿sin límite de velocidad?* Autobild.es. <https://www.autobild.es/reportajes/autobahn-autopista-alemana-sin-limite-velocidad-317391>

²⁰ Entre ellos podemos encontrar algunos como el artículo 20 que habla de la circulación en autopistas y autovías; el artículo 36, relativo al adelantamiento de vehículos o incluso el Capítulo I del Título V relativo a las infracciones.

Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

Esta redacción gráfica, que encontramos en la actualidad²¹ no es la primera redacción de este artículo, que en 2003 estaba redactado de forma diferente. En concreto, la primera redacción del art. 48 decía lo siguiente:

Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado.

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

a) Para automóviles:

1.º En autopistas y autovías: turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismos y vehículos mixtos adaptables, 100 kilómetros por hora; camiones, vehículos articulados, conjuntos de vehículos, furgones, autocaravanas y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos, 90 kilómetros por hora; restantes automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

²¹ Última modificación del artículo 48 fue mediante el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Esta redacción no se modificó hasta el 2018, cuando el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, introdujo la representación gráfica con la que cuenta el RGC actualmente.

De los demás artículos, que hacen referencia a los distintos límites de velocidad en las diferentes vías²², no procederé a comentar nada, pues la modificación de los límites en estas vías no son objeto de estudio en este trabajo. Por ello solo será objeto como ya he comentado el artículo 48 que hace referencia a los límites de velocidad en las autopistas.

Tras este primer análisis, la sección 2ª, del Capítulo II, del Título II nos habla de la reducción de velocidad y distancia entre vehículos. Dentro de esta sección será objeto de análisis el siguiente artículo:

Artículo 54. Distancias entre vehículos.

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

Este artículo deja a los conductores la interpretación de “espacio libre”, no siendo interpretado por todos de la misma manera. Por ello, mi recomendación es que, en el caso de introducir nuevos límites de velocidad, sería recomendable poder incluir una nueva redacción en este artículo en la que se estableciera una distancia numérica que los conductores tuviesen que respetar. Es verdad que la distancia de frenado dependerá de diversos factores como pueden ser las condiciones del asfalto, la adherencia de los neumáticos o la velocidad del vehículo entre otros, no pudiendo fijar una distancia concreta para cada caso. Por ello el nuevo artículo deberá concretar diversos supuestos en los que dependiendo del escenario en el que nos encontremos se deberá actuar de una manera o de otra.

Es verdad que dentro del Reglamento hay artículos que deberán ser revisados, pero que en una primera visión no son fundamentales para cambiar los aspectos concretos

²² Art. 49 Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado. Art. 50 Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

de velocidad. Por ello, en el caso de introducir una nueva redacción sobre estos dos artículos, los límites de velocidad podrán ser modificados en nuestro país.

3. MODIFICACIONES HISTORICAS DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN EL TERRITORIO ESPAÑOL

Los límites de velocidad en territorio español han ido sufriendo diversas modificaciones a lo largo de su historia. Las limitaciones que se han ido estableciendo, han evolucionado para adaptarse a las necesidades y circunstancias del tráfico, con el objetivo de mejorar la seguridad vial. En este apartado, se analizará el historial de modificaciones de los límites de velocidad en el territorio español, desde su creación hasta las últimas reformas llevadas a cabo. Se examinarán las razones que llevaron a estas modificaciones y su impacto en la circulación y la seguridad vial en el territorio español.

3.1. Decreto de 25 septiembre 1934 por el que se aprueba el Código de Circulación

En el año 1934 se creó el primer Código de Circulación en España cuando aún no era común contar con tantos vehículos como contamos en nuestro día. Este código estableció por primera vez lo que hoy conocemos como límites de velocidad. En concreto, es en su artículo 93 ciertas donde encontramos la referencia a los límites de velocidad.

Artículo 93. Velocidad

Las máximas velocidades a que deben circular los automóviles dotados de llantas neumáticas en todas sus ruedas, destinados al transporte de objetos y mercancías, cuyo peso total en carga exceda de 3.500 kilogramos, serán las siguientes:

De 3.501 a 4.500 kilogramos, 80 kilómetros por hora.

De 4.501 a 8.000 kilogramos, 60 kilómetros por hora.

De 8.501 kilogramos en adelante, 40 kilómetros por hora.

Este artículo en concreto solo se hace referencia a vehículos de mercancías, no hablando en ningún momento de los turismos que hoy en día conocemos debido a su escasa presencia en la época. Esto se debe a que en la época no era común contar con un vehículo propio, por lo que la norma no llegó a regular los turismos como lo hace en las siguientes normas.

Otro punto relevante y curioso de comentar es el de las sanciones. El art. 131 de este Código, relativo a las multas decía lo siguiente: *“A las Autoridades municipales corresponde sancionar las infracciones que en la circulación urbana se cometan contra las disposiciones que contiene el presente Código, imponiendo -cuando taxativamente no indica otra cosa- multas de 5 a 50 pesetas, según la infracción de que se trate y las circunstancias que en el hecho concurran. En casos de reiteración o reincidencia, las expresadas multas podrán ser aumentadas hasta el duplo”*.

3.2. Decreto 3595/1975, de 25 de noviembre, por el que se agrega al Código de la Circulación un nuevo capítulo que regula las condiciones que deben cumplir los vehículos especiales y sus conductores y se modifican diversos artículos del mismo

No fue hasta el año 1975, que se introdujo un nuevo capítulo para regular la velocidad de los vehículos automóviles. Dentro de las modificaciones que se llevaron a cabo, se modificó el artículo 20 entre muchos otros. Esta modificación del apartado I del artículo 20 decía lo siguiente:

«I. Los vehículos automóviles no deberán rebasar las velocidades siguientes;

a) En autopistas, 130 kilómetros por hora. Autobuses y camiones, 100 kilómetros por hora.

De esta manera se produjo un aumento de 50 km/h, respecto de los 80 km/h de los que hablaba el Código de Circulación de 1934. Los avances de la época permitieron que 40 años después se consiguieran modificar unos límites que no durarían mucho en vigor.

3.3. Orden de 11 de octubre de 1976 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas

Apenas 1 año después de establecerse los límites de velocidad de 130 km/h, el gobierno de Arias Navarro, forzado por la crisis del petróleo, estableció que el límite de velocidad en las autopistas de España sería de 100 km/h. En concreto el art. 1 de esta orden estableció lo siguiente:

Artículo 1.

Transitoriamente, y en tanto no se disponga lo contrario, las limitaciones de velocidad máxima fijadas en el apartado I del artículo 20 del Código de la Circulación quedan establecidas como sigue:

a) En autopistas y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos: Turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora; autobuses, 90 kilómetros por hora; camiones y vehículos articulados, 80 kilómetros por hora.

Aunque la modificación se llevase a cabo por un tema de ahorro de consumo no encontramos datos que confirmen si se logró ahorrar combustible durante este periodo. Sin embargo, se puede confirmar que durante el tiempo que duró esta medida aumentaron las víctimas en accidente de tráfico debido a las distracciones. Los expertos han demostrado que existe una relación entre los accidentes y el aumento de percepción de la seguridad, dando lugar a un mayor número de accidentes. Cuando aumenta la percepción de control de la situación, los usuarios de la vía tienden a confiarse, prestando menos atención a lo que les rodea, llegando de esta manera a tener menor tiempo de reacción en caso de accidente.

3.4. Orden de 17 de enero de 1980 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas

Fue Adolfo Suarez al frente del Gobierno, el que en el año 1979 fija el límite de velocidad de 120 km/h en autopistas que se mantiene actualmente. La modificación quedaría de la siguiente manera:

Artículo 1.º Las limitaciones de velocidad máxima fijadas en el apartado I del artículo 20 del Código de la Circulación quedan establecidas como sigue:

a) En autopistas, turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora. Autobuses, camiones y vehículos articulados, 100 kilómetros por hora. Vehículos con remolque, 80 kilómetros por hora

3.5. Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real

En un contexto de crisis económica y preocupación por el medio ambiente se redujo la velocidad máxima permitida en autopistas y autovías de 120 km/h a 110 km/h, con el objetivo de reducir el consumo de combustible y, por tanto, las emisiones de gases contaminantes. En concreto, el art.1 de este Real Decreto decía lo siguiente:

Artículo 1. Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

El primer inciso del punto 1 del párrafo a) del apartado primero del artículo 48 del Reglamento General de Circulación queda redactado de la siguiente manera:

«1. En autopistas y autovías: Turismos y motocicletas, 110 kilómetros por hora.»

