CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL VELOCIDAD

(del 3 al 9 de agosto de 2026)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V.1.0

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 1

2. CONTEXTO GENERAL 2

3. FACTORES DE RIESGO 4

3.1. A mayor velocidad, mayor riesgo de sufrir un siniestro de tráfico 5

3.2. A mayor velocidad, mayor gravedad de las lesiones en los siniestros de tráfico 7

4. NUEVAS TECNOLOGÍAS, NUEVAS OPORTUNDADES 9

4.1. Reglamento UE 2019/2144. Requisitos homologación vehículos de motor 9

5. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA 11

5.1. Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil 11

5.2. Resultados obtenidos por policía municipal 11

6. NORMATIVA SOBRE VELOCIDAD 12

6.1. Límites de velocidad en el ámbito interurbano 12

6.2. Límites de velocidad en el ámbito urbano 14

1. INTRODUCCIÓN

Entre los días **3 y 9 de agosto de 2026,** se realizarán los servicios de vigilancia y control del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención a los excesos de **velocidad** en las vías de circulación.

Las campañas de vigilancia y control sobre los factores de riesgo vinculados al exceso de velocidad se enmarcan en la relevancia que tienen sobre seguridad vial, tanto en el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción, como en el aumento de la severidad de las lesiones de los accidentados. Debe considerarse que la velocidad inadecuada es el tercer factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos siniestros con víctimas mortales, que pasa de 291 casos en accidentes mortales en 2023 a 307 casos en accidentes mortales en 2024, que representa un 22% sobre el total de siniestros mortales considerados en el estudio de los factores concurrentes[1].

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica el uso seguro de las vías como un pilar fundamental para contribuir al objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para el final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación con el uso seguro de las vías destaca promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial, en particular, establecer límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito[2].

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero" asume que aproximadamente un tercio de los accidentes mortales son (en parte) causados por velocidad excesiva o inapropiada y que el riesgo de verse involucrado en un accidente al exceder el límite de velocidad es 12,8 veces mayor que para quienes no exceden la velocidad. Basado en los resultados de la investigación, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha calculado que, si las velocidades medias disminuyeran solo 1 km/h en todas las carreteras de la Unión Europea, se podrían prevenir más de 2.200 muertes en carretera cada año[3].

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la "tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo"[4] en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado y de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, la cual aborda la necesidad de las actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo. Por todo ello, la presente campaña es esencial para contribuir a reducir las actitudes de los usuarios que implican comportamientos que ponen en riesgo su vida, y la vida del resto de usuarios.

[1] Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial en España (2024). Página 85. https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/

[2] Naciones Unidas: Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 15.

[3] Unión Europea: Marco de política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Visión Zero". Página 19.

[4] Dirección General de Tráfico: Estrategia de Seguridad Vial 2030 (España). Página 157.

2. CONTEXTO GENERAL

En el año 2024 fallecieron 1.785 personas en las vías de circulación de nuestro país, 9.561 personas resultaron heridas hospitalizadas, y 125.084 personas resultaron heridas no hospitalizadas. Lo que supone, respecto a 2023, un aumento en las personas heridas hospitalizadas del 3% y del 1% en cuanto a personas heridas no hospitalizadas. Comparando con el año 2019, dichas cifras se traducen en un aumento del 11% en las personas heridas hospitalizadas y una disminución del 4% en lo relativo a personas heridas no hospitalizadas[5].

La velocidad inadecuada se mantiene como el tercer factor concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico en las vías de circulación, presente en el 7% de los accidentes; al mismo tiempo, es factor concurrente en el 22% de los siniestros viales con víctimas mortales con un total de 307 fallecidos[6].

Tabla 1. Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Siniestros viales		Siniestros mortales	
	Nº de casos	%	Nº de casos	%
Alcohol	3.609	12%	273	28%
Distracción	13.164	18%	406	30%
Velocidad inadecuada	5.067	7%	307	22%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.727 y el total de siniestros mortales es 1.373. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 30.509 siniestros viales y una muestra de 990 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

Fuente: Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España (2024).

Se estima que entre el 10 y el 15 % de todos los accidentes y el 30 % de los accidentes mortales son el resultado directo de exceso de velocidad o de una velocidad inadecuada de acuerdo con el Informe temático de seguridad vial sobre velocidad publicado por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial en 2021[7].

