

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

**10439** *Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegem i entenguen aquesta llei.

Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione:

#### ÍNDEX

Preàmbul.

Capítol I. Disposicions generals.

Article 1. Objecte.

Article 2. Definicions.

Article 3. Elements funcionals.

Article 4. Carreteres i Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Article 5. Carreteres de l'Estat no integrades en la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Article 6. Deure d'informació.

Capítol II. Planificació, projecte, construcció i explotació de carreteres.

Secció 1a. Planificació.

Article 7. Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.

Article 8. Coordinació amb altres departaments ministerials.

Secció 2a. Programació, estudis i projectes de carreteres.

Article 9. Principis generals.

Article 10. Programes de carreteres.

Article 11. Estudis de carreteres.

Article 12. Aprovació d'estudis i projectes.

Article 13. Avaluació ambiental.

Article 14. Avaluació i auditories de seguretat viària.

Article 15. Avaluació cost-benefici, anàlisi multicriteri i viabilitat financera.

Article 16. Ordenació del territori i ordenació urbanística.

Secció 3a. Construcció de carreteres.

Article 17. Expropiació i afeció de béns i drets.

Article 18. Exempció de controls previs.

Secció 4a. Finançament.

Article 19. Finançament.

Article 20. Contribucions especials.

Secció 5a. Explotació.

Article 21. Explotació.

- Article 22. Competència.
- Article 23. Exempcions de peatge.
- Article 24. Gestió indirecta per concessió.
- Article 25. Altres sistemes de gestió indirecta.
- Article 26. Àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs.
- Article 27. Adjudicació d'àrees de servei.
  
- Capítol III. Ús i defensa de les carreteres.
  
- Secció 1a. Limitacions a la propietat.
  
- Article 28. Zones de protecció de la carretera: disposicions generals.
- Article 29. Zona de domini públic.
- Article 30. Obligació de delimitació i facultat d'investigació.
- Article 31. Zona de servitud.
- Article 32. Zona d'afecció.
- Article 33. Zona de limitació a l'edificabilitat.
- Article 34. Facultat d'expropiació.
- Article 35. Paralització d'obres o suspensió d'usos no legalitzats.
- Article 36. Limitació d'accessos.
- Article 37. Publicitat.
- Article 38. Limitacions a la circulació.
- Article 39. Instal·lacions d'aforament i pesada.
- Article 40. Danys a la carretera.
  
- Secció 2a. Infraccions i sancions.
  
- Article 41. Infraccions.
- Article 42. Potestat sancionadora.
- Article 43. Sancions.
- Article 44. Competència.
- Article 45. Prescripció d'infraccions.
  
- Capítol IV. Travessies i trams urbans.
  
- Article 46. Travessies.
- Article 47. Trams urbans.
- Article 48. Estudis de delimitació de trams urbans.
- Article 49. Entregues als ajuntaments de trams urbans de carreteres.
  
- Disposició addicional primera. Catàleg de carreteres estatals.
- Disposició addicional segona. Normativa tècnica bàsica i senyalització.
- Disposició addicional tercera. Transferència de carreteres i trams.
- Disposició addicional quarta. Interessos de la defensa nacional.
- Disposició addicional quinta. Inscripcions en el Cadastre.
- Disposició addicional sexta. Cooperació interadministrativa.
  
- Disposició transitòria primera. Delimitació de trams urbans.
- Disposició transitòria segona. Règim transitori d'expropiacions.
  
- Disposició derogatòria única. Derogació normativa.
  
- Disposició final primera. El Reglament de la Llei de Carreteres.
- Disposició final segona. Modificació de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.
- Disposició final tercera. Modificació del text refós de la Llei del Sòl, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny.

Disposició final quarta. Actualització de sancions.  
Disposició final quinta. Títol competencial.  
Disposició final sexta. Entrada en vigor.

Annex I. Definicions.  
Annex II. Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

## PREÀMBUL

La Constitució Espanyola, en els articles 149.1.21a i 24a, atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interés general o la realització de les quals afecte més d'una comunitat autònoma.

La clàssica consideració de la carretera en el seu triple aspecte, com a domini públic, com a obra pública i com a suport per a la prestació d'un servei públic, s'ha vist reflectida amb major o menor intensitat en les successives legislacions viàries que des de fa segles s'han succeït al nostre país, procurant adaptar-se en cada moment històric a l'evolució de la seua realitat física i de les demandes de la societat a la qual havien de servir.

En aquest sentit es pot afirmar que la legislació viària espanyola sempre ha gaudit d'un nivell paral·lel al de les carreteres objecte de la seua regulació, que és en l'actualitat molt notable a Espanya i ha aconseguit en les últimes dècades una extensió i qualitat tècnica que es pot comparar molt satisfactòriament amb les de les nacions més desenvolupades, mercé a un esforç sense precedents de la societat espanyola en l'àmbit de les infraestructures d'acord amb les seues característiques com a element bàsic en el sistema de transport i en la vertebració territorial del país.

La fins ara vigent Llei de Carreteres, Llei 25/1988, de 29 de juliol, va ser promulgada després que en els anys anteriors s'havia produït la transferència a les comunitats autònomes d'una part important de les carreteres de l'Estat, i en un moment en què s'iniciava la modernització de la xarxa en compliment del Pla General de Carreteres 1984-1991. Aquesta llei va ser modificada parcialment per la Llei 24/2001, de 27 de desembre, el Reial Decret Llei 11/2001, de 22 de juny, la Llei 14/2000 de 29 de desembre, el Reial Decret Llei 15/1999, d'1 d'octubre, la Llei 66/1997, de 30 de desembre, la Llei 13/1996, de 30 de desembre, i la Llei 42/1994, de 30 de desembre.

En desplegament de l'esmentada llei, el Reglament General de Carreteres va ser aprovat per Reial Decret 1812/1994, de 2 de setembre, i modificat parcialment pel Reial Decret 114/2011, de 9 de febrer, Reial Decret 597/1997, de 16 d'abril, Reial Decret 1911/1997, de 19 de desembre, i Llei 42/1994, de 30 de desembre.

Ha transcorregut més d'un quart de segle des de l'inici d'aquell traspàs de carreteres i des de la promulgació de la llei, i en aquest temps s'han produït canvis substancials en les xarxes de carreteres tant de l'Estat com de les comunitats autònomes i administracions locals. També s'han produït importants canvis en la consideració social cap a aspectes com ara la seguretat viària, la integració de les infraestructures en el medi ambient, la recerca de l'eficiència en la gestió de les xarxes de transport, i en la dels recursos financers públics, assumptes tots en què les demandes de la societat espanyola són en l'actualitat més exigents que en els anys en què es va promulgar la llei anterior. D'altra banda, és cada vegada major l'atenció que es concedeix al servei que presten les carreteres i no sols a les obres que cal dur a terme per a això, considerant que el bon servei exigeix molt més que la mera execució de les infraestructures.

S'imposa així l'obligació de resoldre els problemes que crea la creixent necessitat de major mobilitat ocupant el menor territori possible, la qual cosa determina la prioritat d'optimitzar el servei que presta la infraestructura existent abans de construir noves carreteres. Aquesta optimització del servei es basa en l'adequada integració dels diferents modes de transport, a potenciar el transport públic, en una efectiva coordinació tant entre les distintes xarxes de carreteres com en la intermodalitat, i a preservar adequadament tant la condició física de les vies, per mitjà d'una conservació i explotació adequades, com

la seua condició funcional, evitant que es degraden per usos aliens a la seua funció o per actuacions perjudicials.