Esta medida que estuvo en vigor durante más de un año, hasta que se decidió volver a establecer los límites de velocidad en 120 km/h, generó cierta polémica y división de opiniones en la sociedad española, ya que algunos la consideraban una medida necesaria debido a la situación mundial, mientras que otros la veían como una restricción innecesaria y una forma de recaudar más dinero a través de las multas de tráfico.

3.6. Análisis de las modificaciones

Tras este breve paso por la historia de nuestro país en lo referente a las distintas normativas que han ido estableciendo cambios en los límites de velocidad, me gustaría añadir una reflexión final.

En primer lugar, es importante tener en cuenta que desde que se establecen los primeros límites de velocidad 1934 hasta ahora han pasado casi 90 años. En la actualidad, los vehículos modernos son mucho más seguros que los vehículos de hace algunas décadas. Los avances en la tecnología automotriz, como los sistemas de frenado, los sistemas de asistencia a la conducción, y las mejoras en la estructura del vehículo, han hecho que los vehículos sean más seguros que nunca, pudiendo los conductores manejar sus vehículos de manera segura a velocidades más altas. Sin embargo, los límites

máximos de velocidad se han visto modificados en apenas 40 km/h en estos casi 90 años de evolución en la conducción.

En segundo lugar, las carreteras y las autopistas modernas están diseñadas para manejar velocidades más altas. Las carreteras modernas tienen curvas más amplias, pendientes más suaves, y carriles más anchos, lo que significa que pueden manejar velocidades más altas con seguridad. Además, muchas carreteras modernas tienen barreras de seguridad, sistemas de iluminación y señalización avanzados, lo que reduce aún más el riesgo de accidentes a velocidades más altas.

Por otro lado, comentar que en 1974 la limitación máxima de 120 km/h era más que suficiente para unos vehículos que apenas llegaban a estas velocidades y que cuando lo hacían llegaban con un motor muy forzado. Los ejemplos típicos de coches que se compraba en España, y las velocidades máximas que eran capaces de desarrollar eran las siguientes:

- Authi Mini 850: 115 km/h
- SIMCA 1000: 130 km/h
- Citroën 2CV: 102 km/h
- Renault 6: 130 km/h
- SEAT 124D: 149 km/h

En la actualidad, los vehículos modernos son capaces de alcanzar velocidades mucho más altas que los vehículos de hace algunas décadas. Los motores modernos son más potentes y eficientes, y los diseños aerodinámicos mejorados reducen la resistencia al aire, permitiendo que los vehículos alcancen velocidades más altas con menos esfuerzo. En concreto los vehículos más vendidos²³ cuentan con las siguientes velocidades:

- Seat Ibiza: 212 km/h.
- Dacia Sandero: 183 km/h.
- Renault Clio: 205 km/h.
- Peugeot 208: 208 km/h.
- Toyota Corolla: 187 km/h

²³ Herráez, M. (2022, 20 junio). *Los 10 coches más vendidos en España en 2022*. Autobild.es. <https://www.autobild.es/noticias/10-coches-vendidos-espana-2022-1080299>

Estos vehículos son algunos ejemplos de las velocidades máximas que pueden alcanzar los vehículos en la actualidad y dentro del parque automovilístico son muchos los coches que pueden llegar a velocidades superiores a estas sin esfuerzo.

En resumen, aunque se hayan producido muchos avances a nivel de seguridad tanto en carreteras como en vehículos, un aumento de solo 40 km/ h de los límites de velocidad no representa la realidad que se vive en las carreteras. En la actualidad contamos con los medios suficientes para aumentar la velocidad en ciertos tramos sin que esto suponga un peligro para la seguridad de los ciudadanos. Si la sociedad evoluciona lo más normal es que sus normas lo hagan de igual manera.

CAPÍTULO 3. LA NORMATIVA DE OTROS PAÍSES

1. COMPARACIÓN CON LA NORMATIVA DE OTROS PAÍSES

En este trabajo, la comparación de la normativa de española con la normativa de otros países es útil para evaluar la efectividad de las regulaciones de velocidad en las autopistas de nuestro país. Al comparar la normativa de velocidad de diferentes países, se pueden identificar las mejores prácticas y aprender de las experiencias de otros lugares a la hora de establecer límites distintos. Diferentes países tienen diferentes leyes y regulaciones en cuanto a los límites de velocidad en las autopistas, y comparar estas leyes puede ayudar a determinar si el límite de velocidad actual es adecuado o no.

Uno de los países más conocidos por no tener límites de velocidad en algunas carreteras es Alemania²⁴. En las autopistas alemanas, también conocidas como "Autobahn", no hay límites de velocidad establecidos, aunque se recomienda una velocidad máxima de 130 km/h. Las "Autobahn" cuentan con algunas secciones que tienen límites de velocidad debido a razones de seguridad, como la congestión del tráfico, el mal clima o puntos en los que hay entradas y salidas de autopista. Además, es importante destacar que, a pesar de la falta de límites de velocidad, las autopistas alemanas tienen una tasa de mortalidad más baja que la media europea. Es verdad que estos datos estadísticos se deben a la alta calidad de las carreteras alemanas y a la cultura de conducción alemana que tiende a ser más responsable que en otros países. Este último factor es importante a la hora de analizar la posibilidad de establecer una normativa similar a la alemana, pero no es decisivo para impedir que se lleguen a realizar los primeros pasos hacia un cambio en las carreteras españolas.

Aunque España no cuenta con el mismo sistema de carreteras que Alemania, sí que hay ciertas vías con unas características más que suficientes para poder aplicar velocidades mayores en ciertos tramos. Además, en este trabajo se planteará la posibilidad de ir estableciendo tramos de prueba para ver cómo reacciona la población y ver si un proyecto que cambie los límites de velocidad tiene un futuro en nuestro país.

²⁴ Deutsche Welle (www.dw.com). (s. f.). *El mito de las autopistas alemanas y el límite de velocidad*. DW.COM. <https://www.dw.com/es/el-mito-de-las-autopistas-alemanas-y-el-eterno-debate-sobre-la-velocidad/a-59404303>

Por último, quiero destacar también el caso de Polonia en el que límite de velocidad máximo permitido es de 140 km/h. Este límite se estableció en el año 2005, siendo antes de esa fecha de 130 km/h. El gobierno polaco decidió aumentar el límite de velocidad en un esfuerzo por mejorar la seguridad vial y reducir la congestión del tráfico en las carreteras²⁵. Este límite se aplica en condiciones de buen tiempo y buena visibilidad, pudiendo ser reducido temporalmente en caso de mal tiempo, congestión del tráfico u otras situaciones que pongan en peligro la conducción en la carretera.

2. ESTUDIOS SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

Como muchas otras cuestiones controvertidas la cuestión de llevar a cabo una modificación de los límites de velocidad siempre tendrá posturas dispares. Sobre esta cuestión encontramos multitud de artículos, libros, ensayos o estudios que justifican sus puntos de vista al respecto, dando argumentos igual de objetivos de por qué o por qué no se deberían modificar los límites de velocidad. En este apartado defenderé la postura que llevo defendiendo durante todo el trabajo y mostraré estudios, de cuyas conclusiones se pueden sacar argumentos que apoyan la modificación de los límites de velocidad. Estos estudios están realizados en diferentes países y por ello trataré de argumentar que dichas conclusiones se pueden aplicar al territorio español.

En primer lugar, en lo relativo al aumento de los accidentes de tráfico y la mortalidad un estudio realizado por la University of South Florida en 2008 , “Analysis of the Effect of Speed Limit Increases on Accident-Injury Severities”²⁶ muestra cómo el hecho de haberse establecido límites de velocidad más altos en las autopistas americanas no afectó a los accidentes de tráfico ni a los daños que provocan en los conductores. Es verdad que este estudio solo muestra el impacto de aumentar el límite de velocidad en unos 10 km/h. Sin embargo, muestra cómo la modificación de los límites de velocidad en pequeña medida no supondría una variación significativa de la seguridad para los ciudadanos. Si aplicamos este estudio estadounidense a nuestro país, el Real Automóvil

²⁵ (2022, 12 junio). *Como se conduce en Polonia - límites de velocidad, reglas*. Explore Poland. <https://explorepoland.info/es/viaje-por-polonia/como-se-conduce-en-polonia-limites-de-velocidad-reglas/>

²⁶ Researchgate.net. Recuperado el 22 de marzo de 2023, de https://www.researchgate.net/publication/1735434_Analysis_of_the_Effect_of_Speed_Limit_Increases_on_Accident-Injury_Severities

Club de España²⁷ en su estudio “El cambio en los límites de velocidad” muestra cómo mediante la elección muestral de parte de la población española, los españoles no tienen la actitud de que al aumentar la velocidad a 130 km/h se vaya a producir un cambio en la seguridad de las autopistas.