En ese informe se destaca la prevalencia del exceso de velocidad por parte de los conductores europeos de acuerdo con los estudios de la Asociación Europea de Investigación de Encuestas (ESRA), en su encuesta electrónica sobre las actitudes de los usuarios de la carretera.

En ese sentido, un 56,3% de los conductores europeos reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad en zonas urbanizadas al menos una vez en el mes anterior a la realización de la encuesta. En España reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad en zonas urbanizadas un 49,7% de los conductores.

---

5 Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial en España (2024). Página 7. https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/

6 Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial en España (2024). Página 85. https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/

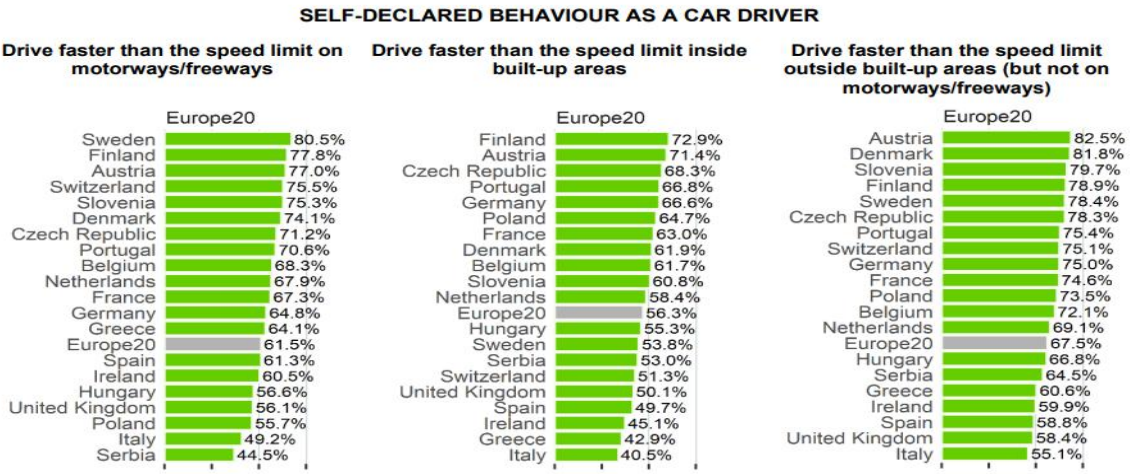
7 Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2021): Road Safety Thematic Report – Speed. Página 3. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

Mensajes fuerza

1-Alrededor del 30% de los siniestros mortales en la carretera son causadas por una velocidad excesiva o inadecuada, en nuestro país es factor concurrente presente en más del 20% de los accidentes mortales.

Y en el ámbito no urbano de las carreteras convencionales (se excluyen las autovías y autopistas), hasta un 67% de los conductores europeos reconocían haber conducido deliberadamente más rápido que el límite de velocidad para dichas vías. En España reconocían conducir deliberadamente más rápido que el límite de velocidad permitido para vías convencionales un 58,8 % de los conductores[8].

Imagen 1. Comportamiento autodeclarado como conductor de automóvil



(Conducir más rápido que el límite de velocidad en 1/autovías/autopistas, 2/dentro de zonas urbanizadas, 3/fuera de zonas urbanizadas)

Aunque el exceso y la velocidad inadecuada son fenómenos generalizados, existen diferencias entre los conductores. Los jóvenes generalmente conducen más rápido que los conductores mayores; los hombres generalmente conducen más rápido que las mujeres; los conductores que viajan por trabajo generalmente conducen más rápido que conductores que viajan por otros motivos[9].

En ese sentido, el Informe temático sobre seguridad vial sobre velocidad, publicado por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial en 2021, estima que la realización de controles sobre el cumplimiento de las normas de velocidad disuade a los conductores de dichas prácticas a niveles muy diferentes.

Por un lado, una multa disuadirá a los conductores de volver a cometer la misma infracción; mientras por otro lado, los conductores que aún no han sido multados también tenderán a reducir la velocidad cuando sienten que la posibilidad de ser detectados es alta. La posibilidad subjetiva de ser detectado conduciendo por encima de los límites permitidos depende no sólo del número real de controles, sino también y especialmente de la percepción de los conductores sobre la presencia de los controles, concluye dicho informe.

Además, la forma en que se lleva a cabo el control de la velocidad parece tener un impacto en su aceptabilidad. Por ejemplo, expertos diversos[10] recomiendan que se realicen controles en las carreteras dónde y cuándo la velocidad tiene un impacto negativo importante en la seguridad vial.