Igualment s'imposa la necessitat de conciliar el planejament i desenvolupament urbanístic i l'ordenació del territori amb el manteniment del flux de trànsit de llarg recorregut lliure d'entorpiraments que podrien afectar molt negativament la Xarxa de Carreteres de l'Estat i provocar ineficiències en la gestió dels recursos que s'hi dediquen.

Per tot això és necessari actualitzar la legislació de carreteres, procurant mantindre una certa continuïtat en la seua estructura i contingut però amb les modificacions necessàries per a adequar els seus preceptes al que actualment requereix l'adequada prestació del servei públic viari.

Per això s'ha considerat convenient introduir en la llei el concepte de servei públic viari, el qual, encara que conegut i considerat tradicionalment com a base de la gestió de carreteres, no quedava explícitament reflectit en la legislació de carreteres vigent.

En línia amb això que s'ha indicat, el text reflecteix la importància que s'ha de donar a aquells aspectes de la gestió orientats a aconseguir la major compatibilitat i coordinació possibles entre la construcció, conservació i explotació d'infraestructures i la gestió i defensa del medi ambient en el seu concepte més ampli.

D'altra banda, el notable desenvolupament de les xarxes de carreteres a Espanya imposa la necessitat de reajustar les competències de l'Estat i de les restants administracions públiques sobre determinades carreteres, de manera que s'obtinga una racionalització de la gestió de les xarxes basada en criteris funcionals. Aquesta racionalització és essencial per a aconseguir la imprescindible coordinació entre les actuacions de cada administració en les seues pròpies xarxes, ja que en cas contrari el solapament de funcions fa molt difícil evitar disfuncions i harmonitzar planificacions. Així mateix, es fa imprescindible agilitzar el procediment per a possibilitar els intercanvis de titularitat entre les distintes xarxes quan la permuta o cessió de trams o itineraris siga convenient per a l'interés públic.

En aquest sentit resulta bàsic el criteri que a l'Administració General de l'Estat li competeix proporcionar servei al trànsit de llarg recorregut unint els nuclis de població més importants i al que es dirigeix als principals punts de connexió del territori nacional amb les xarxes dels països veïns, amb els principals centres logístics, etc. Tot això en els termes que s'estableixen en aquesta llei. Correspon a les administracions autonòmiques i locals, d'altra banda, fer-se càrrec del servei de distribució del trànsit des de la xarxa de llarg recorregut fins als distints punts del territori del seu àmbit territorial, de manera que tenen un paper complementari però fonamental per a aconseguir una òptima accessibilitat al territori.

L'especialització funcional de les xarxes de carreteres és un principi essencial, no sols per a facilitar la bona coordinació entre administracions, sinó també, i en això es correspon amb una altra de les prioritats socials abans mencionades, per a optimitzar la seguretat viària. En efecte, la separació en la mesura possible dels trànsits de llarg, mitjà i curt recorregut és sempre una acció eficaç per a lluitar contra l'accidentalitat, ja que propicia l'ús de la via de manera més homogènia i per tant més previsible.

Íntimament relacionada amb el tipus de servei que ha de prestar la via, i en particular amb la seguretat, es troba també la necessitat de controlar els accessos a les carreteres. La legislació anterior ja considerava aquest aspecte; no obstant això, de manera creixent durant els últims vint-i-cinc anys, el desenvolupament urbanístic, comercial i industrial sotmet les carreteres de l'Estat a una pressió contínua d'obertura de noves connexions per a facilitar l'accés a desenvolupaments de qualsevol tipus, obviant que cada nou accés és un nou punt conflictiu i que l'accessibilitat als punts concrets del territori, encara que estiguen pròxims a la xarxa de llarg recorregut, s'ha de fer a través de xarxes de distribució per a no perjudicar la funció principal de les carreteres de l'Estat.

És cap a aquest servei i el trànsit de llarg recorregut com a destinatari principal de les carreteres de la xarxa, cap a on s'han de dirigir els esforços de l'Administració de carreteres de l'Estat, tenint en compte aquests principis a l'hora que les actuacions puntuals a planejar i desenvolupar per tercers al llarg del seu recorregut siguen compatibles amb el fi principal de la via, tant en la defensa de les seues zones de protecció legalment determinades com

en l'adequada gestió dels accessos sol·licitats pels desenvolupaments contigus; siguen de caràcter públic o privat, amb la perspectiva de la seguretat viària com a objectiu bàsic entre els mencionats. Sense detriment del principi constitucional de la coordinació entre administracions, la defensa de la via exigeix que les actuacions futures a realitzar prenent com a suport aquesta via es facen sobre la base de la compatibilitat amb l'ús principal de la infraestructura, la qual haurà de ser demostrada per l'interessat promotor de qualsevol actuació que la pugui afectar.

Les consideracions exposades sobre la racionalització de la xarxa i la necessitat d'insistir en el control dels accessos a aquesta feien necessari modificar la classificació de les carreteres, suprimint la categoria de les vies ràpides i creant la de carreteres multicarril. Així, en aquesta llei se suprimeix l'anterior categoria de «via ràpida» perquè no és necessària una categoria especial per a aquestes carreteres convencionals amb un nom que implica a més un missatge contrari a la seguretat viària, així com per a l'adequació amb altres lleis sectorials molt relacionades amb l'àmbit d'aplicació d'aquesta norma.

A fi de facilitar la posada en pràctica de tot això dins de la Xarxa de Carreteres de l'Estat s'estableixen les condicions per a definir dins d'aquesta una xarxa bàsica i una xarxa complementària. També s'estableix una nova categoria de carreteres que, sent de titularitat estatal, no pertanyen però a la Xarxa de Carreteres de l'Estat pròpiament dita: el viari annex a aquesta xarxa, i en el seu si, les carreteres transferibles a altres administracions per no complir les condicions que s'exigeixen per a integrar-se en la Xarxa de l'Estat. Es tracta d'una categoria transitòria, ja que també s'estableix l'obligació de l'Administració General de l'Estat de promoure les oportunes transferències de titularitat, prioritzant la figura de l'acord amb l'administració pública que corresponga. Això suposa el compliment d'una de les mesures contingudes en l'informe de la Comissió per a la reforma de les administracions públiques, que assenyalava que en l'àmbit de carreteres i a fi d'evitar duplicitats de gestió es modificarà la legislació per a la cessió gratuïta a ajuntaments de trams de carreteres de l'Estat que siguen travessies urbanes.

Una altra de les actuals prioritats socials és la percepció de les infraestructures viàries sota el prisma de la mobilitat sostenible. Aquesta sostenibilitat implica entre altres coses aconseguir la major eficiència en la gestió i ús de la infraestructura existent abans d'ocupar més territori amb noves carreteres. També la sostenibilitat imposa la consideració de la intermodalitat en l'entorn de les aglomeracions urbanes, i la compatibilitat de les carreteres amb la millor defensa i protecció del medi ambient, com a aspectes essencials a tindre en compte en establir la política de carreteres. La present llei recull aquestes prioritats i consideracions i estableix una sèrie de preceptes dirigits a la seua implantació pràctica en les actuacions en la xarxa viària.

La relació entre les carreteres, l'ordenació del territori i el planejament urbanístic també s'aborda en la llei, que recull la necessitat que els desenvolupaments urbanístics integren les seues pròpies previsions per a satisfer les demandes locals de mobilitat que generen. El procés urbanitzador no es pot recolzar en l'exigència contínua de noves carreteres estatals que vinguen a solucionar aquestes demandes, ja que no és la funció de les dites carreteres. Ni es pot pretendre que el desenvolupament de la Xarxa de Carreteres de l'Estat estiga supeditat únicament a la planificació territorial i urbanística. L'urbanisme ha de resoldre les necessitats de mobilitat que genera, desenvolupant els seus propis sistemes i infraestructures, i recolzant-se en altres xarxes viàries, abans que els fluxos de trànsit que produeixen els nous desenvolupaments desemboquen en la xarxa de llarg recorregut.