En segundo lugar, estudios de otros países relacionan la reducción del número de accidentes con el hecho de que aumentar los límites de velocidad se crearía un flujo de tráfico más uniforme reduciendo la cantidad de adelantamientos y cambios de carril innecesarios. De esta manera se deja ver cómo una gran parte de los accidentes de tráfico que están relacionados con la velocidad, son accidentes de poca peligrosidad que se producen en situaciones de tráfico intenso. Estos accidentes sirven para aumentar la cifra de accidentes relacionados con la velocidad, no suponiendo un verdadero peligro para la seguridad vial. La Universidad de Lund en Suecia²⁸ encontró que los límites de velocidad más altos podrían mejorar la seguridad en la carretera al reducir la cantidad de accidentes relacionados con la velocidad y la agresividad en la carretera. El estudio también encontró que los límites de velocidad más altos podrían mejorar la eficiencia del tráfico y reducir la congestión al crear un flujo de tráfico más uniforme y reducir la cantidad de adelantamientos y cambios de carril innecesarios.

Además, otros estudios como el de Safe System Solutions²⁹ muestra que el aumento de la velocidad en ciertas carreteras provoca que se produzcan menos choques y a su vez otras consecuencias como puede ser menos fatiga. Si intentamos buscar estudios similares, en la Comunidad de Madrid tenemos un estudio del 2008³⁰ que nos muestra que, tras aumentar la velocidad media en la ciudad, se apreció una bajada del nivel de tráfico y como consecuencia de esto el número de accidentes por choques entre coches también se redujo.

²⁷ RACE & observatorio español de conductores. (2015). ESTUDIO SOBRE ‘EL CAMBIO EN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD’. <https://revista.dgt.es/Galerias/noticia/nacional/2015/04ABRIL/Estudio-sobre-el-cambio-en-los-limites-de-velocidad.pdf>

²⁸ *Evaluation of in-car speed limiters – Field study | Lund University.* (s. f.). <https://www.lunduniversity.lu.se/lup/publication/b025749c-6c1b-4864-913f-cc7346f915d9>

²⁹ *Myth 3: Higher speed limits means less travel time, less fatigue and therefore less crashes - BUSTED.* (2019, 21 octubre). NRSPP Australia. <https://www.nrspp.org.au/resources/myth-3-higher-speed-limits-means-less-travel-time-less-fatigue-and-therefore-less-crashes-busted/>

³⁰ Portal web del Ayuntamiento de Madrid. <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/Aumenta-la-velocidad-media-y-disminuye-el-nivel-de-trafico/?vgnextfmt=default>

En resumen, podemos encontrar varios estudios a nivel internacional que barajan la posibilidad de aumentar los límites de velocidad, estudiando el impacto que esto supondría en nuestra sociedad y sugiriendo que aumentarlos en las autopistas podría llegar a tener ciertos beneficios. Todos ellos dan argumentos válidos y datos objetivos que muestran que aumentar la velocidad entre ciertos rangos no supone una variación de la peligrosidad y que en ciertos escenarios trae incluso ventajas para la conducción y la seguridad. El análisis de estos estudios servirá para comprender la realidad de nuestras carreteras y ver si de verdad la velocidad es uno de los factores más relevantes a la hora de producirse accidentes.

3. EL CASO DE LAS AUTOBAHN

3.1. Introducción

Las “Autobahn”, también conocidas como Autopistas Alemanas, son una red de autopistas de alta velocidad que se extienden a lo largo y ancho de Alemania. Con más de 13.000 kilómetros de longitud, la red de “Autobahn” es la más extensa del mundo y es considerada un símbolo de la ingeniería alemana siendo famosas por la ausencia de límites de velocidad en algunas de sus secciones.

La idea de crear una red de carreteras de alta velocidad en Alemania surgió en la década de 1920 con la República de Weimar, en plena efervescencia económica y social del periodo de entreguerras. Sin embargo, no fue hasta el 6 de agosto de 1932 cuando se inauguró el primer tramo de la que hoy es la A555³¹, 22 kilómetros entre Bonn y Köln. En sus primeras décadas, la “Autobahn” no tenía límites de velocidad, lo que la hacía muy atractiva para los conductores que buscaban velocidades máximas, no estableciéndose límites de velocidad hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Actualmente, alrededor de un 65%³² de las carreteras de alta velocidad en Alemania tienen límites de velocidad de 130 km/h, y en los tramos sin límite existen una serie de normas que deben ser cumplidas por los conductores.

³¹ Galán, M. (2019, 4 diciembre). *La Autobahn: origen, evolución y curiosidades*. Actualidad Motor. <https://www.actualidadmotor.com/autobahn-origen-evolucion-curiosidades/>

³² López, N. (2017c, abril 18). *Autobahn, la autopista alemana ¿sin límite de velocidad?* Autobild.es. <https://www.autobild.es/reportajes/autobahn-autopista-alemana-sin-limite-velocidad-317391>

Las “Autobahn”, son un punto de análisis importante en este trabajo no solo por ser un referente mundial en lo que a infraestructuras de transporte se refiere sino porque a pesar de las críticas y de los intentos de acabar con ellas siguen funcionando hoy en día.

Las principales críticas que afronta la red de carreteras tienen que ver con la cantidad de emisiones contaminantes en horas punta y los accidentes que ocurren en ellas. Algunos estudios han mostrado que la falta de límites de velocidad en algunas secciones de las “Autobahn” puede aumentar el número de accidentes y la gravedad de estos. Sin embargo, se ha demostrado que los accidentes en las “Autobahn” no son algo común, concentrando solamente el 6%³³ del total de accidentes que se producen en carreteras. Además, en algunos tramos se han registrado accidentes debido a las obras que se realizan para ampliar o mejorar la red de carreteras, no teniendo que ver esto con la velocidad. Frente a esto, las autoridades alemanas han llevado a cabo una serie de medidas para tratar de reducir el número de accidentes. En primer lugar, se han establecido límites de velocidad en algunas secciones, especialmente en aquellas que son más propensas a los accidentes. Además, se han implementado medidas para mejorar la seguridad vial, como la instalación de barreras de seguridad y la mejora de la iluminación.

Para terminar, a pesar de las críticas y las polémicas, las “Autobahn” siguen siendo una parte esencial del paisaje alemán y un elemento clave para su economía. Gracias a la red de “Autobahn”, Alemania cuenta con un sistema de transporte de mercancías eficiente y rápido, lo que favorece el comercio y la industria del país. Además, las “Autobahn” son un atractivo turístico para muchos viajeros, que disfrutan de la libertad de conducir a alta velocidad por las carreteras alemanas.

3.2. Regulación y Proceso de Eliminación

Aunque existan tramos de las “Autobahn” que no tengan límites de velocidad, es importante dejar claro que los conductores deben cumplir con una serie de normas. Dentro de las leyes que rigen la construcción y operación de las “Autobahn” en Alemania encontramos algunas como la Ley Federal de Carreteras (“Bundesfernstraßengesetz”) y la Ley Federal de Tránsito Vial (“Straßenverkehrsgesetz”). Además, algunas leyes

³³ Nogales, M. (2022, 20 mayo). *Autobahn: la historia de las autopistas alemanas sin límite de velocidad*. Todas las noticias de coches en un solo portal: Pruebas, fotos, vídeos, informes. . . <https://noticias.coches.com/noticias-motor/autobahn-historia-autopistas-sin-limite-de-velocidad/461158>

estatales también regulan aspectos específicos de las “Autobahn”, por lo que su regulación no depende exclusivamente de una sola ley.

Por ello, desde una perspectiva jurídica, el proceso para eliminar las “Autobahn” en Alemania sería un proceso complejo que requeriría la revisión y modificación de varias leyes y regulaciones relacionadas con la infraestructura vial y el transporte en el país.

En primer lugar, cualquier cambio en la ley de carreteras en Alemania, que es la base legal para las “Autobahn”, requeriría una revisión y aprobación del “Bundestag”, que es el Parlamento Federal³⁴. Una vez que se ha presentado una propuesta para eliminar las “Autobahn”, se requiere una votación, donde la mayoría de los miembros deberán votar a favor de la eliminación. Si se aprobase la propuesta, se enviará al “Bundesrat”, el Consejo Federal³⁵, para su aprobación, ya que cualquier cambio importante en las leyes federales, requeriría su aprobación.

En segundo lugar, una vez aprobada por el “Bundestag” y el “Bundesrat”, la eliminación de las “Autobahn” requeriría la promulgación de una nueva ley que la reemplace. La redacción de la nueva ley y su proceso de aprobación implicaría una revisión y modificación de otras leyes y regulaciones relacionadas con el transporte en el país, como la Ley Federal de Transporte y la Ley de Infraestructura de Transporte Federal.