---

[8] Holocher, S., & Holte, H. (2019). Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute. https://www.esranet.eu/en/publications/#europe

[9] Holocher & Holte, 2019; Webster & Wells, 2000; Yannis, Laiou, Theofilatos y Dragomanovits, 2016.

[10] Delaney, Ward, Cameron y Williams, 2005; OCDE/ECMT, 2006; SafetyNet, 2009

Mensajes fuerza

2-Alrededor del 60% de los conductores españoles reconoce circular por encima de los límites de velocidad en carreteras convencionales, casi el 50% lo hace en zonas urbanas, más del 60% reconoce que circula por encima de los límites en autovías y autopistas.

3. FACTORES DE RIESGO

La elevada concurrencia del factor velocidad en la siniestralidad vial mortal y la destacable prevalencia del exceso de velocidad en la conducción requiere un análisis de los factores de riesgo que determinan en parte sus causas y efectos.

La mayoría de las personas no vulneran los límites de velocidad durante todo el tiempo que conducen, sin embargo, hay personas que conducen con velocidad excesiva o inadecuada ocasionalmente y algunas lo hacen muy regularmente.

Diversos estudios, citados por el Observatorio Europeo de Seguridad Vial, muestran que hay cinco razones principales por las que las personas conducen demasiado rápido: (1) igualar la velocidad del tráfico circundante; (2) tener demasiada prisa; (3) disfrutar conduciendo rápido; (4) por aburrimiento; y (5) no darse cuenta de que están conduciendo demasiado rápido.

La morfología de las carreteras y las características de los vehículos también inciden en la conducción a una velocidad excesiva. Si el límite de velocidad no coincide con la impresión que da una determinada infraestructura vial, el límite de velocidad será considerado como no creíble y por lo tanto no observado por algunos conductores.

Y conducir a una velocidad excesiva o inadecuada es una gran amenaza para la seguridad en la carretera. La velocidad es el núcleo del problema de la seguridad vial.

En primer lugar, la velocidad afecta el riesgo de verse involucrado en un accidente. A mayor velocidad, es más difícil reaccionar a tiempo y prevenir un accidente.

En segundo lugar, la velocidad afecta a las lesiones consecuencia de un accidente. A mayor velocidad de impacto, se libera más energía al chocar con otro vehículo, usuario de la vía u obstáculo. Parte de esa energía deberá ser absorbida por un cuerpo humano vulnerable. Existe una relación muy estrecha entre velocidad y riesgo de accidente, y entre velocidad y severidad de las lesiones consecuencia de un accidente [11].

Además de la relación velocidad y riesgo de sufrir un accidente, y riesgo de mayor severidad de las lesiones en caso de siniestro, existen también cuatro circunstancias coadyuvantes:

- Las características del diseño de la vía, no es lo mismo circular a 100Km/h por una autopista que conducir por una carretera rural, y por eso son también diferentes las limitaciones de circulación en diferentes tramos de una misma vía.

- Las diferencias de masa entre los vehículos implicados en la colisión, las diferencias de masa son obvias cuando relacionamos camiones y autobuses con turismos, pero también hay grandes diferencias de masa entre diferentes turismos, y las divergencias de las masas son de una naturaleza completamente distinta en una colisión de un vehículo motorizado y un ciclista o un peatón.

[11] Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2018): Speed and Speed Management. Página 3. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-speedspeedmanagement.pdf

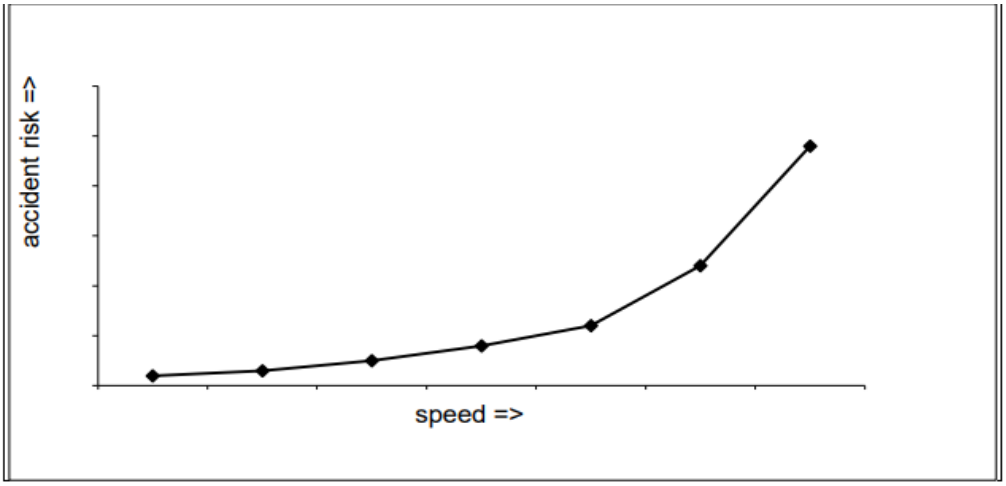
- La vulnerabilidad de determinados usuarios de las vías, por ejemplo, de los usuarios mayores, la probabilidad de sobrevivir de una persona mayor es considerablemente menor a una misma velocidad de impacto que en el caso de una persona joven.