En relació amb els aspectes indicats es preveuen en la llei una sèrie d'obligacions que s'imposen al Ministeri de Foment dins de les seues competències. Concretament s'estableix que quan s'estudien trams de carreteres pròxims a les aglomeracions urbanes es consideren les alternatives per a minimitzar la congestió, i es promouen la intermodalitat i els estudis de mobilitat sostenible. D'altra banda, en els informes sobre plans urbanístics que afecten les carreteres de l'Estat es manté la necessitat en tots els casos que hi haja un informe exprés del Ministeri de Foment previ a l'aprovació de plans que impliquen modificacions de les carreteres o dels seus accessos i connexions.

Una altra novetat molt significativa consisteix a permetre que els distints corredors inclosos en un estudi de carreteres en redacció puguen ser objecte d'un determinat grau de protecció que permeta que, mentre es desenvolupa i s'aprova l'estudi, la proliferació d'actuacions urbanístiques i construccions de qualsevol tipus no impedisca el futur desenvolupament de les infraestructures sobre el corredor seleccionat, per a la qual cosa, sense canviar la classificació dels terrenys de tots els corredors en estudi, cosa que constituiria un problema important de gestió per la seua envergadura i per la seua complexitat competencial, almenys permeta el control adequat que limite l'extensió de noves autoritzacions i llicències per un període de temps limitat, minimitzant futurs sobre costos per expropiacions i dificultats en la seua gestió administrativa.

Finalment, cal destacar algunes altres novetats que es recullen en el nou text. Són les següents:

Es precisen les funcions de l'explotació de carreteres, que comprén les operacions de conservació i manteniment dels serveis viaris, les actuacions encaminades a la defensa de la via i al seu millor ús, incloent-hi les referents a senyalització, integració ambiental, seguretat viària, ordenació d'accessos i ús de les zones de protecció de la carretera.

Per raons mediambientals i de seguretat viària es regula la implantació de publicitat, que en carreteres serà possible únicament en trams urbans.

S'aclareix el règim vigent d'accessos a les carreteres, incorporant a la llei alguns preceptes de l'actual Reglament General de Carreteres per la seua importància per a la defensa de la integritat funcional de la xarxa.

Es facilita la coordinació amb les xarxes autonòmiques de carreteres establint criteris funcionals per a la seua interconnexió amb la xarxa de l'Estat, i supeditant sempre aquestes decisions a l'acord entre administracions.

Es modifica lleument la descripció de les zones de protecció de les carreteres, es crea la zona de limitació a l'edificabilitat i s'introdueix el concepte de servitud acústica en la seua delimitació, i així mateix es modifica tant la descripció d'aresta exterior de l'esplanació, per a adaptar-la a la realitat i resoldre els conflictes sorgits en l'aplicació de la llei anterior, com la distància de la línia límit d'edificació en diferents tipus de carreteres i elements d'aquestes, per a millorar l'eficàcia de la defensa que aquestes limitacions tenen com a objectiu.

A més s'inclouen altres modificacions de caràcter operatiu per a una major eficiència. Entre altres, les dirigides a completar la normativa aplicable als estudis i projectes i al règim de construcció de les obres en aspectes com ara els serveis afectats i la possibilitat de prendre les dades necessàries per a elaborar els estudis sense dilacions excessives.

La nova llei, finalment, actualitza el catàleg de les carreteres estatals d'acord amb la classificació que conté i estableix l'obligació del Ministeri de Foment de mantindre actualitzat aquest catàleg.

La llei consta de 49 articles distribuïts en quatre capítols, més sis disposicions addicionals, altres dos transitòries, una disposició derogatòria i sis disposicions finals.

En el capítol primer s'estableix l'objecte de la llei, que és la regulació de la Xarxa de Carreteres de l'Estat el seu corresponent domini públic i zones de protecció. Quant al concepte de domini públic, es millora el de la norma anterior, que únicament es referia a les carreteres, que són tan sols una part de l'objecte regulat. Amb aquest fi es defineix l'esmentat domini públic viari, que integra no sols les carreteres pròpiament dites, sinó el viari annex, els seus elements funcionals i les zones contigües a les carreteres.

Es modifica parcialment la definició de les carreteres, per a fer-la més coincident amb la terminologia legal nacional i internacional, així com la seua classificació, desapareixen categories com la de les dites vies ràpides, hui en desús, i se n'introdueix una de nova sota la denominació de carreteres multicarril per a aconseguir una millor adaptació a la realitat del sistema viari. Es completa la definició dels elements funcionals de les carreteres establint la seua pertinença al domini públic viari.

Dins de les carreteres existents en el territori nacional es defineixen amb més precisió aquelles que formen part de la xarxa de carreteres de l'Estat, s'estableix la seua classificació en xarxa bàsica i xarxa complementària, amb distintes característiques i



funcionalitat, i es defineix així mateix un viari annex, integrat per aquelles carreteres que sent de titularitat estatal no formen part de cap dels grups indicats.

La possibilitat de modificació de la xarxa estatal, per cessió de la titularitat a altres administracions públiques o per incorporació a la xarxa de carreteres de distinta titularitat, queda així mateix prevista en la llei, igual que el procediment a seguir per a aquesta modificació.

S'estableixen així mateix els criteris relatius a la denominació de les carreteres, així com els principis de coordinació que respecte d'això cal seguir en relació amb carreteres de distinta titularitat, a fi d'evitar duplicitats o confusió als usuaris. Queda així mateix establert el procediment per a la inclusió en xarxes supranacionals d'aquelles carreteres o trams que reunisquen els corresponents requisits per a això.

El capítol II consta de cinc seccions. La primera es dedica a la planificació de carreteres, i es defineix el seu contingut i tramitació. La segona secció es refereix a programes, estudis i projectes de carreteres, i s'introdueixen mesures de caràcter pioner en el nostre ordenament jurídic de les obres públiques, com són l'obligatorietat de dur a terme anàlisis cost-benefici en les actuacions més rellevants, en línia amb les tendències normatives d'altres països i organitzacions internacionals i amb vista a aconseguir una major eficiència en les inversions públiques.

Amb el mateix objectiu es disposa l'obligatorietat de realitzar anàlisis multicriteri per a la prioritització d'actuacions viàries. No menys nova és l'obligatorietat d'estudiar la viabilitat o procedència d'utilitzar fórmules de gestió indirecta o col·laboració publicoprivada en tota actuació viària susceptible d'explotació diferenciada.

Quant als tipus d'estudis de carreteres, es completen i s'actualitzen les definicions d'alguns d'aquests tipus i se n'introdueixen d'altres, com són els relatius a delimitació de trams urbans, documents de final d'obra, etc., els continguts dels quals queden així legalment establits.

L'aprovació dels projectes i estudis és així mateix objecte de regulació, en particular en els aspectes relatius a la informació pública i als efectes de la seua aprovació.

S'aborda així mateix les fins ara només parcialment regulades obres d'emergència en carreteres, amb vista a facilitar-ne l'execució.

Especialment significatiu resulta el reconeixement de la importància que té la seguretat viària. Respecte d'això s'introdueix l'obligatorietat de dur a terme avaluacions d'impacte i auditories específiques en les distintes fases de concepció i execució d'actuacions en carreteres.