Por otro lado, la eliminación de las “Autobahn” también requeriría la modificación de los tratados internacionales firmados por Alemania, como el Convenio Europeo de Carreteras, que establece estándares y regulaciones comunes para las carreteras en Europa. Por lo tanto, cualquier cambio en la ley de carreteras de Alemania que afecte a la “Autobahn” requeriría una revisión y posible renegociación de estos tratados.

En resumen, el proceso para eliminar las “Autobahn” en Alemania es un proceso complicado y requiere una revisión y modificación de varias leyes, tratados y regulaciones relacionadas con el transporte en el país, junto con la aprobación de diferentes cámaras.

³⁴ El Parlamento Federal, es el órgano federal supremo legislativo de la República Federal de Alemania.

³⁵ El Consejo Federal es el órgano de representación de los dieciséis estados federados de Alemania.

CAPÍTULO 4. FACTORES QUE INFLUYEN EN EL LÍMITE DE VELOCIDAD

1. INTRODUCCIÓN

Numerosos estudios y organizaciones³⁶ abogan por reducir los límites de velocidad en ciertas carreteras del territorio español. Sin embargo, la mayor parte de estas peticiones se sitúan en carreteras convencionales³⁷, las cuales no son objeto de este trabajo. En este trabajo defiendo que los límites de velocidad pueden ser mayores en las vías de máxima velocidad, siendo estas las que serán objeto de análisis en cuanto a los factores que influyen en el establecimiento de estos límites.

Los factores que influyen en el límite de velocidad son varios y se deben tomar en cuenta para establecer límites adecuados que garanticen la seguridad de los conductores y los usuarios de las vías. Además, existen varios trabajos de investigación que han analizado los factores que influyen en el límite de velocidad en las autopistas. Un estudio realizado por la Universidad Politécnica de Valencia³⁸ encontró que los factores más influyentes en la determinación del límite de velocidad en las autopistas son el diseño de la carretera, la densidad del tráfico y las condiciones climáticas

1.1. Evaluación de las características de las vías

Entre los factores que influyen en el límite de velocidad³⁹ se encuentran las características físicas de la autopista, es decir, la cantidad de carriles, el ancho de estos, la existencia de puentes o túneles y curvas pronunciadas, entre otros. Las carreteras con curvas cerradas o pendientes pronunciadas requieren un límite de velocidad más bajo para garantizar la seguridad de los conductores. Además, el ancho de la carretera también puede influir en la determinación del límite de velocidad, ya que las carreteras más estrechas pueden ser más peligrosas a altas velocidades. Este es el factor más relevante a la hora de dar argumentos legales sólidos que permitan justificar mi trabajo, pues los

³⁶ RACE. (2023, 4 enero). *El RACE pide a los nuevos ayuntamientos una mayor implicación en seguridad vial en los entornos urbanos*. <https://www.race.es/area-de-prensa/el-race-pide-a-los-nuevos-ayuntamientos-mayor-implicacion-en-seguridad-vial-en-entornos-urbanos>

³⁷ Otero, A. (2018, 8 agosto). *Un estudio justifica la necesidad de reducir la velocidad máxima a 70 u 80 km/h en carreteras convencionales*. Motorpasion. <https://www.motorpasion.com/seguridad/estudio-justifica-necesidad-reducir-velocidad-maxima-70-u-80-km-h-carreteras-convencionales>

³⁸ *Noticia UPV: La UPV trabaja, a partir de un nuevo concepto de seguridad vial, en la mejora de la seguridad en las curvas de carreteras convencionales | Universitat Politècnica de Valencia*. <https://www.upv.es/noticias-upv/noticia-10297-velocidad-de-o-es.html>

³⁹ DGT - *Conducir con exceso de velocidad*. <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/conducir-con-exceso-de-velocidad/>

nuevos límites de velocidad dependerán sobre todo de las características de las carreteras por las que se circule.

En el capítulo 5, apartado 1 hablaré de manera más extensa de algunos de los ejemplos de las carreteras o tramos de estas que entrarían dentro de las que cumplen con las características suficientes para poder circular por ellas bajo unos nuevos límites de velocidad.

1.2. Evaluación de la influencia de los límites de velocidad en la congestión del tráfico

Otro factor que influye en el límite de velocidad es la densidad del tráfico. La densidad del tráfico puede ser un factor decisivo en la elección de los límites de velocidad en las autopistas, ya que las velocidades más altas pueden aumentar el riesgo de accidentes en caso de tráfico congestionado. Los patrones de tráfico influyen en la elección de los límites de velocidad, pues tramos de autopistas que conectan áreas urbanas deben tener un límite de velocidad más bajo que aquellas zonas en las que los vehículos no deben desviarse de la autopista.

La ausencia de límites de velocidad se tiene que dar en aquellas zonas en las que no se vayan a producir atascos, pues no tendría sentido venir circulando a altas velocidades para después encontrarte con tramos en los que hay congestión.

En este sentido se deberían establecer tramos sin limitación, en los que la circulación se vuelve a retomar y donde sea seguro aumentar la velocidad sin llegar de nuevo a zonas de atascos. De esta manera se formaría un efecto cadena que permitiría reducir los atascos en ciertos carriles que no se vayan a incorporar a una salida pues el tráfico iría mucho más rápido.

1.3. Análisis de las condiciones climáticas en relación con la velocidad

Las condiciones climáticas pueden tener un gran impacto a la hora de establecer la velocidad a la que se circula en las vías. En condiciones climáticas adversas, como lluvia intensa, nieve o hielo en la carretera, es común que los conductores circulen a una velocidad menor para reducir el riesgo de accidentes.

Cuando las condiciones climáticas son adversas, la visibilidad puede verse reducida, lo que dificulta la percepción de los obstáculos en la carretera. Además, las

condiciones del pavimento también pueden cambiar, lo que puede hacer que los vehículos pierdan tracción y control al conducir a una velocidad excesiva. Por lo tanto, es importante que los conductores estén al tanto de las condiciones climáticas y ajusten su velocidad en consecuencia.

Algunos estudios muestran que el ajuste de la velocidad en condiciones climáticas adversas también se ve influenciado por las características del vehículo y la experiencia del conductor. Los vehículos con sistemas de frenado y tracción avanzados pueden ser capaces de mantener una velocidad más alta en condiciones climáticas adversas que los vehículos sin estas características. Además, los conductores con más experiencia en la conducción en condiciones climáticas adversas pueden sentirse más cómodos conduciendo a una velocidad mayor que los conductores menos experimentados.

En este sentido, para llevar a cabo la modificación de los límites de velocidad en ciertas vías habrá que estudiar si dichas vías se encuentran situadas en zonas en las que debido a las condiciones climáticas puede verse afectada la conducción por ellas. En estos casos, se deberían colocar dispositivos que adviertan de las modificaciones de velocidad en los tramos que se han visto afectados por ese cambio de la condición climática, suspendiendo de manera temporal la circulación sin limitación.

2. ANÁLISIS DE ACCIDENTES EN RELACIÓN CON LA VELOCIDAD

2.1. Estadísticas de accidentes relacionados con la velocidad

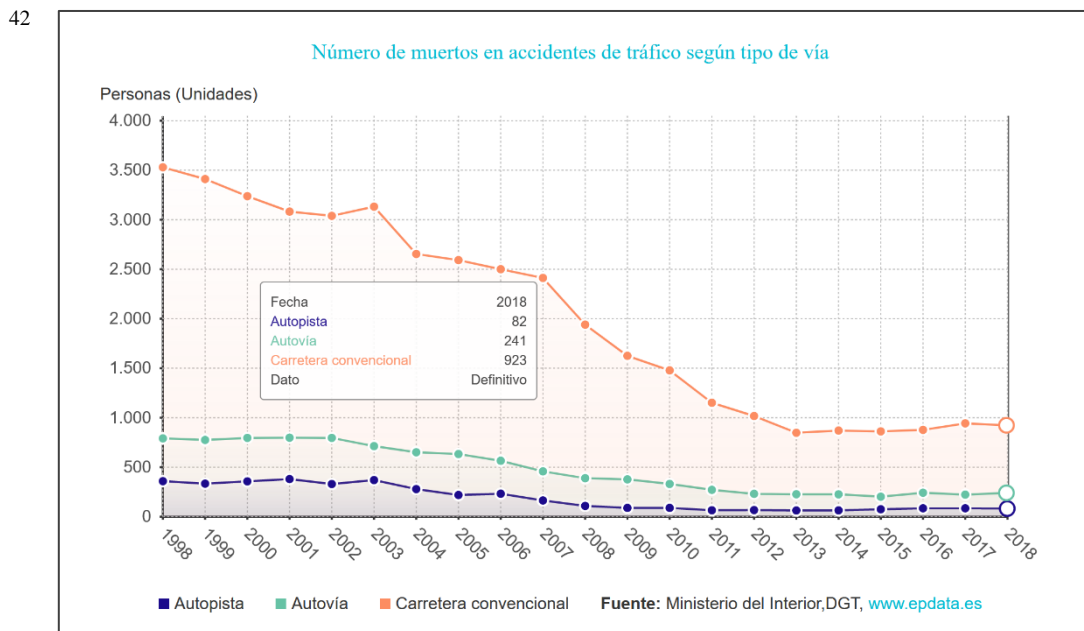
Son numerosos los artículos, informes o estudios que nos hablan de la alta implicación del exceso de velocidad en los accidentes de tráfico⁴⁰. Las numerosas campañas publicitarias⁴¹ que todos los años lanzan distintas organizaciones para concienciar sobre la velocidad han conseguido que la sociedad actual tenga la percepción de que velocidades altas implican accidentes fatídicos. Sin embargo, en este apartado mostraré que la realidad de los accidentes en los que ha estado presente la velocidad es otra.