- Los sistemas de seguridad de los vehículos, los vehículos más antiguos adolecen de muchos de los avances tecnológicos que podrían contribuir a minorar los efectos de un siniestro, y consiguientemente una gran parte del parque móvil circula con mayor riesgo.

3.1. A mayor velocidad, mayor riesgo de sufrir un siniestro de tráfico

Desde Nilsson (2004) y Elvik (2009) quedaron fijadas las bases empíricas demostrativas de la relación "a más velocidad mayor riesgo de accidente". El modelo potencial identificaba que un aumento de velocidad de 1Km/h repercutía en un aumento del número de accidentes de tráfico con lesiones graves entre un 2 y 3% dependiendo del tipo de vía. Y cuanto mayor sea el aumento de la velocidad, mayor será el aumento del riesgo de accidente de acuerdo con los principios de la energía cinética y validados en pruebas empíricas.

Imagen 2. Relación entre velocidad y riesgo de accidente



Actualmente, la relación entre el cambio de velocidad y el cambio en el riesgo de accidente con lesiones graves y lesiones mortales es mucho más pronunciada. Van den Berghe & Pelssers (2020) basado en coeficientes del modelo exponencial de Elvik et al. (2019) estima que un aumento de velocidad de 10 km/h repercute en un incremento del riesgo de siniestro mortal del 220% respecto del riesgo original, lo que significa que el riesgo se ha más que duplicado[12].

[12] Observatorio Europeo de Seguridad Vial (2021): Road Safety Thematic Report – Speed. Página 4. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

Imagen 3. Relación entre el cambio de velocidad y la tasa de siniestro

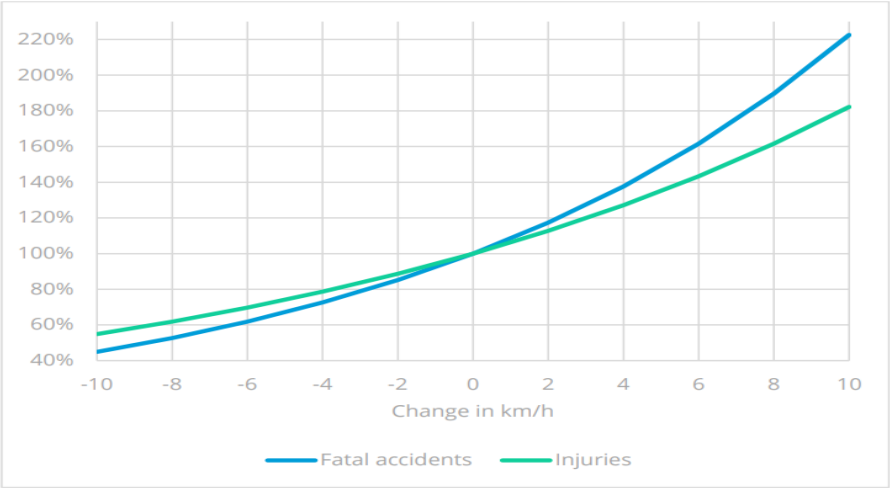


Figure 1. Relationship between speed change and crash rate
Source: Van den Berghe & Pelssers (2020) based on coefficients of exponential model in Elvik et al. (2019)

Además de la velocidad en términos absolutos, la diferencia de velocidad (o variación de la velocidad) también tiene una influencia en la tasa de accidentes; las diferencias de velocidad se traducen también en un aumento del encuentro con otros usuarios de la vía, con la necesidad de más maniobras de cambio carril, más maniobras de adelantamiento, lo que a su vez aumenta el riesgo de accidentes.