No menys important és la detallada regulació que es fa en la llei dels procediments de coordinació entre el planejament viari i l'ordenació territorial i urbanística, que han de dur-se a terme de manera coordinada per a evitar disfuncions posteriors de costosa i difícil correcció en qualsevol altre cas, fi per al qual es disposen mesures cautelars de caràcter temporal. Es modifiquen així mateix parcialment els procediments d'informació pública, a fi d'aconseguir més transparència en l'actuació administrativa.

Tenint en compte que l'afecció al sistema viari pot produir-se per desenvolupaments urbanístics no estrictament contigus amb la carretera, però que s'han de servir d'aquesta per a la seua accessibilitat, s'amplia la necessitat d'informació i coordinació a planejaments ubicats en les zones d'influència de les carreteres.

La secció 3a està dedicada a la construcció de carreteres, i són especialment destacables les disposicions orientades a facilitar la reposició de serveis afectats, de manera que s'eviten retards i encariments en l'execució d'actuacions viàries. Així mateix s'estén l'actual exempció de l'obligatorietat d'obtenció de llicències per a la construcció de carreteres a les tasques necessàries per a la seua concepció i realització.

Quant al finançament de les carreteres i sense perjudi de mantindre els actuals sistemes, en la secció 4a es regula amb més detall l'establiment de contribucions especials, la consideració de les quals serà obligatòria per a l'Administració en determinats casos.

La secció 5a es refereix a l'explotació de carreteres, el seu contingut i forma de gestió.

Es modifiquen determinats aspectes de la regulació d'àrees de servei i aparcaments segurs, en particular quant al reconeixement de la iniciativa particular en la promoció

d'aquests elements funcionals, orientats a millorar l'explotació de la carretera i el servei als seus usuaris.

El capítol III de la llei versa sobre els aspectes essencials per a l'adequada gestió de la Xarxa de Carreteres, com són les referides a l'ús i defensa de les carreteres.

En la secció 1a, «Limitacions de la propietat i ús de les carreteres», es descriuen les distintes zones de protecció de la carretera, i s'introdueixen diversos aspectes nous. Així, a les tradicionals zones de domini públic, servitud i afecció s'afegix una nova zona, denominada de limitació a l'edificabilitat, que completa i millora el concepte fins ara vigent de línia límit d'edificació, es modifica la ubicació d'aquesta en les variants de població, per a les quals ara es redueix a 50 m, des de l'aresta exterior de la calçada, la distància a què s'ubica aquesta línia límit d'edificació, en compte de 100 m que disposava la llei anterior. A això cal afegir que per a la millor protecció general dels marges de les carreteres s'especifica que la classificació i la qualificació de terrenys inclosos en la zona de limitació a l'edificabilitat no podran ser modificades en cap cas si això està en contradicció amb el que estableix aquesta llei.

Al contrari, s'incrementa la protecció en l'entorn de les interseccions, ramals de gir i nusos de carretera en general perquè fins ara en nombroses ocasions es veia dificultada, encarida i inclús impedita la seua millora per la inexistència de reserva viària suficient per a la seua ampliació. Per això s'estableix l'increment fins a 50 m de la distància a què s'ubica la línia límit d'edificació en aquests casos singulars.

Per a conciliar l'adequada protecció de la carretera amb els legítims interessos de les propietats contigües s'estableixen diverses mesures. Així, per exemple les modificacions en la línia límit d'edificació que es deriven de la posada en servei de noves actuacions conferiran dret a indemnització a favor dels qui acrediten menyscabament dels seus drets reals; el mateix succeirà quan aquestes noves actuacions siguin promogudes per la iniciativa privada o per tercers, inclús sent d'ús públic, de manera que correspondrà al promotor l'obligació de satisfer les indemnitzacions. També serà indemnitzable la depreciació originada en les finques contigües a carreteres que es construeixen o a actuacions que es duguen a terme en aquestes, com a conseqüència del menyscabament en l'estatut jurídic de la propietat, incloent-hi la pèrdua d'edificabilitat reconeguda i que no puga compensar-se en un altre lloc.

S'incrementen les possibilitats perquè es puguin realitzar obres o activitats en la zona d'afecció, i es redueixen les causes per les quals es limitaven. A això se suma una nova definició de la zona d'afecció en el cas dels túnels i els seus elements funcionals a fi de garantir-ne una adequada protecció.

Finalment, s'introdueix el sotmetiment de l'edificació residencial a les restriccions derivades de l'establiment de les zones de servitud acústica pels mapes o estudis específics de soroll aprovats definitivament després de la informació pública.

La llei recull així mateix l'obligació d'efectuar la delimitació del domini públic viari, amb les línies generals del seu procediment, així com l'obligació de realitzar la inscripció registral dels terrenys i immobles afectes al servei públic viari de titularitat pública, la qual serà gratuïta.

En relació amb la paralització d'obres o suspensió d'usos no legalitzats realitzats per tercers en els marges de les carreteres, s'estableix un nou marc de repartiment de funcions que pretén millorar l'agilitat i eficàcia de la tramitació d'actuacions d'aquesta naturalesa, a fi d'aconseguir la paralització d'aquells no autoritzats o que no s'ajusten a les condicions de la seua autorització, d'acabar la pràctica de fets consumats i de discernir adequadament la tramitació dels que poden o no poden ser legalitzats, al mateix temps de permetre a l'Administració que, davant d'actuacions que representen un perill per a la seguretat viària o l'adequada explotació de la via, puga adoptar mesures immediates per a la seua supressió amb càrrec al causant.

En un altre ordre de coses es millora la regulació dels accessos a les carreteres, com a elements que requereixen una supervisió i vigilància reforçades, atés que no han de perjudicar la seguretat viària, per a la qual cosa s'han d'establir criteris clars, homogenis i eficaços, i es tipifiquen com a infracció molt greu els que es realitzen o modifiquen sense



autorització. Es regula amb caràcter general, entre altres, la impossibilitat de realitzar accessos directes a les vies i el seu control; s'introdueix l'exigència d'aportació d'estudis de trànsit així com la possibilitat d'aplicar contribucions especials a càrrec dels promotors de determinats nous accessos.

Un altre dels aspectes que es regulen en la llei, per la seua afecció a la seguretat viària i a la defensa del paisatge, és el relatiu a la publicitat en carreteres. La pressió i l'interés publicitari s'acreu als voltants de les localitats i nuclis de població, i encara més en l'entorn de les grans ciutats, per això és necessari avançar en la regulació de la instal·lació dels esmentats elements per a compatibilitzar-la amb l'exercici d'aquesta activitat i limitar als trams urbans les zones on pot dur-se a terme. Finalment, es faculta el personal al servei de les carreteres per a la retirada immediata d'elements no autoritzats que s'ubiquen en el domini públic de la carretera o en els seus equipaments.

A continuació s'hi desenvolupen les limitacions a la utilització de les vies, amb escasses novetats respecte a la legislació anterior. Així es regula la facultat del Ministeri de Foment per a imposar en determinades circumstàncies limitacions a la circulació, especificant la competència per a la desviació del trànsit cap a autopistes explotades en règim de concessió, i simplificant-se significativament els tràmits en cas d'urgència, sense perjudi de les indemnitzacions que siguen procedents. Un altre aspecte nou el constitueix el suport legal a la potestat del Ministeri de Foment per a exigir el rescabament del cost ocasionat no sols per danys causats a les carreteres i els seus elements, sinó també per les intervencions per a l'auxili tècnic, custòdia de vehicles o càrregues, o retirada de restes d'accidents o avaries, amb mitjans de servei públic.

