

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DA PRESIDENCIA, RELACIÓNS COAS CORTES E IGUALDADE

18002 *Real decreto 1514/2018, do 28 de decembro, polo que se modifica o Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.*

A Estratexia de seguridade viaria 2011-2020 fixa como obxectivo principal que a taxa de falecidos por sinistros de tráfico por millón de habitantes baixe de 37. Ao inicio da década o obxectivo era alcanzable, pero os datos dos últimos anos evidencian que hai unha tendencia sostida á alza en canto ao número de vítimas, que require de medidas normativas similares ás que están adoptando outros Estados da Unión Europea.

De entre todas as medidas estruturais que hai que adoptar para reverter esta situación, hai unha que se considera que é clave: reducir a velocidade nas estradas convencionais. É necesario pór de manifesto dous datos ao respecto: en primeiro lugar, que é neste tipo de vías onde teñen lugar arredor do 75 % dos accidentes con vítimas; en segundo lugar, que a velocidade inadecuada é a causa concorrente no 20 % dos casos.

En España, desde principios dos anos oitenta do século pasado, o límite de velocidade nas estradas convencionais para turismos e motocicletas fixouse en 100 e en 90 km/h, dependendo de se a vía dispoñía dunha beiravía practicable de ao menos 1,5 metros. Naqueles anos, o número de quilómetros de vías de alta capacidade era insignificante, e as estradas convencionais de primeira orde permitían desenvolver unha velocidade máxima de 100 km/h con obxecto de mellorar a fluidez da circulación nun contexto de crecente aumento do parque automobilístico.

Hoxe en día a situación é completamente distinta. España é un dos países do mundo con maior número de quilómetros de vías de alta capacidade, vías máis seguras e que permiten maior confort nos desprazamentos. As estradas convencionais, que vertebran o país nunha inmensa malla, xa non teñen como prioridade aumentar a fluidez da circulación en xeral, senón conectar persoas e transportar mercadorías nun raio de acción máis próximo.

Por outra parte, analizando o contexto europeo, conséntase que progresivamente a maioría dos Estados da Unión Europea foron adoptando medidas de redución das limitacións de velocidade naquelas vías en que non hai separación física de sentidos, e a tendencia maioritaria é a limitación de 90 km/h, aínda que algúns países apostaron xa por establecer limitacións de 80 km/h nestas vías.

Coa modificación do artigo 48 desaparece a diferenciación de limitacións xenéricas entre 90 e 100 km/h existente para os turismos e as motocicletas, reducíndoo a unha limitación xeral de 90 km/h. Formalmente, introdúcese un cadro que simplifica os límites xenéricos para as vías e para os vehículos, clasificándoos en tres bloques. Desta forma, as limitacións para vehículos máis específicos detállanse en apartados sucesivos, para facilitar cada tipo, aínda que nestes casos non se introduciron cambios significativos.

Outro dos obxectivos da modificación é o tratamento dos límites de velocidade existentes nas estradas convencionais para os vehículos de transporte de viaxeiros e de mercadorías. Nestes casos, a través da simplificación dos límites en xeral, adécuanse as limitacións destes vehículos reducindo o diferencial de velocidade respecto dos turismos. Desta forma, preténdese que as diferenzas entre os grandes tipos de vehículos non sexan superiores a 10 km/h nestas vías. No suposto dos camións, implica que nun bloque de estradas se uniformiza a velocidade a 80 km/h, límite que é común na gran maioría dos países da Unión Europea. No caso dos autobuses, a limitación xenérica a 90 km/h é debido á baixa sinistralidade continuada deste tipo de vehículos, ben que aqueles que non estean dotados de cinto de seguridade non poderán circular a máis de 80 km/h.

De acordo co disposto no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, este real decreto adécuase aos principios de boa regulación.

En canto á súa necesidade e eficacia, esta modificación regulamentaria é a única que permite cumprir os obxectivos de redución de sinistralidade en vías convencionais, establecer un sistema seguro viario nestas estradas e homoxeneizar os límites de velocidade seguindo as pautas que se van marcando dentro da Unión Europea.

Respecto á proporcionalidade e seguridade xurídica, é o instrumento máis adecuado para garantir a consecución da diminución da accidentalidade, todo isto conforme as pautas que se están implantando na nosa contorna.

Ademais, no proceso de elaboración da norma participaron os representantes dos distintos usuarios afectados, respectando así o principio de transparencia e o de eficiencia, ao non impoñer cargas administrativas aos cidadáns.

Sobre esta norma emitiu informe o Consello Superior de Tráfico, Seguridade Viaria e Mobilidade Sustentable, de conformidade co disposto no artigo 8 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

Este real decreto dítase ao abeiro da habilitación prevista na disposición derradeira segunda do Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

Na súa virtude, por proposta dos ministros do Interior, de Defensa, de Fomento e de Industria, Comercio e Turismo, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 28 de decembro de 2018,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.*

O Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro, queda modificado do seguinte modo:

Un. O artigo 48 queda modificado parcialmente como segue:

1. O parágrafo a) do número 1 queda redactado do seguinte modo:

«a)

	Turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada igual ou inferior a 3.500 kg, pick-up	Camións, tractocamións, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque e resto de vehículos	Autobuses, vehículos derivados de turismo e vehículos mixtos adaptables
Autoestrada e autovía . . .	120	90	100
Convencional	90	80	90

1.º En estradas convencionais con separación física dos dous sentidos de circulación, o titular da vía poderá fixar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas e autocaravanas con masa máxima autorizada igual ou inferior a 3.500 kg.

2.º Aos vehículos de tres rodas asimilados ás motocicletas aplícanse os mesmos límites de velocidade que se establecen para as motocicletas de dúas rodas.»

2. O parágrafo b) do número 1 queda redactado do seguinte modo:

«Para os vehículos que realicen transporte escolar e de menores ou que transporten mercadorías perigosas reducirase en 10 quilómetros por hora a velocidade máxima fixada no parágrafo a) en función do tipo de vehículo e da vía pola que circula.

No suposto de que nun autobús viaxen pasaxeiros de pé porque así estea autorizado ou en caso de que o autobús non estea dotado de cinto de seguridade, a velocidade máxima en vías convencionais será de 80 quilómetros por hora.»

3. O parágrafo f) do número 1 queda redactado do seguinte modo:

«Nas vías sen pavimentar o límite de velocidade máximo será de 30 km/h.»

4. Incorpórase o parágrafo h) ao número 1.

«Aos vehículos de tres rodas e cuadríciclos en calquera tipo de vía onde estea permitida a súa circulación aplícase o límite de 70 quilómetros por hora.»

5. O número 2 queda redactado do seguinte modo:

«As infraccións ás normas deste precepto terán a consideración de graves ou moi graves, segundo corresponda polo exceso de velocidade, conforme se prevé nos artigos 76.a) e 77.a), ambos do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.»

Dous. Incorpórase a disposición derradeira cuarta.

«Disposición derradeira cuarta. *Título competencial.*

Este regulamento dítase ao abeiro da competencia exclusiva atribuída ao Estado sobre tráfico e circulación de vehículos de motor polo artigo 149.1.21.^a da Constitución española.»

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto no presente real decreto.

Disposición derradeira única. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor ao mes da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 28 de decembro de 2018.

FELIPE R.

A vicepresidenta do Goberno e ministra da Presidencia,
Relacións coas Cortes e Igualdade,
CARMEN CALVO POYATO