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) estima que reducir el promedio de velocidad en 1 km/h en todas las carreteras de la Unión Europea salvaría más de 2.000 vidas al año, así mismo, por su parte la Organización Mundial de la Salud estima que un peatón que es atropellado por un automóvil que se desplaza a 65 km/h tiene cuatro veces más probabilidades de morir en comparación con un vehículo que se desplaza a 50 km/h.

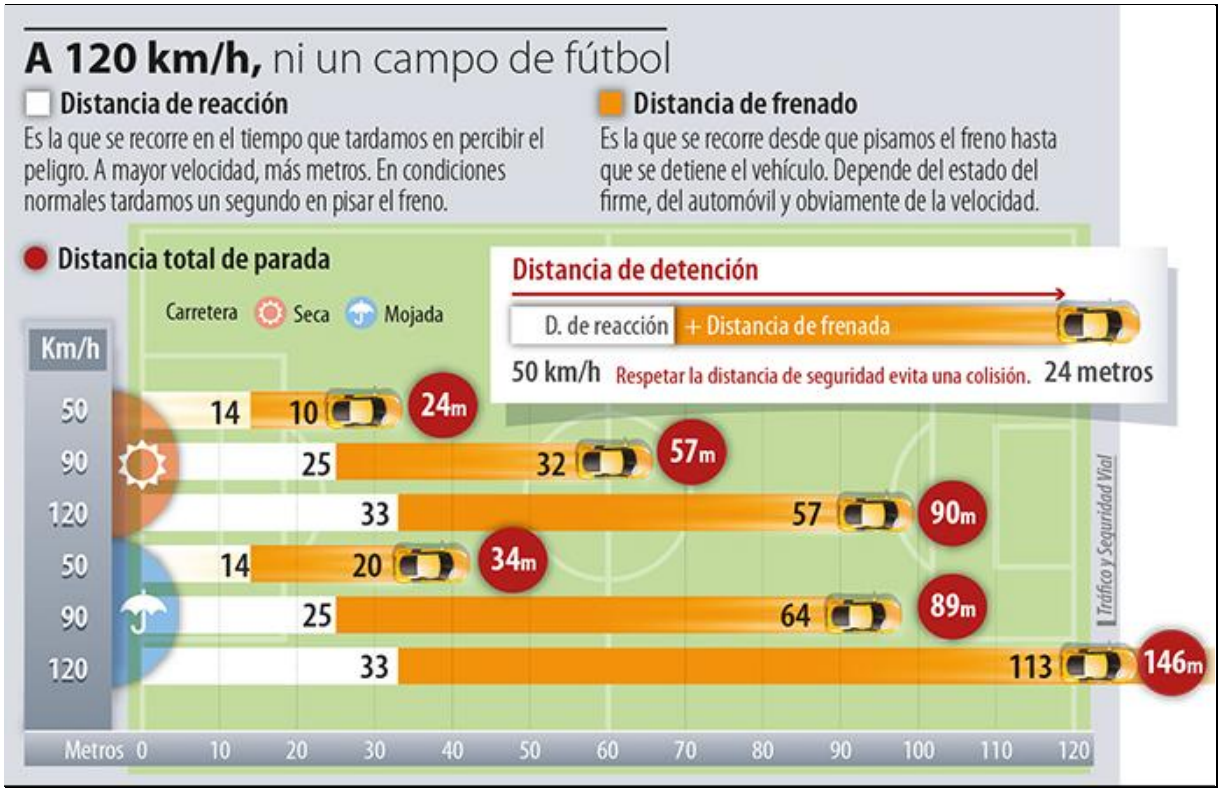
Así mismo, se han identificado los aspectos que incrementan el riesgo de accidente con la velocidad:

- A mayor velocidad el conductor tiene menos tiempo para reaccionar ante un evento inesperado.
- La distancia recorrida antes de que un conductor reaccione es mayor a más velocidad.
- El campo de visión de los conductores se estrecha a medida que conducen más rápido.
- A mayor velocidad de un conductor, el tiempo disponible para que los otros usuarios reaccionen y eviten el peligro se reduce.

Los vehículos que circulan con exceso de velocidad ante cualquier imprevisto y en función de las condiciones de las vías de circulación recorren una distancia considerable fuera de la capacidad de control de sus conductores, con lo que ello supone para la seguridad del propio conductor y del resto de usuarios de la vía.

En ese recorrido fuera del control del conductor, cuanto mayor sea la distancia, mayor será la probabilidad de colisionar contra un obstáculo, contra otro vehículo o atropellar a un peatón.

