

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES E IGUALDAD

18002 *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.*

La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 fija como objetivo principal que la tasa de fallecidos por siniestros de tráfico por millón de habitantes baje de 37. Al inicio de la década el objetivo era alcanzable, pero los datos de los últimos años evidencian que hay una tendencia sostenida al alza en cuanto al número de víctimas, que requiere de medidas normativas similares a las que están adoptando otros Estados de la Unión Europea.

De entre todas las medidas estructurales a adoptar para revertir esta situación, hay una que se estima que es clave: reducir la velocidad en las carreteras convencionales. Es necesario poner de manifiesto dos datos al respecto: en primer lugar, que es en este tipo de vías en donde tienen lugar en torno al 75 % de los accidentes con víctimas; en segundo lugar, que la velocidad inadecuada es la causa concurrente en el 20 % de los casos.

En España, desde principios de los años ochenta del siglo pasado, el límite de velocidad en las carreteras convencionales para turismos y motocicletas se fijó en 100 y en 90 km/h, dependiendo de si la vía disponía de un arcén practicable de al menos 1,5 metros. En aquellos años, el número de kilómetros de vías de alta capacidad era insignificante, y las carreteras convencionales de primer orden permitían desarrollar una velocidad máxima de 100 km/h con objeto de mejorar la fluidez de la circulación en un contexto de creciente aumento del parque automovilístico.

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. Las carreteras convencionales, que vertebran al país en una inmensa malla, ya no tienen como prioridad aumentar la fluidez de la circulación en general, sino conectar personas y transportar mercancías en un radio de acción más próximo.

Por otra parte, analizando el contexto europeo, se constata que progresivamente la mayoría de los Estados de la Unión Europea han ido adoptando medidas de reducción de las limitaciones de velocidad en aquellas vías en las que no hay separación física de sentidos, siendo la tendencia mayoritaria la limitación de 90 km/h, aunque algunos países han apostado ya por establecer limitaciones de 80 km/h en estas vías.

Con la modificación del artículo 48 desaparece la diferenciación de limitaciones genéricas entre 90 y 100 km/h existente para los turismos y las motocicletas, reduciéndolo a una limitación general de 90 km/h. Formalmente, se introduce un cuadro que simplifica los límites genéricos para las vías y para los vehículos, clasificando a los mismos en tres bloques. De esta forma, las limitaciones para vehículos más específicos se detallan en apartados sucesivos, buscando facilitar cada tipo, aunque en estos casos no se han introducido cambios significativos.

Otro de los objetivos de la modificación es el tratamiento de los límites de velocidad existentes en las carreteras convencionales para los vehículos de transporte de viajeros y de mercancías. En estos casos, a través de la simplificación de los límites en general, se adecúan las limitaciones de estos vehículos reduciendo el diferencial de velocidad respecto de los turismos. De esta forma, se pretende que las diferencias entre los grandes tipos de vehículos no sean superiores a 10 km/h en estas vías. En el supuesto de los camiones implica que en un bloque de carreteras se uniformiza la velocidad a 80 km/h, límite que es común en la gran mayoría de los países de la Unión Europea. En el caso de los autobuses, la limitación genérica a 90 km/h es debido a la baja siniestralidad continuada de este tipo

de vehículos, si bien aquellos que no estén dotados de cinturón de seguridad no podrán circular a más de 80 km/h.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, este real decreto se adecua a los principios de buena regulación.

En cuanto a su necesidad y eficacia esta modificación reglamentaria es la única que permite cumplir los objetivos de reducción de siniestralidad en vías convencionales, establecer un sistema seguro vial en estas carreteras y homogeneizar los límites de velocidad siguiendo las pautas que se van marcando dentro de la Unión Europea.

Respecto a la proporcionalidad y seguridad jurídica, es el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de la disminución de la accidentalidad, todo ello conforme a las pautas que se están implantando en nuestro entorno.

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, así como el de eficiencia no imponiendo cargas administrativas a los ciudadanos.

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.

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación prevista en la disposición final segunda del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Defensa, de Fomento, 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 28 de diciembre de 2018,

DISPONGO:

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

El Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda modificado del siguiente modo:

Uno. El artículo 48 queda modificado parcialmente como sigue:

1. El párrafo a) del apartado 1 queda redactado del siguiente modo:

«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.»

2. El párrafo b) del apartado 1 queda redactado del siguiente modo:

«Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado o en caso de que el autobús no esté dotado de cinturón de seguridad, la velocidad máxima en vías convencionales será de 80 kilómetros por hora.»

3. El párrafo f) del apartado 1 queda redactado del siguiente modo:

«En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h.»

4. Se incorpora el párrafo h) al apartado 1.

«A los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.»

5. El apartado 2 queda redactado del siguiente modo:

«Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 76.a) y 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial».

Dos. Se incorpora la disposición final cuarta.

«Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este reglamento 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 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 única. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 28 de diciembre de 2018.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia,
Relaciones con las Cortes e Igualdad,
CARMEN CALVO POYATO