En la secció 2a, «Infraccions i sancions», se segueix el tradicional esquema de l'ordenament jurídic espanyol, distingint faltes lleus, greus i molt greus. S'hi modifica, no obstant això, l'ordre d'exposició de manera que s'inicia amb les infraccions molt greus, i cal destacar que s'estableix una interrelació entre les tres tipificacions habituals, de manera que en determinats casos una infracció pot agreujar-se per reiteració o atenuar-se si es retiren els elements denunciats que no hagen produït danys a la via. Cobren així importància factors com ara la bona fe, la restitució de les coses al seu estat inicial o, al contrari, l'abús per reiteració.

S'hi reforcen les mesures contra la construcció o modificació d'accessos sense autorització, i també contra el deteriorament o dany voluntari d'elements de senyalització i abalisament; així mateix es reforça en la llei la protecció d'altres aspectes de la carretera, entre els quals destaca l'incompliment de l'obligació de modificar o retirar serveis afectats amb motiu de les expropiacions derivades d'obres de carreteres, a fi d'evitar les situacions de greu perjudi que de vegades s'han produït per aquest motiu. D'altra banda, als efectes de tipificació d'infraccions s'introdueix la distinció entre l'afecció al domini públic viari exterior a l'esplanació o inclòs en aquesta.

Pel que fa a la quantia de les multes, se n'actualitzen els imports, es facilita la faena dels instructors dels procediments sancionadors reduint els marges de discrecionalitat i promovent la major transparència per a aconseguir millorar la defensa dels drets dels ciutadans.

El capítol IV és el relatiu a les travessies i trams urbans. La llei estableix un nou enfocament per a procedir a la qualificació d'un tram de carretera com a urbà, i dins d'aquest, els casos en què constitueix travessia, de manera que un tram de carretera es considerarà urbà quan així ho indique un estudi de delimitació de trams urbans que haja sigut aprovat pel Ministeri de Foment, estudi en què també es descriurà la part d'aquest que es pot considerar travessia, a partir dels criteris i del procediment administratiu fixats en aquesta llei, i amb els efectes indubtables que aquesta circumstància produeix. D'aquesta manera desapareix la classificació urbanística com a fonament del llinar de partida de la dita definició, donades les dificultats que planteja a aquest efecte la dispersió normativa registrada com a conseqüència del procés de desconcentració i transferència competencial a les administracions autonòmiques.

S'hi estableix així mateix la competència del Ministeri de Foment per a l'emissió d'autoritzacions en travessies i trams urbans, i desapareix la figura de l'informe vinculant

que caracteritzava aquest tipus d'expedients, i que moltes vegades produïa situacions de difícil solució, que presentaven addicionalment una llacuna competencial pel que fa al règim sancionador que no tenia resposta clara en l'anterior text legal.

El text es complementa amb sis disposicions addicionals: la primera és la relativa al catàleg de les carreteres de l'Estat; la segona encarrega al Ministeri de Foment determinar la normativa tècnica bàsica d'interès general; la tercera es refereix a la transferència de carreteres o trams que ja no complisquen els requisits necessaris per a formar part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat; la quarta es refereix a les especificitats derivades de les necessitats de la defensa nacional; la cinquena a la incorporació al cadastre dels béns de domini públic viari i la sisena a la cooperació interadministrativa en la simplificació del règim d'autoritzacions.

Quant a les dos disposicions transitòries: la primera estableix el règim transitori de consideració de trams urbans en aquells casos en què encara no estiga aprovat el corresponent estudi de delimitació; i la segona és referent a determinats supòsits sobre el tractament a proporcionar als terrenys de domini públic viari que no hagen sigut objecte d'expropiació.

La disposició derogatòria és seguida de sis disposicions finals en què: es tracta del Reglament General de Carreteres; es modifiquen la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, quant a la regulació d'àrees de servei, i el text refós de la Llei del Sòl, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny; es preveu el sistema d'actualització de sancions; s'habilita el Govern per al desplegament de la llei; s'estableix el règim competencial a l'empara del qual es dicta la llei, i es disposa la data d'entrada en vigor de la llei.

El sector dels carburants té una gran rellevància per a l'economia espanyola a causa de la seua interrelació amb la resta dels sectors de l'economia. Concretament, els carburants són un input clau per al sector del transport per carretera, la qual cosa determina el seu rol essencial per a la competitivitat de l'economia i per a la consecució d'una verdadera unitat de mercat. Per això, amb l'objectiu de promoure la competència en el sector dels carburants, l'article 27.2 i la disposició final segona de la llei tenen per objectiu limitar el grau de concentració dels operadors majoristes en les concessions d'explotació de les àrees de servei que compten amb instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers, prohibint l'encadenament d'estacions de servei de la mateixa bandera.

Aquests preceptes tenen caràcter bàsic i es dicten a l'empara de l'article 149.1.13a i 18a de la Constitució Espanyola que atribueix a l'Estat la competència sobre bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i sobre la legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives, respectivament.

I, finalment, en els annexos, es contenen les definicions dels conceptes més importants de la terminologia sectorial utilitzats en aquesta llei i el Catàleg de Carreteres de l'Estat.

## CAPÍTOL I

### Disposicions generals

#### Article 1. *Objecte.*

1. És objecte de la present llei l'ordenació i la gestió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat i les seues corresponents zones de domini públic i protecció.
2. La política de carreteres té les finalitats següents:
  - a) Facilitar l'exercici dels drets de lliure circulació de les persones físiques i jurídiques.
  - b) Oferir la infraestructura necessària per al transport de persones o béns.
  - c) Promoure el creixement econòmic i social equilibrat i sostenible.
  - d) Aconseguir una oferta d'infraestructures de carreteres i serveis associats a aquestes de qualitat, segures i eficients, amb una assignació de recursos adequada.
  - e) Impulsar la investigació, el desenvolupament i la innovació tecnològica, així com la seua difusió.

- f) Col·laborar en la protecció del medi ambient.
- g) Fomentar el desenvolupament de serveis avançats a la mobilitat i el transport per carretera.
- h) Promoure la coordinació amb altres xarxes d'infraestructures i modalitats de transport.
- i) Col·laborar en els objectius de cohesió i equilibri territorial.

3. El domini públic regulat en la present llei està constituït per:

- a) La Xarxa de Carreteres de l'Estat, el seu viari annex i els terrenys ocupats per ambdós.
- b) Els seus elements funcionals, així com les construccions i instal·lacions existents en aquests.
- c) La zona contigua a les carreteres de l'Estat i als seus elements funcionals definida com a zona de domini públic en aquesta llei, així com qualsevol altra zona de titularitat de l'Estat afecta a aquestes carreteres.

## Article 2. *Definicions.*

1. A l'efecte de l'aplicació de la present llei caldrà ajustar-se als conceptes i classes de carreteres següents i a les definicions que figuren en l'annex I.

2. Es consideren carreteres les vies de domini i ús públic projectades, construïdes i senyalitzades fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

3. Per les seues característiques, les carreteres es classifiquen en autopistes, autovies, carreteres multicarril i carreteres convencionals.

a) Són autopistes les carreteres que estan especialment projectades, construïdes i senyalitzades com a tals per a l'exclusiva circulació d'automòbils, amb les següents característiques:

- No tindre accés a aquestes les propietats contigües.
- No travessar ni ser travessades a nivell per cap altra via de comunicació o servitud de pas.
- Constar de distintes calçades per a cada sentit de circulació, separades entre si, excepte en punts singulars o amb caràcter temporal, per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en casos excepcionals, per altres mitjans.

b) Són autovies les carreteres que, no reunint tots els requisits de les autopistes, tenen calçades separades per a cada sentit de la circulació i limitació d'accessos a les propietats contigües i des de les propietats contigües, i no tenen encreuaments a nivell.

c) Són carreteres multicarril les que, sense ser autopistes o autovies, tenen almenys dos carrils destinats a la circulació per a cada sentit, amb separació o delimitació d'aquests, i que poden tindre accessos o encreuaments a nivell.