Imagen 4. Distancia de parada según la velocidad



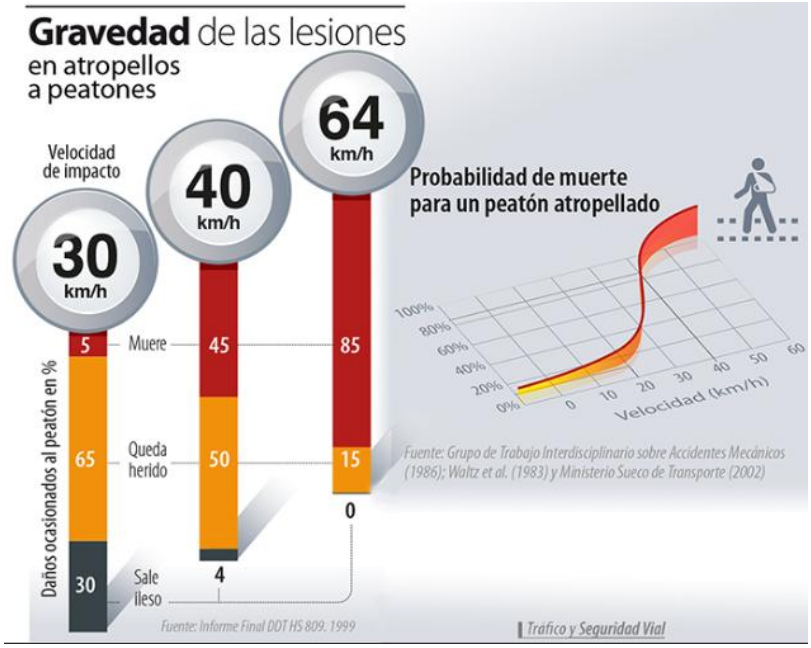
3.2. A mayor velocidad mayor gravedad de las lesiones en los siniestros de tráfico

La velocidad no sólo tiene un impacto en el riesgo de colisión, sino también en la gravedad y consecuencias de la colisión. Para los ocupantes de turismos modernos (con zona deformable, airbags y cinturones de seguridad), el riesgo de fallecer en la carretera es bajo circulando a una velocidad inferior a los 50 km/h, pero resulta muy alto a partir de 100 km/h (Elvik, 2009).

El Informe del Observatorio Europeo de Seguridad Vial sobre velocidad ya citado recoge estudios que estiman que la fuerza sobre el cuerpo resulta de la "cantidad de movimiento" del cuerpo humano, que a su vez es proporcional al cuadrado de su velocidad, con todo lo que ello conlleva.

Lo que explica que incluso si los vehículos tienen una zona de deformación que absorbe virtualmente toda la energía cinética, aún no pueden evitar que los ocupantes puedan resultar con lesiones mortales cuando las velocidades son altas. No es la disipación de energía lo que plantea el peligro, sino la desaceleración, el empuje y la fuerza sobre el cuerpo humano durante la colisión.

En una colisión entre un automóvil y un usuario vulnerable de las vías de circulación (peatones, VMP, ciclistas y conductores de vehículos motorizados de dos ruedas) la probabilidad de fallecimiento es mayor para los usuarios vulnerables, en particular, en el caso de los peatones.



En una colisión con una velocidad de 70 km/h, el riesgo de lesiones mortales es del 16 % para un ocupante de automóvil, y el doble (38%) para un peatón; a 80 km/h, esa probabilidad de sufrir lesiones aumenta al 33% para los ocupantes de un automóvil y aumenta al 61% para peatones (Elvik, 2009).

En 2024 fallecieron 320 peatones, el 18% del total de personas fallecidas (el 22% en 2019). Respecto a 2019, ha habido 61 peatones fallecidos menos (-16%), con tendencias distintas fuera y dentro de la ciudad: 21 peatones menos en vías interurbanas (-16%) y 40 menos en vías urbanas (-16%)[13].

Mensajes fuerza

3- A partir de 80 km/h es prácticamente imposible que un peatón sobreviva a un atropello, mientras que a una velocidad de 30 km/h, el riesgo de muerte del peatón se reduce al 5%.