⁴⁰ DGT - *Conducir con exceso de velocidad*. <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/evita-conductas-de-riesgo/conducir-con-exceso-de-velocidad/>

⁴¹ DGT (2021, 10 mayo). *Campaña de control de la velocidad*. <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/05MAYO/1005-Campana-Velocidad.shtml>

El problema de los accidentes de velocidad es que, a la hora de dar cifras, se agrupan todos los accidentes sin especificar el tipo de vía. No es lo mismo circular a 90 km/h en una carretera que tiene fijado un límite de 30 km/h que hacerlo a 170 km/h en una vía de 120 km/h. En el segundo caso, tu campo de visión es mucho mayor debido al tipo de vía, por lo que podrás reaccionar con más antelación que en el caso de una vía que este dentro de un poblado y que pueda contar con más factores que hagan que conducir a una velocidad tres veces mayor sea mucho más peligroso.

En este trabajo me centro en modificar los límites de velocidad en las autopistas, por lo que creo que los datos relevantes serán aquellos que solamente afecten a las autopistas. De esta forma, para tener una visión más clara de la relación entre la velocidad y los accidentes, tenemos el siguiente cuadro:

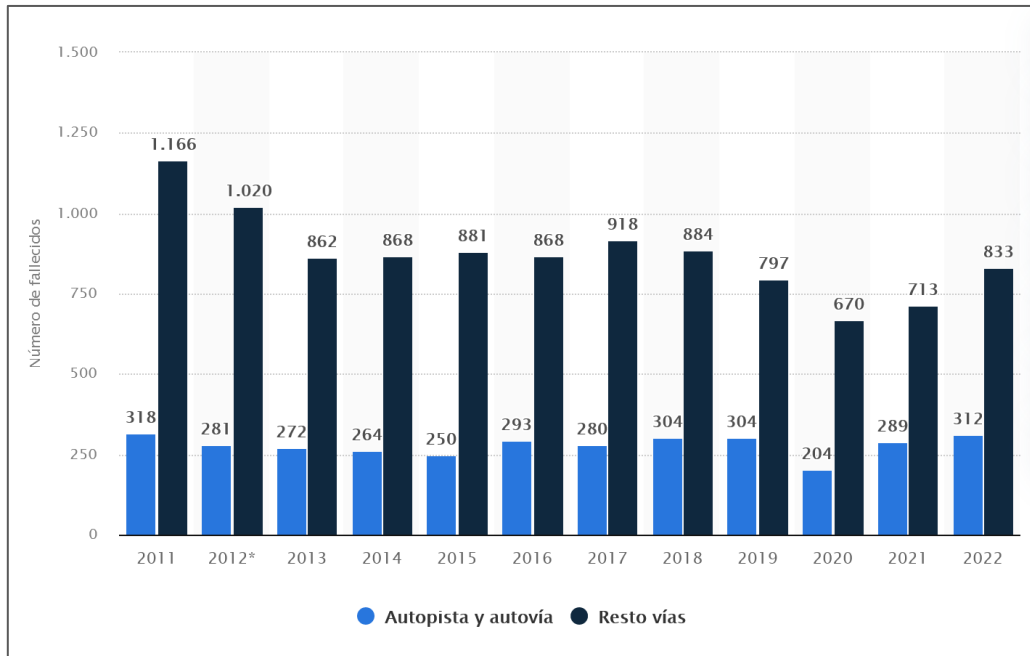


Este gráfico muestra como la vía por la que se circula tiene un peso mucho mayor que el límite de velocidad. De las 1246 personas, que según la DGT fallecieron en accidente de tráfico en nuestro país en el año 2018 solo un 6,58% fallecieron en autopistas. Dicho de otro modo, el 93,42% de los accidentes mortales en las carreteras españolas tienen lugar fuera de las autopistas.

⁴² *Accidentes de tráfico, en datos y estadísticas.* (s. f.). <https://www.epdata.es/datos/accidentes-traffic-datos-estadisticas/65/espana/106>

Si buscamos otros informes de años más recientes encontramos el siguiente gráfico de un portal de estadística en línea alemán, que muestra el número de víctimas mortales en las carreteras españolas entre 2011 y 2022, por tipo de vía.

43



En este caso, se muestran los accidentes mortales en autopistas y autovías, que conjuntamente representan el 27,24% de los accidentes mortales en carreteras en el año 2022. Sin embargo, las autovías no van a ser afectadas por esta modificación de límites de velocidad, no afectando así su porcentaje estadístico. Por ello, si me centro únicamente en las autopistas y utilizo el primer gráfico para estimar un porcentaje⁴⁴ de los accidentes en las autopistas, se puede llegar a la conclusión de que en el año 2022 el porcentaje de accidentes mortales en las autopistas españolas fue únicamente del 6,91%⁴⁵.

⁴³ Statista. (2023, 24 enero). *Muertes en carretera por tipo de vía en España 2014-2022*. <https://es.statista.com/estadisticas/567566/muertes-en-carretera-por-tipo-de-via-en-espana/>

⁴⁴ Lo que haríamos es ver qué porcentaje representan los accidentes en autopistas en el primer gráfico en el año 2018 respecto al número de accidentes entre autopistas y autovías. Una vez saquemos el porcentaje que representa el accidente en autopistas en el 2018 lo aplicaré al segundo gráfico para sacar un nuevo porcentaje en el año 2022.

⁴⁵ Este dato se saca de la siguiente manera respecto del primer gráfico: 82 (autopista) + 241 (autovía) = 323 accidentes. Para saber el porcentaje de las autopistas hay que hacer: $(82 \cdot 100) / 323 = 25,38\%$.

Este 25,38% tienes que multiplicárselo a los 312 accidentes del segundo gráfico, dándonos una cifra de 79,2 accidentes en autopistas.

Para sacar el porcentaje final hacemos $(79 \cdot 100) / 1145$ (suma de 312 + 833) = 6,91% .

De esta forma, se demuestra que la implicación que tienen los límites de velocidad en los accidentes mortales de las autopistas es mucho menor que la percepción que de verdad tiene la sociedad. No es cuestionable que la fatalidad de los accidentes puede estar relacionada con los límites de velocidad. Sin embargo, los datos muestran que es posible entrar a valorar una modificación de estos en ciertos tramos de autopistas españolas, pues queda claro que la velocidad no es uno de los factores clave a la hora de incidir en los accidentes mortales en las autopistas españolas.

2.2. Evaluación de la relación entre los límites de velocidad y la reducción de accidentes

La relación entre los límites de velocidad y la reducción de accidentes ha sido objeto de numerosos estudios⁴⁶ en todo el mundo. Si bien se ha demostrado que reducir los límites de velocidad puede tener un efecto positivo en la seguridad vial, hay investigaciones⁴⁷ que cuestionan esta relación en ciertas circunstancias.

Uno de los argumentos que se esgrimen a favor de la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías es que la reducción de la velocidad no necesariamente conduce a una disminución de los accidentes, especialmente en vías con poco tráfico y con condiciones de visibilidad adecuadas. De hecho, algunos estudios sugieren que la eliminación del límite de velocidad puede mejorar la seguridad vial reduciendo la probabilidad de accidentes. En un estudio realizado en Alemania, se analizó el efecto de la eliminación del límite de velocidad en la red de autopistas alemanas. Los resultados mostraron que la eliminación del límite de velocidad no tuvo un impacto significativo en el número de accidentes, pero sí tuvo un efecto positivo en la fluidez del tráfico. Además, los conductores parecían ser más conscientes de su responsabilidad al no tener un límite de velocidad que los limitara.