En el còmput de carrils d'aquestes carreteres no es tindran en compte els carrils addicionals, els d'espera, els de trenat, ni els de canvi de velocitat.

d) Són carreteres convencionals les que no reuneixen les característiques pròpies de les autopistes, ni les de les autovies, ni les de les carreteres multicarril.

4. L'Administració General de l'Estat, amb la participació de les comunitats autònomes, ens locals i sectors afectats, podrà establir dins de la classificació prevista en l'apartat anterior, distintes categories en funció de normes de qualitat, serveis inclosos o característiques del servei viari que presten.

5. El canvi de classe i categoria d'una carretera requereix:

- a) El compliment de les condicions establides per a cada classe i categoria de carretera, amb la prèvia aprovació i realització si és el cas de les obres corresponents.
- b) La seua integració dins d'alguna de les xarxes de carreteres existents en territori espanyol.

c) L'expressa classificació i categorització per l'òrgan competent, prèvia participació de les administracions afectades pel canvi.

La competència del canvi de categorització de les carreteres de l'Estat correspon al Ministeri de Foment.

6. No tindran la consideració de carreteres ni d'element funcional d'aquestes:

a) Els camins de servei, entenent com a tals les vies construïdes per a facilitar l'accés a les propietats contigües o, en general, com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques dels titulars de les propietats.

b) Les vies forestals i les vies pecuàries classificades com a tals per la seua legislació específica.

c) Els vials i camins de competència estatal que formen part del viari annex a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, en què no serà aplicable obligatòriament amb caràcter general la normativa tècnica de carreteres del Ministeri de Foment, si bé, mentre aquest viari annex siga de titularitat estatal, estarà subjecte a les determinacions de la present llei, i la seua gestió serà competència del Ministeri de Foment.

7. Els camins de servei dels quals siguen titulars persones físiques o jurídiques, públiques o privades, s'hauran d'obrir a l'ús públic quan ho exigisca l'interés general. En aquest cas s'aplicarà, si és procedent, la Llei d'Expropiació Forçosa.

### Article 3. *Elements funcionals.*

1. És element funcional d'una carretera tota zona permanentment afecta a la conservació d'aquesta o a l'explotació del servei públic viari, com ara centres operatius per a la conservació i explotació de la carretera, àrees de servei, vies de servei, zones destinades al descans, zones d'estacionament, llits de frenada, elements de drenatge i els seus accessos, estacions de pesada, parades d'autobusos, zones, aparcaments i instal·lacions de manteniment de la viabilitat hivernal i per a altres fins auxiliars o complementaris. No tenen consideració d'elements funcionals les instal·lacions i equipaments destinats a la regulació, gestió i control del trànsit i altres mitjans tècnics de vigilància i disciplina del trànsit.

2. Els elements funcionals no tenen la consideració de carretera; no obstant això, aquests elements, com aquella, formen part del domini públic i la seua gestió i explotació corresponen al Ministeri de Foment.

### Article 4. *Carreteres i Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

1. Són carreteres de l'Estat, als efectes d'aquesta llei, aquelles la titularitat de les quals, independentment del seu sistema de gestió, correspon a l'Administració General de l'Estat, que exerceix les seues competències sobre aquestes a través del Ministeri de Foment. Les carreteres de l'Estat estan constituïdes per la Xarxa de Carreteres de l'Estat i el seu viari annex.

2. El Ministeri de Foment establirà la denominació de les carreteres de l'Estat, la qual s'ajustarà a criteris de racionalitat, funcionalitat, simplicitat i continuïtat d'itinerari. En casos excepcionals degudament justificats la denominació de la carretera o element d'aquesta podrà incorporar termes geogràfics, històrics o nominatius.

La denominació de les carreteres dependents d'altres administracions públiques s'haurà de correspondre amb les classes i categories que es definisquen per a les carreteres de l'Estat, i en tot cas haurà de ser senzilla i inequívoca respecte de la qualitat i els serveis que es presten i evitar la confusió dels usuaris.

La senyalització que en les carreteres de l'Estat faça referència a les vies de distinta titularitat s'atindrà en tot cas a les especificacions de nomenclatura i identificació que el Ministeri de Foment considere adequades als criteris indicats anteriorment i a la normativa vigent en matèria de senyalització.

3. Correspon al Ministeri de Foment la facultat de proposar a les entitats i organismes els tractats i convenis internacionals dels quals aplique el Regne d'Espanya la inclusió en les corresponents xarxes supranacionals d'aquelles carreteres o trams situades en territori nacional que complisquen els requisits establits a aquest efecte.

4. Constitueixen la Xarxa de Carreteres de l'Estat les integrades en un itinerari d'interés general o la funció de les quals en el sistema de transport afecte més d'una comunitat autònoma.

5. Es consideren itineraris d'interés general aquells en què concórrega alguna de les circumstàncies següents:

a) Formar part dels principals itineraris de trànsit internacional inclosos en els corresponents convenis.

b) Constituir accés principal a un port o aeroport d'interés general, als centres logístics de la defensa, o als del transport i logística que siguen declarats d'interés general pel Ministeri de Foment.

c) Servir d'accés als principals passos fronterers.

d) Enllaçar les comunitats autònomes, connectant els principals nuclis de població del territori de l'Estat de manera que formen una xarxa contínua que suporte regularment un trànsit de llarg recorregut.

6. La Xarxa de Carreteres de l'Estat es classificarà funcionalment en els grups següents:

a) Xarxa bàsica, integrada per les carreteres que faciliten l'accessibilitat a tot el territori nacional i per les quals circulen els principals fluxos de viatgers o mercaderies i, en particular, per aquelles carreteres de la Xarxa de Carreteres de l'Estat que formen part dels principals itineraris de trànsit internacional definits en convenis o tractats internacionals subscrits pel Regne d'Espanya o derivats de l'aplicació de la normativa de la Unió Europea.

b) Xarxa complementària, integrada per la resta de carreteres de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Per real decret, a proposta del Ministeri de Foment, es podran establir altres grups o categories en funció de la intensitat de l'ús, el seu caràcter estratègic, qualitat i característiques dels serveis o la funció de servei que preste.

7. El Ministeri de Foment elaborarà i mantindrà actualitzat un inventari de les carreteres de l'Estat, distingint les que pertanyen a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, classificades en xarxa bàsica o xarxa complementària, i incloent-hi les carreteres transferibles.

8. La Xarxa de Carreteres de l'Estat podrà modificar-se, mitjançant un real decret, a proposta del ministre de Foment:

a) Pel canvi de titularitat de carreteres existents en virtut d'acord mutu amb altres administracions públiques.

b) Per cessió a altres administracions públiques, respecte d'aquelles carreteres que, pertanyent a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, no formen part de la xarxa bàsica, quan per les seues característiques i funcionalitat no siga necessària la seua permanència en aquesta xarxa.

c) Per incorporació de carreteres la titularitat de les quals corresponga a altres administracions públiques, sempre que complisquen les funcions pròpies de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Així mateix podrà ser modificada, pel ministre de Foment, com a conseqüència de la construcció de noves carreteres o trams d'aquestes, integrats en un itinerari d'interés general o la funció dels quals en el sistema de transport afecte més d'una comunitat autònoma.