[13] Dirección General de Tráfico: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial en España (2024). Página 41. https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/

4. NUEVAS TECNOLOGÍAS, NUEVAS OPORTUNIDADES

La Comisión Europea emprendió en mayo del 2018 la tercera y última fase de sus acciones para modernizar el sistema europeo de transportes con una serie de medidas cuyo objetivo es permitir que todas las personas europeas se beneficien de un tráfico vial más seguro, de vehículos menos contaminantes y de soluciones tecnológicas más avanzadas, mientras que a la vez se respalda la competitividad industrial de la industria de la Unión Europea.

4.1. Reglamento UE 2019/2144. Requisitos homologación vehículos de motor

El reglamento UE 2019/2144 relativo a los requisitos de homologación de los vehículos de motor prevé la implantación de nuevos sistemas ADA (Advanced Driver Assistance) en tres fases: julio de 2022, julio de 2024 y enero de 2026.

En julio de 2022, los siguientes ADAS serán obligatorios en vehículos de nueva homologación:

- Advertencia de colisión con peatones y personas usuarias de bicicleta (autobuses y camiones)
- Sistema de información sobre ángulos muertos (autobuses y camiones)
- Detector de marcha atrás
- Sistema de emergencia de mantenimiento del carril (turismos y furgonetas)
- Sistema avanzado de frenado de emergencia (turismos y furgonetas)
- Control de la presión de neumáticos (furgonetas, autobuses y camiones)
- Asistente de velocidad inteligente
- Señal de frenado de emergencia
- Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor
- Registrador de datos de incidencias (turismos y furgonetas)

En la segunda fase, julio de 2024, se incorporarán los siguientes sistemas para vehículos de nueva homologación:

- Ampliación de la zona de impacto en la cabeza (turismos y furgonetas)
- Frenado de emergencia avanzado para peatones y ciclistas (turismos y furgonetas)
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones en el conductor.

Por último, en la tercera y última fase, enero de 2026, los sistemas obligatorios serán los siguientes:

- Campo de visión directa (autobuses y camiones)
- Registrador de datos de incidencias (autobuses y camiones)

La Comisión propone que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas (ADAS, Advanced Driver-Assistance System). Su objetivo es reducir de manera significativa las muertes y lesiones graves en las carreteras de la Unión Europea mediante la introducción de tecnologías de seguridad como un equipamiento normalizado de los vehículos.

Uno de estos sistemas es el Asistente de Velocidad Inteligente (ISA, Intelligent Speed Adaptation) que funciona conectado a un sistema de posicionamiento como el GPS, es capaz de leer las señales de tráfico, ajustar velocidades, evitar superar la distancia de seguridad con el vehículo de delante y corregir la trayectoria del vehículo.

Con estas iniciativas, la Comisión pretende garantizar una transición fluida a un sistema de movilidad seguro, limpio, conectado y automatizado y configurar, asimismo, un entorno en el que las empresas de la UE puedan fabricar mejores vehículos, más limpios, más competitivos y con equipamientos que contribuyan a minimizar riesgos, contribuyendo de ese modo a reducir la siniestralidad.

5. RESULTADOS ÚLTIMA CAMPAÑA

La última campaña especial de vigilancia y control de velocidad se celebró del 13 al 19 de abril de 2026, con un resultado de más de 1.900.000 vehículos controlados y 98.723 vehículos denunciados.

5.1. Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha establecido 3.537 puntos de control de velocidad en los que se controlaron un total de 1.256.540 vehículos.

Del total de vehículos controlados, 78.045 conductores (6,21%) fueron denunciados por circular a una velocidad superior a la permitida, un porcentaje que se mantiene estable en las últimas campañas.

Tabla 2. Resultados obtenidos por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

Campaña	Vehículos Controlados	Vehículos Denunciados	% Vehículos denunciados sobre total controlados
Marzo 2022	105.625	6.859	6,49 %
Julio 2022	747.303	42.202	5,65 %
Abril 2023	792.338	45.220	5,70 %
Abril 2024	833.665	47.346	5,67 %
Julio 2024	955.804	52.888	5,53 %
Abril 2025	1.163.126	75.028	6,50 %
Agosto 2025	1.021.303	68.662	6,72 %
Abril 2026	**1.256.540**	**78.045**	**6,21 %**

5.2. Resultados obtenidos por policía municipal

La contribución de las policías locales de los 151 ayuntamientos participantes ha supuesto la realización de 647.530 verificaciones de velocidad, de las cuales 20.678 fueron objeto de sanción por incumplir los límites de velocidad, lo que representa un 3,19% respecto del total de las verificaciones realizadas.

