

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, RELACIONS AMB LES CORTS I IGUALTAT

18002 *Reial decret 1514/2018, de 28 de desembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

L'Estratègia de seguretat viària 2011-2020 fixa com a objectiu principal que la taxa de morts per sinistres de trànsit per milió d'habitants baixi de 37. A l'inici de la dècada l'objectiu era assolible, però les dades dels últims anys evidencien que hi ha una tendència sostinguda a l'alça quant al nombre de víctimes, que requereix mesures normatives similars a les que estan adoptant altres estats de la Unió Europea.

D'entre totes les mesures estructurals a adoptar per revertir aquesta situació, n'hi ha una que es considera que és clau: reduir la velocitat en les carreteres convencionals. És necessari posar de manifest dues dades pel que fa a això: en primer lloc, que és en aquest tipus de vies on tenen lloc entorn del 75% dels accidents amb víctimes; en segon lloc, que la velocitat inadequada és la causa concurrent en el 20% dels casos.

A Espanya, des de principis dels anys vuitanta del segle passat, el límit de velocitat en les carreteres convencionals per a turismes i motocicletes es va fixar en 100 i en 90 km/h, depenent de si la via disposava d'un voral practicable d'almenys 1,5 metres. En aquells anys, el nombre de quilòmetres de vies d'alta capacitat era insignificant, i les carreteres convencionals de primer ordre permetien arribar a una velocitat màxima de 100 km/h per tal de millorar la fluïdesa de la circulació en un context d'augment creixent del parc automobilístic.

Avui dia la situació és completament diferent. Espanya és un dels països del món amb més nombre de quilòmetres de vies d'alta capacitat, vies més segures i que permeten més confort en els desplaçaments. Les carreteres convencionals, que vertebraven el país en una malla immensa, ja no tenen com a prioritat augmentar la fluïdesa de la circulació en general, sinó connectar persones i transportar mercaderies en un radi d'acció més proper.

D'altra banda, amb l'anàlisi del context europeu, es constata que progressivament la majoria dels estats de la Unió Europea han anat adoptant mesures de reducció de les limitacions de velocitat en aquelles vies en què no hi ha separació física de sentits, i és la tendència majoritària la limitació de 90 km/h, encara que alguns països han apostat ja per establir limitacions de 80 km/h en aquestes vies.

Amb la modificació de l'article 48 desapareix la diferenciació que hi ha de limitacions genèriques entre 90 i 100 km/h per als turismes i les motocicletes, i ho redueix a una limitació general de 90 km/h. Formalment, s'introdueix un quadre que simplifica els límits genèrics per a les vies i per als vehicles, i els classifica en tres blocs. D'aquesta manera, les limitacions per a vehicles més específics es detallen en apartats successius, i cerca facilitar cada tipus, encara que en aquests casos no s'han introduït canvis significatius.

Un altre dels objectius de la modificació és el tractament dels límits de velocitat que hi ha en les carreteres convencionals per als vehicles de transport de viatgers i de mercaderies. En aquests casos, a través de la simplificació dels límits en general, s'adeqüen les limitacions d'aquests vehicles i es redueix el diferencial de velocitat respecte dels turismes. D'aquesta manera, es pretén que les diferències entre els grans tipus de vehicles no siguin superiors a 10 km/h en aquestes vies. En el supòsit dels camions implica que en un bloc de carreteres s'uniformitza la velocitat a 80 km/h, límit que és comú a la gran majoria dels països de la Unió Europea. En el cas dels autobusos, la limitació genèrica a 90 km/h és a causa de la baixa sinistralitat continuada d'aquest tipus de vehicles, si bé els que no estiguin dotats de cinturó de seguretat no podran circular a més de 80 km/h.

D'acord amb el que disposa l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació.

Quant a la necessitat i eficàcia, aquesta modificació reglamentària és l'única que permet complir els objectius de reducció de sinistralitat en vies convencionals, establir un sistema viari segur en aquestes carreteres i homogeneïtzar els límits de velocitat seguint les pautes que es marquen dins de la Unió Europea.

Respecte a la proporcionalitat i seguretat jurídica, és l'instrument més adequat per garantir la consecució de la disminució de l'accidentalitat, tot això de conformitat amb les pautes que s'estan implantant en el nostre entorn.

A més en el procés d'elaboració de la norma han participat els representants dels diferents usuaris afectats, i es respecta així el principi de transparència, així com el d'eficiència en no imposar càrregues administratives als ciutadans.

Aquesta norma ha rebut l'informe del Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, de conformitat amb el que disposa l'article 8 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'habilitació prevista en la disposició final segona del Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

En virtut d'això, a proposta dels ministres de l'Interior, de Defensa, de Foment, i d'Indústria, Comerç i Turisme, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 28 de desembre de 2018,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.*

El Reglament general de circulació, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 48 queda modificat parcialment de la manera següent:

1. El paràgraf a) de l'apartat 1 queda redactat de la manera següent:

«a)

	Turismes, motocicletes, autocaravanes de massa màxima autoritzada igual o inferior a 3.500 kg, <i>Pick-up</i>	Camions, camions tractor, furgonetes, autocaravanes de massa màxima autoritzada superior a 3.500 kg, vehicles articulats, automòbils amb remolc i la resta de vehicles	Autobusos, vehicles derivats de turisme i vehicles mixtos adaptables
Autopista i autovia	120	90	100
Convencional	90	80	90

1r En carreteres convencionals amb separació física dels dos sentits de circulació, el titular de la via pot fixar un límit màxim de 100 km/h per a turismes, motocicletes i autocaravanes amb massa màxima autoritzada igual o inferior a 3.500 kg.

2n Als vehicles de tres rodes assimilats a les motocicletes, s'apliquen els mateixos límits de velocitat que s'estableixen per a les motocicletes de dues rodes.»

2. El paràgraf b) de l'apartat 1 queda redactat de la manera següent:

«Per als vehicles que realitzin transport escolar i de menors o que transportin mercaderies perilloses, s'ha de reduir en 10 quilòmetres per hora la velocitat màxima fixada en el paràgraf a) en funció del tipus de vehicle i de la via per la qual circula.

En cas que en un autobús viatgin passatgers dempeus perquè estigui autoritzat així o en cas que l'autobús no estigui dotat de cinturó de seguretat, la velocitat màxima en vies convencionals és de 80 quilòmetres per hora.»

3. El paràgraf f) de l'apartat 1 queda redactat de la manera següent:

«En les vies sense pavimentar el límit de velocitat màxim és de 30 km/h.»

4. S'incorpora el paràgraf h) a l'apartat 1.

«Als vehicles de tres rodes i quadricicles en qualsevol tipus de via on estigui permesa la seva circulació s'aplica el límit de 70 quilòmetres per hora.»

5. L'apartat 2 queda redactat de la manera següent:

«Les infraccions a les normes d'aquest precepte tenen la consideració de greus o molt greus, segons correspongui per l'excés de velocitat, de conformitat amb el que preveuen els articles 76a) i 77a), tots dos del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària».

- Dos. S'incorpora la disposició final quarta.

«Disposició final quarta. *Títol competencial.*

Aquest reglament es dicta a l'empara de la competència exclusiva atribuïda a l'Estat sobre trànsit i circulació de vehicles de motor, per l'article 149.1.21a de la Constitució espanyola.»

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entrarà en vigor al cap d'un mes de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 28 de desembre de 2018.

FELIPE R.

La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència,
Relacions amb les Corts i Igualtat,
CARMEN CALVO POYATO