Otro estudio realizado en los Países Bajos comparó el número de accidentes en carreteras con límites de velocidad y carreteras sin límites de velocidad. Los resultados mostraron que las carreteras sin límites de velocidad tenían una tasa de accidentes menor

⁴⁶ www.teinteresa.es. (2013, 7 marzo). *Superar en 8km/h el límite de 120 aumenta en un 30% la probabilidad de muerte*. Teinteresa. https://www.teinteresa.es/espana/Superar-limite-aumenta-probabilidad-muerte_0_878314211.html

⁴⁷ Fuentes, V. (2019, 30 octubre). *La ausencia de límites de velocidad en Alemania como «icono cultural»: ¿Es la Autobahn un terreno sagrado?* Motorpasión. <https://www.motorpasion.com/seguridad/ausencia-limites-velocidad-alemania-como-icono-cultural-autobahn-terreno-sagrado>

que las carreteras con límites de velocidad. Los autores del estudio sugirieron que esto se debía a que los conductores eran más conscientes de los riesgos al no tener un límite de velocidad y, por lo tanto, conducían de manera más cautelosa.

Además, es importante señalar que estos estudios se centraron en vías específicas, como es el caso de ciertas autopistas y no pueden generalizarse a todas las vías en todas las condiciones. Por ellos es importante analizar las autopistas españolas y ver cuáles cumplen con los requisitos mínimos que permitirían llevar a cabo la modificación de los límites de velocidad en esos tramos.

En conclusión, aunque la relación entre los límites de velocidad y la reducción de accidentes es compleja y depende de muchas variables, hay evidencia que sugiere que la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías puede mejorar la seguridad vial.

CAPÍTULO 5. JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD EN CIERTAS VÍAS Y CONCLUSIONES

1. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS PROPUESTAS PARA ELIMINAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD

Para proceder a la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías del territorio español es importante considerar las características de las vías en cuestión antes de tomar una decisión. Es importante tener en cuenta el tipo de vía, pues no todas las vías son iguales y, por tanto, no todas deberían tener el mismo límite de velocidad. Es necesario realizar un análisis detallado de cada vía antes de decidir si se elimina o no el límite de velocidad. El siguiente mapa muestra la red de autopistas y autovías españolas terminadas junto con los proyectos en curso. Todas ellas tendrán que ser analizadas más a fondo para determinar los tramos o cuales de ellas podrán ver los límites de velocidad modificados.

48



Durante este trabajo se ha dejado ver como las autopistas son las vías que soportaran esta modificación pues son carreteras especialmente diseñadas para garantizar la seguridad vial y la fluidez del tráfico, que cuentan con una separación física entre

⁴⁸ Mohorte (2021, 23 marzo). *Todas las autovías hechas y por hacer en España, reunidas en un fantástico mapa*. Magnet. <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/todas-autovias-hechas-hacer-espana-reunidas-fantastico-mapa>

ambos sentidos de circulación mediante una mediana o barrera. Una autopista de varios carriles puede soportar una velocidad mayor que una carretera secundaria con curvas pronunciadas y visibilidad limitada. No todos los tramos de las autopistas podrán ser modificados, ya que habrá tramos en los que no se pueda circular sin limitación de forma segura. Por lo tanto, aunque en este trabajo se generalice a las autopistas tengo que dejar claro que la revisión de los tramos en concretos tendrá que ser analizada de manera más extensa por profesionales expertos en la materia

Por otro lado, España también cuenta con una alta red de autovías⁴⁹. La principal diferencia entre una autovía y una autopista está en el diseño, que las primeras suelen tener curvas con radios de giro más cerrados, mayores desniveles en las pendientes y en ocasiones, arcones más estrechos. Las definiciones legales de autopistas y autovías están en el artículo 2.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. Sin embargo, este trabajo no profundiza en las características de todas las vías españolas, por lo que cabe la posibilidad de incorporar algún tramo de una autovía en concreto.

Otros aspectos a tener en cuenta y que ya han sido mencionados son las condiciones climáticas y meteorológicas, la densidad del tráfico o la presencia de infraestructuras y equipamientos en las vías. Si nos encontramos ante escenarios como los mencionados será necesario que los conductores adecuen la velocidad a las condiciones de la vía. En la actualidad los conductores ya adecuan la velocidad a las condiciones de la vía, pues no es una cuestión de velocidad permitida sino de percepción de la seguridad. Sin embargo, será necesario por ejemplo estudiar las características climáticas de ciertos tramos para establecer señales de modificación de los límites de velocidad en los casos en los que las vías pueden verse afectadas por la lluvia, la nieve, el viento y otras condiciones adversas. A su vez, en otros casos como el de obras en la vía o tráfico intenso también será necesario volver a establecer limitaciones para esos tramos de obras.

En resumen, el análisis de las características de las vías es esencial antes de tomar una decisión sobre la eliminación del límite de velocidad. Es importante considerar el tipo de vía, las condiciones climáticas y meteorológicas, la densidad del tráfico o la presencia

⁴⁹ Pérez, R. (2022, 7 agosto). *Tipos de carretera en España: cómo entender sus nombres y señales*. El Motor. <https://motor.elpais.com/conducir/tipos-de-carretera-en-espana-como-entender-sus-nombres-y-senales/>

de infraestructuras y equipamientos. Solo así se puede garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía y evitar accidentes graves.

2. PROCESO LEGAL PARA LA ELIMINACIÓN DEL LÍMITE DE VELOCIDAD

La modificación del Reglamento General de Circulación en España es un proceso complejo que requiere de varias fases para su realización. Se deben cumplir diversos requisitos y procedimientos establecidos⁵⁰. En este sentido, cada fase tiene una importancia fundamental para garantizar la adecuada elaboración y evaluación del proyecto, la participación ciudadana y la seguridad vial en el territorio español. Para conocer las fases que se deberían seguir, el artículo 26 de la Ley 50/1977, de 27 de noviembre, del Gobierno establece el siguiente procedimiento:

1. Estudios Previos:

Los estudios previos son una fase fundamental en el proceso de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos. En este caso, al querer modificar los límites de velocidad, los estudios previos deberían tener en cuenta algunos de los siguientes aspectos:

1. Estudio de la situación actual: Para poder plantear una modificación de los límites de velocidad, es necesario conocer la situación actual en las carreteras y autopistas españolas. Se deberían recopilar algunos datos como la cantidad de accidentes de tráfico que se han producido en los últimos años, y analizar en qué tramos de carretera han ocurrido con más frecuencia. También es importante recopilar información sobre la velocidad media a la que se circula en las diferentes vías, y compararla con los límites de velocidad actuales.
2. Estudio de la infraestructura vial: Para poder aumentar los límites de velocidad, es fundamental que las infraestructuras viales estén capacitadas. Se deberían realizar estudios acerca del diseño geométrico de las carreteras y autopistas, el estado del pavimento, la señalización, la presencia de obstáculos, zonas de visibilidad reducida o las condiciones climáticas entre otros aspectos.

⁵⁰ Artículo 26 de la Ley del Gobierno. Procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos.

3. Estudio de la seguridad vial: El aumento de los límites de velocidad debe estar basado en criterios de seguridad vial. Se deberían realizar estudios sobre el impacto de un aumento de los límites en la seguridad vial de las vías en cuestión. Además, se deberían analizar aspectos como la probabilidad de accidentes, la gravedad de estos o la tasa de mortalidad en las carreteras, entre otros.
4. Estudio económico: Una modificación en los límites de velocidad podría tener también un impacto económico en diferentes sectores, como el de la automoción, la logística o el turismo. Por tanto, se deberían realizar estudios sobre el impacto económico que tendría la modificación de los límites en estos sectores, así como en la modificación en la recaudación de multas por exceso de velocidad.

Una vez se hayan realizado estos estudios previos junto con algunos otros, se podrán establecer criterios y argumentos necesarios que justifiquen la modificación de los límites de velocidad y plantear una propuesta de modificación normativa.

2. Consulta Pública:

En el caso específico de la modificación de los límites de velocidad en España, la consulta pública implica una invitación a la ciudadanía y a las organizaciones interesadas para que participen en el proceso y presenten sus opiniones y sugerencias.

Durante la consulta pública, se tendrá que publicar un documento que contenga los detalles de la propuesta, incluyendo los motivos que la justifican, los posibles beneficios y desventajas, y cualquier otra información relevante. Este documento podrá ser publicado en la página web del organismo responsable de la modificación o en el Boletín Oficial del Estado, según se determine.