Tabla 3. Resultados obtenidos por policía municipal

Campaña	Vehículos Controlados	Vehículos Denunciados	% Vehículos denunciados sobre total controlados
Marzo 2022	370.480	9.097	2,46 %
Julio 2022	491.039	12.135	2,47 %
Abril 2023	538.842	21.842	4,05 %
Abril 2024	567.223	21.300	3,76 %
Julio 2024	465.865	11.284	2,42 %
Abril 2025	446.381	18.853	4,22 %
Agosto 2025	312.780	14.336	4,58 %
Abril 2026	**647.530**	**20.678**	**3,19%**

6. NORMATIVA SOBRE VELOCIDAD

El 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, dispone en los apartados 2 y 3 del artículo 21 que:

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. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados, con carácter permanente o temporal. En defecto de señalización específica se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

No obstante, el artículo 379 del Código Penal, tipifica como delito la conducción de vehículos a velocidades por encima de determinados umbrales, estableciendo que: “el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, [que] será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Por último, el párrafo primero del artículo 47 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre habilita la asignación de distintas limitaciones de velocidad al disponer que: “Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.”

6.1. Límites de velocidad en el ámbito interurbano

El Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003) establece las velocidades máximas genéricas en vías fuera de poblado:

	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

Se establecen algunas limitaciones genéricas más estrictas para el transporte escolar y de menores, vehículos que transporten mercancías peligrosas, vehículos especiales y conjuntos de vehículos, vehículos en régimen de transporte especial, entre otros casos singulares.

Así, las autocaravanas tienen un límite de velocidad distinto en función de su masa máxima autorizada. Los vehículos de transporte escolar y de personas menores de edad o vehículos de transporte de mercancías peligrosas deberán circular con un límite de velocidad inferior en 10 km/h respecto del límite genérico en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

Como excepción, en vías 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. En 2022 desapareció la posibilidad que tenían turismos y motocicletas de rebasar en 20 km/h los límites genéricos de velocidad de carreteras convencionales cuando adelantaban a otros vehículos.

Y se añade también la precisión de circular con un límite máximo de 30 km/h en las vías sin pavimentar.

Las infracciones según corresponda por exceso de velocidad tendrán la consideración de graves o muy graves, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad se sancionarán conforme a las cuantías monetarias y pérdida de puntos previstas en el Anexo IV de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Tabla 4. Cuadro de sanciones y puntos por infracciones por exceso de velocidad

Sanciones por exceso de velocidad

		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multas
Graves	Sin puntos	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100 €
Graves con puntos	2 puntos	41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300 €
Graves con puntos	4 puntos	51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400 €
Graves con puntos	6 puntos	61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500 €
Muy graves	6 puntos	71 en adelante	81 en adelante	91 en adelante	101 en adelante	131 en adelante	141 en adelante	151 en adelante	161 en adelante	171 en adelante	181 en adelante	191 en adelante	600 €

Fuente: Anexo IV de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

6.2. Límites de velocidad en el ámbito urbano

La reciente reforma normativa sobre los límites de velocidad en las vías urbanas y travesías aporta también un nuevo instrumento para reforzar la seguridad vial de los usuarios más vulnerables en el ámbito urbano.

En el año 2021 entró en vigor la última modificación del Reglamento General de Circulación en relación con los límites de velocidad en las vías urbanas, que estableció las siguientes limitaciones en el artículo 50:

20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

Se dispone también que las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la autoridad municipal. Excepcionalmente, la autoridad municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, previa señalización específica. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliado por acuerdo de la autoridad municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

Las infracciones de los límites mencionados tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Además, las limitaciones de velocidad en ciudad, en particular, en las vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera y en las vías de un único carril por sentido de circulación supone también reducir la contaminación acústica para todos los residentes circundantes al reducirse el ruido que produce el tráfico rodado. El calmado del tráfico contribuye de igual modo a contrarrestar la emisión de gases contaminantes con un alto impacto nocivo para la salud humana, permitiendo también ahorrar combustible.

En ese sentido, la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias han editado un manual con el fin de promover y ayudar a las autoridades municipales a aplicar esta modificación del Reglamento General de Circulación de forma efectiva, a través de ejemplos reales que se pueden encontrar en las calles de las ciudades de España.

El documento desarrolla, de manera gráfica, ejemplos concretos en los que se describe la sección de la vía mediante un esquema, se hace referencia a la parte específica de la normativa que aplica y, finalmente, se consolida el ejemplo mediante un caso gráfico real. Se puede consultar en el siguiente enlace de la página web de la DGT.