9. En cap cas tindran la consideració de nova carretera les duplicacions de calçada, els condicionaments de traçat, els eixamplaments de plataforma, les millores de ferm, les

variants i, en general, totes aquelles altres actuacions que no suposen una modificació substancial en la funcionalitat de la carretera preexistent.

#### Article 5. *Carreteres de l'Estat no integrades en la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

Aquelles carreteres que, sent competència del Ministeri de Foment, no formen part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, així com els vials i camins de la seua competència, constitueixen el viari annex a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, en el qual no serà aplicable obligatòriament amb caràcter general la normativa tècnica de carreteres del Ministeri de Foment.

Aquest viari podrà ser cedit a altres administracions públiques. L'expedient es promourà a instància d'aquestes o del mateix Ministeri de Foment i serà resolt per aquest. Quan no hi haja acord entre el cedent i el cessionari, l'expedient serà resolt pel Consell de Ministres.

Així mateix, aquest viari podrà ser transmés a altres persones físiques o jurídiques, a proposta del Ministeri de Foment, prèvia desafectació al servei públic. També podran ser objecte de transmissió les carreteres o trams que deixen d'utilitzar-se com a tals i no s'incloguen com a elements funcionals d'altres, prèvia desafectació al servei públic, en què l'expedient l'iniciarà el Ministeri de Foment.

#### Article 6. *Deure d'informació.*

1. Correspon al Ministeri de Foment la recopilació d'informació, elaboració i comunicació a altres països o organitzacions internacionals dels quals siga part Espanya, i si és el cas l'aprovació i l'execució de les actuacions i procediment que en compliment de convenis o tractats internacionals vigents o de la normativa europea afecten les carreteres espanyoles o els seus elements funcionals, en els termes que preveu aquesta llei i sense perjudici de les competències d'altres departaments ministerials.

Aquesta competència s'exercirà respectant les competències generals de representació en la Unió Europea i en altres organitzacions internacionals que corresponen al Govern i al Ministeri d'Assumptes Exteriors i Cooperació.

El Ministeri de Foment facilitarà informació actualitzada sobre serveis viaris, actuacions en execució, mapes de carreteres, estadístiques i dades sobre aforaments, tarifes de peatges, àrees de servei, de descans i aparcaments segurs i, en general, tota aquella informació d'interès per als usuaris de les carreteres.

2. Les altres administracions així com les persones físiques i jurídiques directament afectades en l'execució d'aquesta llei hauran de facilitar la informació que els siga requerida per al compliment del que disposa el paràgraf anterior, així com la necessària per a una correcta execució de la present llei, d'acord amb la normativa aplicable en cada cas.

## CAPÍTOL II

### **Planificació, projecte, construcció i explotació de carreteres**

#### *Secció 1a. Planificació*

#### Article 7. *Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.*

1. El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat és l'instrument tècnic i jurídic de la política sectorial de carreteres, i ha de contindre les previsions i objectius a complir i les prioritats d'actuació en relació amb carreteres estatals i els seus elements funcionals amb subjecció, si és el cas, a la planificació d'àmbit superior de caràcter territorial, econòmic o intermodal.



2. El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat contindrà les determinacions següents:
  - a) Descripció i diagnòstic del conjunt de carreteres i elements funcionals inclosos en aquestes amb indicació, si és el cas, de les altes o baixes que s'hi produïsquen.
  - b) Període de temps que comprén.
  - c) Objectius del Pla per a aquest període de temps.
  - d) Criteris de coordinació amb altres xarxes de carreteres, així com amb altres sistemes de comunicació i transport. A aquests efectes es considerarà la complementarietat i substitució entre modes de transport, per a una millor assignació dels recursos assignats a la política de transports i infraestructures.
  - e) Criteris generals de programació, conservació i explotació del sistema. En aquests criteris s'hauran d'incloure en tot cas els relacionats amb la prioritització de les inversions, avaluació d'impacte i anàlisi cost-benefici.
  - f) Avaluació d'impacte estratègic, ambiental, de sostenibilitat i territorial del Pla que es formula. Aquesta avaluació haurà de complir les condicions que si és el cas estiguen previstes en la seua legislació específica.
  - g) Previsió i identificació dels agents responsables de l'execució de les actuacions previstes, així com dels mitjans disponibles per a això.
  - h) Actuacions previstes en execució del Pla.
  - i) Implantació i desenvolupament de serveis avançats a les carreteres i sistemes intel·ligents de transports.
  - j) Procediment d'avaluació i control de la seua execució, així com instruments per a la difusió dels seus resultats.
  - k) Criteris d'inversió, avaluació d'impacte ambiental i econòmic, alternatives de finançament i de prioritització en la programació d'actuacions en les carreteres.
  - l) Classificació, categorització i programació que siguen necessàries per al compliment del Pla.
  - m) Previsió de desenvolupament del Pla.

3. El Pla estratègic s'aprovarà i modificarà per acord del Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Foment, amb un informe previ del Consell Assessor de Foment, oïdes les administracions autonòmiques i locals i els sectors que puguen resultar-ne afectats, en la forma que reglamentàriament es determine. Així mateix es garantirà la participació dels ministeris concernits pel que fa a les determinacions contingudes en les lletres f), i), k) i l) de l'apartat 2.

4. El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat tindrà caràcter vinculant per a les actuacions previstes en la Xarxa de Carreteres de l'Estat. No obstant això, el Ministeri de Foment podrà excepcionalment acordar l'execució d'actuacions o d'obres no previstes en el Pla estratègic de carreteres en cas de reconeguda urgència o excepcional interès públic degudament fundats, sempre que no suposen modificacions substancials de les característiques dels seus trams.

Per a les carreteres no incloses en la Xarxa de Carreteres de l'Estat tindrà caràcter indicatiu encara que haurà de ser igualment objecte d'avaluació.

#### Article 8. *Coordinació amb altres departaments ministerials.*

1. El Ministeri de Foment sotmetrà els estudis de carreteres de l'Estat que afecten les activitats, béns o drets gestionats per altres departaments ministerials a informe d'aquests, de conformitat amb el que estableixen sobre el particular les disposicions vigents.

2. Els ministeris de Foment i de Defensa arbitraran conjuntament les mesures necessàries per a assegurar la deguda coordinació en les matèries a què es refereix la present llei quan així convinga a les necessitats i previsions de la defensa nacional.

## Secció 2a. Programació, estudis i projectes de carreteres

### Article 9. Principis generals.

1. L'elaboració i aprovació de programes, estudis i projectes de carreteres haurà de perseguir les finalitats generals establides per a la política de carreteres, així com el compliment de les previsions establides en la planificació estratègica que hi siga aplicable en cada moment.

2. En tot cas, l'elaboració, aprovació i modificació de programes, d'estudis o de projectes de carreteres requeriran:

- a) Identificació de les necessitats, des d'una perspectiva intermodal i atenent la complementaritat i substitució entre modes de transport.
- b) Justificació de les finalitats, objectius, criteris i prioritats previstes en la present llei o els seus instruments de desplegament i execució que s'hi atenen.
- c) Anàlisi d'alternatives i cost-benefici de l'actuació amb indicació dels sectors i organitzacions que es puguen veure afavorits per l'actuació.
- d) Anàlisi d'alternatives d'execució, finançament i explotació dels elements compresos en el dit instrument.
- e) Anàlisi d'impacte ambiental, de sostenibilitat econòmica i territorial de l'actuació. Aquesta avaluació haurà de complir les condicions que si és el cas estiguen previstes en la seua legislació específica.