Además, se incluirá un período de tiempo determinado en el que la ciudadanía y las organizaciones interesadas pueden presentar comentarios, sugerencias y opiniones sobre la propuesta. Es importante tener en cuenta que la consulta no implica necesariamente una votación, sino que es una oportunidad. Estos comentarios pueden ser presentados por escrito o por otros medios. Los resultados de la consulta serán revisados por los responsables de la modificación, que tomarán en cuenta estos comentarios al momento de tomar decisiones.

Por último, la consulta pública podrá incluir preguntas específicas sobre cómo creen que la modificación podría afectar a la seguridad vial, el tráfico y la eficiencia del transporte en el territorio español. También pueden preguntarse detalles sobre los tipos de vías en las que se aplicaría la modificación y si se aplicaría de manera uniforme en todo el territorio español. En general, la consulta pública es una herramienta importante para garantizar que las normas se elaboren de manera transparente y democrática, y para asegurar que se consideren las opiniones y sugerencias de todas las partes interesadas.

3. Redacción de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo

La redacción la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) es una de las fases más importantes. En el caso concreto, esta fase requeriría de un análisis exhaustivo sobre el impacto que tendría la medida en la seguridad vial y la movilidad en las vías afectadas.

En este sentido, se debería realizar un estudio de las características de las vías en las que se pretende aumentar el límite de velocidad, la densidad de tráfico, la visibilidad, la presencia de intersecciones o la calidad del pavimento entre otros. Además, se debería tener en cuenta el comportamiento de los conductores en estas vías y cómo se vería afectado por el aumento del límite de velocidad.

Asimismo, se debería evaluar el impacto que la medida tendría en la seguridad vial, es decir, se debería determinar si el aumento de la velocidad podría incrementar el número de accidentes y su gravedad. Para ello, se deberán tener en cuenta factores como la tasa de siniestralidad en las vías concretas, la velocidad media de los conductores y la presencia de otros elementos de riesgo como la meteorología adversa.

Por otro lado, también se debería evaluar el impacto económico y social de la medida, considerando el coste de la adecuación de las señales de tráfico y la posible reducción en el tiempo de viaje de los usuarios. Asimismo, se debería evaluar el impacto en el medio ambiente, considerando las emisiones de gases contaminantes o el ruido generado por el aumento de la velocidad.

En definitiva, la redacción de la MAIN es una fase clave en este proceso de modificación de los límites de velocidad y un análisis riguroso y exhaustivo permitiría

tomar una decisión informada minimizando así los posibles impactos negativos de la medida.

4. Audiencia e Información Pública:

Esta fase tiene lugar para dar a conocer el proyecto de modificación a todos los ciudadanos y entidades interesadas. Es una etapa en la que se busca recopilar opiniones, sugerencias y críticas de los diferentes actores que pueden verse afectados por la nueva normativa. Se deberá publicar en el Boletín Oficial del Estado y en otros medios, la propuesta de modificación, indicando el plazo para la presentación de alegaciones y sugerencias, que será como mínimo de 15 días hábiles.

Es importante tener en cuenta que en esta fase, se puede recibir retroalimentación tanto positiva como negativa sobre la propuesta de modificación. Las sugerencias y críticas pueden ser muy útiles para mejorar la propuesta y hacerla más ajustada a las necesidades de la sociedad. Cualquier persona física o jurídica puede presentar alegaciones o sugerencias durante ese plazo.

Finalmente, una vez terminado el plazo para la presentación de alegaciones y sugerencias, se debe elaborar un informe que recoja todas las aportaciones recibidas y la valoración que se hace de ellas. Este informe debe ser tenido en cuenta por el órgano competente en la toma de decisiones sobre la modificación.

5. Informes

En esta fase, se solicitan informes a distintos organismos, asociaciones y entidades relevantes en la materia que se está regulando. En el caso de la modificación de los límites de velocidad, se podrían solicitar informes a organismos como la Dirección General de Tráfico, la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL) o la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), entre otros.

También se solicita un dictamen al Consejo de Estado, un órgano consultivo que emite informes jurídicos y técnicos sobre proyectos normativos y otras cuestiones relevantes. El dictamen de Consejo de Estado no es vinculante, pero tiene un peso importante en el proceso de elaboración de la norma.

En esta fase, se evaluarán los informes y dictámenes emitidos y se realizarán las modificaciones necesarias en el texto normativo para ajustarlo a las recomendaciones y observaciones realizadas. El objetivo es garantizar que el proyecto normativo se ajuste a los principios constitucionales y a la normativa vigente, y que cumpla con los objetivos perseguidos.

Una vez se han recibido y evaluado los informes, se elabora un informe final que recoja las modificaciones realizadas y justifique las decisiones tomadas en el proceso de elaboración de la norma. Este informe, junto con el texto final de la norma, se remite al Consejo de Ministros para su aprobación.

6. Aprobación Consejo de Ministros.

Después de haber pasado por todas las fases anteriores, se debe proceder a su presentación ante el Consejo de Ministros. Este órgano evaluará y debatirá el proyecto y, si lo considera oportuno, puede solicitar más información o realizar las modificaciones pertinentes.

Si el proyecto es aprobado, se publica en el Boletín Oficial del Estado y, en caso de modificar alguna otra normativa existente, se deroga la norma anterior. A partir de ese momento, la modificación entrará en vigor y comenzará a aplicarse.

Por último, es importante tener en cuenta que, antes de que se produzca la aprobación por el Consejo de Ministros, la norma puede ser modificada o incluso rechazada en cualquiera de las fases previas del proceso, como resultado de los informes o dictámenes emitidos por los organismos implicados o de la opinión pública expresada en la consulta pública y la audiencia e información pública.

3. IMPLEMENTACIÓN TEMPORAL DE LA NORMA

Ante un escenario tan polémico como la modificación de los límites de velocidad, la implementación temporal de la nueva regulación sería una medida que se utilizaría para probar su eficacia y evaluar su impacto antes de aplicarla de manera permanente. En el ámbito de la seguridad vial esta práctica puede ser especialmente útil, ya que la nueva norma puede tener un impacto significativo en el comportamiento de los conductores y en la reducción de accidentes.

En el ámbito de la seguridad vial, esta práctica puede ser especialmente ventajosa ya que permitiría evaluar la efectividad de la eliminación de los límites de velocidad en un área limitada, así como analizar las posibles consecuencias y reacciones de los conductores y ciudadanos. Además, esta medida también permitiría realizar ajustes y mejoras a la norma antes de su aplicación en todo el país, en caso de que se identifiquen problemas o dificultades en su implementación.

En los últimos años ha surgido un mecanismo alternativo en el tema regulatorio, conocido como “sand box”⁵¹. Este concepto que se utiliza sobre todo en el sector informático implica tener un espacio aislado y controlado, para que los programadores puedan experimentar con nuevos desarrollos de software que aún no han sido probados ni comercializados. Además, se ha trasladado sobre todo a los servicios financieros, en los que una autoridad supervisora permite que empresas financieras testen sus productos dentro de un marco regulatorio, respetando una serie de exigencias normativas que han sido adaptadas a la actividad que dichas empresas desempeñen.

Desde el punto de vista del derecho, la implementación del “sand box”⁵², permitiría al regulador tener mayor certeza y conocimiento de que norma, ya que una vez que se ha probado en un lugar en concreto se podría implementar en el resto de los lugares establecidos. Por el contrario, si se detectasen deficiencias respecto de la ley, que no se resuelven adecuadamente o que conlleven excesivos riesgos, se debería reconsiderar la aplicación de la modificación.

Por último, es importante destacar que la implementación temporal de una norma debe ser cuidadosamente planificada y comunicada a los conductores y ciudadanos en general, para evitar confusiones y garantizar el cumplimiento de la norma durante el período de prueba. Además, será necesario recopilar y analizar datos de manera rigurosa para evaluar el impacto de la norma y tomar decisiones informadas sobre su implementación permanente.

