



**REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN PARA LA APLICACIÓN Y DESARROLLO 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, APROBADO POR 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, lejos de la prolija casuística que existía antes. 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.

El objeto principal de la unificación a 90 km/h. de las limitaciones de velocidad son los turismos y las motocicletas, por ser los colectivos en donde se han centrado la accidentalidad en los últimos años. Para el resto de vehículos se han tomado



como referencia los límites de velocidad existente para las carreteras que disponían de arcén practicable de al menos 1,5 metros, de forma que las variaciones en las limitaciones de velocidad son mínimas, y siempre guardando coherencia con los límites fijados para turismos y motocicletas. Además, otro efecto de la nueva regulación es que se produce una reducción en el diferencial de los límites de velocidad entre vehículos ligeros y pesados, medida demandada por el sector profesional y que es común en el resto de países europeos.

El real decreto se adecua a los principios de buena regulación a que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ...

## DISPONGO:

**Artículo único.** Modificación del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto refundido 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, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

El **artículo 48 del** Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo de marzo, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda modificado como sigue:

**Uno. El párrafo a)** del apartado 1 queda redactado en los siguientes términos:

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

	<b>Turismos y motocicletas</b>	<b>Camiones y furgonetas.</b>	<b>Resto de vehículos, incluidos autobuses</b>
Autopista y autovía	120	90	100
Convencional	90	80	80



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 y motocicletas.

Para las autocaravanas, el límite de velocidad será el aplicable en función de su masa máxima autorizada.

Para los automóviles con remolque y 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 apartado 1 en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.”

**Dos.** Se suprime el párrafo f) del apartado 1.

**Tres.** El apartado 2 queda redactado de la siguiente forma:

“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”.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

**Disposición final.** *Entrada en vigor.*

**El presente real decreto** entrará en vigor el 2 de enero de 2019.