⁵¹ Sánchez, J. L. C. (2020, 29 junio). *SANDBOX, una oportunidad para crear marcos jurídicos y regulatorios dinámicos y flexibles*. Informática Jurídica. <https://www.informatica-juridica.com/trabajos/sandbox-una-oportunidad-para-crear-marcos-juridicos-y-regulatorios-dinamicos-y-flexibles/>

⁵² Calvo Pérez, Beatriz. (2021, 4 enero). *Régimen jurídico del espacio de pruebas “sandbox” para la innovación tecnológica financiera*. Legal Today. <https://www.legaltoday.com/legaltech/novedades-legaltech/regimen-juridico-del-espacio-de-pruebas-sandbox-para-la-innovacion-tecnologica-financiera-2020-12-30/>

4. CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

Tras un análisis exhaustivo de la normativa vigente en España y las normativas de otros países en relación con los límites de velocidad, se puede concluir que a nivel legislativo hay argumentos más que sólidos para llevar a cabo una propuesta que modifique el Reglamento General de Circulación, adoptando así nuevos límites de velocidad en ciertas vías del territorio español. Además, las herramientas legales son claras y sencillas a la hora de llevar a cabo modificaciones reglamentarias, por lo que el debate en cuestión se centraría en puntos que se han ido analizando en el trabajo.

En primer lugar, los distintos estudios y casos que se han analizado en este trabajo demuestran que la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías podría ser beneficioso en términos de seguridad vial. Al establecer un límite de velocidad, los conductores tienden a fijarse en ese número y no en las condiciones de la vía o en las condiciones climáticas. Al eliminar el límite de velocidad, los conductores deberían adaptar su velocidad a las condiciones de la vía, lo que podría reducir los accidentes por exceso de velocidad. Sin embargo, es importante destacar que será necesario llevar a cabo estudios detallados para determinar cuáles son las vías adecuadas para la eliminación del límite de velocidad y cuáles no. También será necesario establecer nuevos mecanismos de control y sanciones para evitar que los conductores abusen de la situación.

En segundo lugar, aumentar los límites de velocidad en ciertas vías podría mejorar la densidad del tráfico al permitir que los conductores se muevan más rápido y reducir los embotellamientos. Cuando los conductores están limitados por límites de velocidad más bajos, tienden a conducir de manera más lenta, lo que puede resultar en atasco. Si se aumenta el límite de velocidad, los conductores pueden moverse más rápido y en una línea más recta, lo que reduciría la posibilidad de atascos o la duración de estos. Además, los conductores tendrán más tiempo para tomar decisiones y, en general, podrán hacer un uso más eficiente del espacio de la carretera. Por lo tanto, el aumento de los límites de velocidad en ciertas vías podría mejorar la densidad del tráfico y reducir los atascos, lo que, a su vez, mejoraría la fluidez del tráfico y reduciría los tiempos de viaje.

En definitiva, la eliminación del límite de velocidad en ciertas vías podría ser una alternativa viable en determinadas circunstancias, siempre y cuando se haga con precaución y responsabilidad. La seguridad vial es un asunto de todos, y es importante

que todos los ciudadanos y autoridades colaboren en la promoción de una cultura vial segura y responsable. Solo así se podrá alcanzar un equilibrio adecuado entre la seguridad, el tráfico y la economía en el territorio español.

CAPÍTULO 6. MODELO DE REAL DECRETO QUE MODIFICA LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

Para terminar este Trabajo de Fin de Grado he elaborado un modesto Real Decreto que podría servir en un futuro como modelo para poder eliminar los límites de velocidad en determinados tramos de ciertas vías del territorio español.

Soy plenamente consciente de que elaborar un Real Decreto de estas características es una tarea compleja y minuciosa que requiere un amplio conocimiento sobre la seguridad vial, la normativa vigente y las necesidades de la sociedad actual. Sin embargo, creo que la elaboración de esta propuesta de modificación del Reglamento General de Circulación es una muestra de originalidad y creatividad, ya que propone una modificación realista y necesaria que puede servir como base para futuras modificaciones.

Como se dice en el Real Decreto, el principal objetivo de la propuesta antes que nada es mejorar la seguridad en las carreteras y reducir la siniestralidad vial en el territorio español. Para ello, se han tenido en cuenta los estudios y recomendaciones de expertos en seguridad vial y se ha realizado un análisis detallado de los factores que influyen en la seguridad de los conductores, pasajeros y demás usuarios de la vía.

Es verdad que la propuesta de Real Decreto no establece nuevos límites de velocidad en vías concretas. Sin embargo, abre la posibilidad de que una futura Comisión establezca estas vías o tramos de vía en función de su tipología, características y condiciones de circulación. La elaboración de una futura propuesta tendrá que seguir un proceso riguroso que involucre a expertos en seguridad vial, representantes de la sociedad civil y autoridades competentes en la materia. También será necesario alcanzar un consenso amplio y una base sólida para la introducción de estos nuevos límites de velocidad.

Por lo tanto, la siguiente propuesta plantea una solución realista y adaptada a las necesidades de la sociedad actual, que busca reducir los índices de siniestralidad en las carreteras.

Dicho esto, el modelo de Real Decreto manifestaría lo siguiente:

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

13873 *Real Decreto 945/2025, de 12 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

Los límites genéricos de velocidad se establecen en el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que aplica y desarrolla el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Estos límites genéricos se fijan, en función del tipo de vía y del vehículo, atendiendo a las consecuencias que la superación de estos podría implicar en la producción de accidentes de tráfico.

No obstante, lo anterior, nos encontramos ante un mundo cambiante en el que los vehículos que se comercializan en la actualidad cuentan con unas características de seguridad que permiten circular a velocidades superiores a las permitidas sin afectar estas ni a la seguridad de conductores ni a los demás usuarios de la vía.

La seguridad vial siempre será lo primero a la hora de tomar decisiones. Por ello tras los distintos estudios y la colaboración de expertos y profesionales en la materia se ha conseguido demostrar que ciertas vías de nuestro territorio son aptas para que por ellas circulen vehículos a velocidades más elevadas a las que la norma actual establece.

El objetivo principal siempre ha sido reducir la tasa de fallecidos por siniestros de tráfico. En anteriores modificaciones se dijo que reducir la velocidad en las carreteras convencionales era necesario ya que es en este tipo de vías en donde tienen lugar en torno al 75 % de los accidentes con víctimas y que la velocidad inadecuada es la causa concurrente en el 20 % de los casos.

Hoy en día la situación es completamente distinta. España es uno de los países del mundo con mayor número de kilómetros de vías de alta capacidad, vías más seguras y que permiten mayor confort en los desplazamientos. La seguridad con la que cuentan nuestras carreteras de alta velocidad no es la misma que las vías convencionales.

Analizando el contexto europeo, vemos como países como Alemania cuentan desde hace muchos años con las llamadas “Autobahn”, vías de alta velocidad que carecen de límites de velocidad en algunos de sus tramos. Los vehículos alemanes cuentan con las mismas características que los vehículos que circulan por nuestro país y las carreteras españolas cuentan con las mismas condiciones de seguridad que muchas de las carreteras alemanas que carecen de límites de velocidad.

Por tanto, tras los distintos estudios que se han realizado durante los últimos años se elimina el límite de velocidad actual en ciertas vías de territorio español. Con esta finalidad, se modifica el artículo 48 del Reglamento General de Circulación.

Este real decreto cumple con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Es eficaz y proporcional, ya que regula los aspectos imprescindibles para que se pueda cumplir lo previsto en él. En cuanto al principio de seguridad jurídica, la norma establece de manera clara los límites que han de aplicarse. Además, en el proceso de elaboración de la norma han participado los representantes de los distintos usuarios afectados, respetando así en el principio de transparencia. Durante su tramitación también se ha sustanciado consulta pública previa y se han realizado tanto el trámite de audiencia como el de información pública. Por último, la norma es coherente con el principio de eficiencia, dado que su aplicación evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionaliza la gestión de los recursos públicos.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21.^a de la Constitución Española.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de noviembre de 2025.

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.*

Se modifican el primer párrafo y la letra a) del apartado 1 del artículo 48 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que quedan redactados en los términos siguientes:

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en este artículo, son las siguientes:

a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up	Camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	90

1.º En carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de circulación, el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

2.º A los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, se aplican los mismos límites de velocidad que se establecen para las motocicletas de dos ruedas.

3.º No obstante lo indicado en el cuadro anterior la persona titular del Ministerio del Interior podrá, en función, entre otros, de criterios de seguridad, idoneidad, climatología, longitud de la vía, cercanía a poblados, proximidad a salidas concurridas y nivel de congestión, establecer que, para determinados tramos de determinadas autopistas, los turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg, Pick-up, podrán circular sin limitación de velocidad alguna. Los tramos de las autopistas a los que se refiere este número serán propuestos por una Comisión formada por expertos en la materia, que realizará al efecto un análisis exhaustivo de las autopistas existentes. La composición y el funcionamiento de dicha Comisión se determinarán por Orden de la persona titular del Ministerio del Interior.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

Disposición final primera. Título competencial.

El presente real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 12 de noviembre de 2025.

FELIPE R.

La persona encargada del Ministerio del Interior

XXXX