3. El Ministeri de Foment sotmetrà tots els programes, estudis i projectes que desenvolupe dins d'un mateix àmbit d'actuació a anàlisis homogènies de tipus multicriteri que permeten la prioritització d'actuacions de naturalesa semblant en el marc dels diferents programes d'actuació.

El Consell Assessor de Foment informará sobre tots els programes i els grans estudis i projectes d'especial rellevància.

4. El Ministeri de Foment promourà la participació i col·laboració de la iniciativa privada en la planificació, programació, construcció i explotació de carreteres i dels seus elements funcionals, per a la qual cosa sotmetrà les propostes a valoració del Consell Assessor de Foment.

### Article 10. Programes de carreteres.

1. Els programes de carreteres són l'instrument tècnic i jurídic de la política viària en part d'una xarxa de carreteres i han de contindre les previsions, objectius i prioritats en relació amb aquells trams de carreteres i els seus elements funcionals a què es referisquen.

Correspon al Ministeri de Foment promoure i aprovar els programes de carreteres que afecten les carreteres i elements funcionals d'aquestes de la seua titularitat, d'acord amb la programació pressupostària general de l'Estat.

2. Els programes de carreteres hauran de ser objecte de difusió general del seu contingut a través de mitjans accessibles telemàticament, així com per mitjà de publicació en el butlletí oficial corresponent de les determinacions que siguen vinculants per als particulars.

3. La vigència dels programes serà definida en aquests, i s'hauran de revisar quan es complisquen les condicions que preveuen a aquest efecte o quan sobrevinguen circumstàncies que impedisquen el seu compliment.

4. Els programes de carreteres de l'Estat contindran:

- a) La determinació de les necessitats, fins i objectius a aconseguir, d'acord amb els principis generals establits en l'article 9 i la prevalença per a la consecució d'aquests objectius.
- b) La determinació de la part de la xarxa estatal a què afecten els programes.

c) La definició dels criteris generals aplicables a la programació, projecció, construcció, conservació i explotació de les carreteres i dels seus elements funcionals inclosos en el programa.

d) La determinació dels mitjans econòmics, financers i organitzatius necessaris per al desplegament i execució del programa.

e) L'anàlisi d'impacte ambiental, de seguretat, de sostenibilitat i territorial del programa. Aquesta avaluació haurà de complir les condicions que si és el cas estiguen previstes en la seua legislació específica.

f) La definició dels criteris per a la revisió del programa.

5. Els programes tindran la documentació que s'establisca en la normativa de desplegament.

6. El procediment d'elaboració, aprovació i revisió es realitzarà d'acord amb el que s'establisca reglamentàriament. En tot cas el procediment haurà de preveure l'audiència dels organismes i de les administracions territorials afectades durant un termini mínim d'un mes, transcorregut el qual sense que s'hagen formulat observacions, es considerarà complit el tràmit i podran prosseguir les actuacions.

## Article 11. *Estudis de carreteres.*

1. Els estudis de carreteres són els documents tècnics, jurídics i econòmics per mitjà dels quals s'estableixen el disseny i les característiques d'una carretera o conjunt de carreteres amb els seus corresponents elements funcionals.

2. Per la seua finalitat i el contingut de les seues determinacions els estudis de carreteres poden ser:

a) Estudis previs, que consisteixen en la recopilació i anàlisi de les dades necessàries per a definir en línies generals les diferents solucions d'un determinat problema, valorant tots els seus efectes.

b) Estudis informatius, en què es defineixen i comparen, en línies generals, diferents alternatives de traçat, de connexió i d'explotació de l'actuació objecte d'estudi, a l'efecte que puga servir de base a l'expedient d'informació pública i, si és el cas, al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, a fi de poder seleccionar la més adequada.

c) Avantprojectes, que consisteixen en l'estudi a escala adequada per a definir o comparar amb la precisió suficient la millor o millors solucions per a satisfer una determinada necessitat, de manera que puga concretar-se'n la solució òptima.

d) Projectes bàsics o de traçat, en els quals es contenen els aspectes geomètrics de l'actuació, així com la definició concreta, individualitzada i detallada dels béns, drets i serveis afectats, així com, en cas necessari, les definicions i prescripcions bàsiques suficients per a assolir els objectius establits, així com per a determinar el cost total de l'actuació.

e) Projectes de construcció, que consisteixen en el desenvolupament complet de l'actuació, amb el detall necessari per a fer factible la seua construcció i explotació.

f) Documents finals d'obra, que són els documents que permeten un coneixement detallat de les característiques de l'obra executada, per contindre la seua definició geomètrica, les seues característiques estructurals, les expropiacions realitzades, les dades del control de qualitat efectuat, i en general tota la informació necessària per a facilitar la posterior conservació i explotació de la carretera i dels seus elements funcionals i serveis, per a la qual cosa preferentment s'utilitzaran sistemes d'informació geogràfica accessibles amb caràcter general.

g) Estudis de delimitació de trams urbans, en els quals es defineixen aquells trams de carreteres de l'Estat que tenen la consideració d'urbans i, si és el cas, la de travessies, i inclou la definició del domini públic i zones de protecció de la carretera, així com la línia límit d'edificació.

3. Els estudis esmentats constaran dels documents i continguts que reglamentàriament es determinen, que en tot cas hauran de ser suficients per al compliment de la seua funció pròpia.

## Article 12. *Aprovació d'estudis i projectes.*

1. Reglamentàriament es determinarà el procediment d'aprovació dels estudis de carreteres. Si es tracta d'estudis informatius, en l'aprovació es determinarà l'alternativa seleccionada entre les proposades, si és el cas, en aquests.

2. L'aprovació definitiva dels projectes de carreteres de l'Estat implicarà la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns, modificació de serveis i adquisició de drets corresponents, als fins d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds.

3. Només a l'efecte de l'ocupació temporal dels terrenys per a la presa de dades i realització de prospeccions necessàries per a l'elaboració dels projectes, l'aprovació dels estudis informatius implicarà la declaració d'utilitat pública i la urgent necessitat d'ocupació temporal dels terrenys.

4. L'aprovació del projecte de construcció no requerirà la realització prèvia del tràmit d'informació pública previst en els articles 18 i 19.1 de la Llei d'Expropiació Forçosa, excepte quan aquella comporte la necessitat de modificar el projecte de traçat que amb caràcter previ haja sigut sotmés a informació pública i aprovat definitivament.

Quan no hi haja projecte de traçat, serà el projecte de construcció el que haja de ser sotmés a informació pública.

En qualsevol dels casos, la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'urgent ocupació es referiran també als béns i drets compresos en el replantejament del projecte, reposició de serveis afectats i a les modificacions d'obres que es puguen aprovar posteriorment.

5. Als efectes indicats en els apartats anteriors, els projectes de carreteres i les seues modificacions hauran de comprendre la definició del seu traçat i els seus elements funcionals, la determinació dels terrenys, construccions o altres béns o drets que s'estime necessari ocupar o adquirir per a la construcció, defensa, explotació o servei de la carretera i per a la seguretat viària. A més, quan s'afecten altres xarxes viàries, haurà de definir-se la delimitació de titularitats entre les distintes administracions públiques afectades i aplicar-se el que estableix l'article 16.1.

6. Amb independència de la informació oficial en els casos en què aquesta siga preceptiva es durà a terme, en la forma prevista en la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, un tràmit d'informació pública de l'estudi corresponent durant un període de trenta dies hàbils, en el qual s'hauran de posar de manifest expressament les limitacions a l'ús i a la propietat que comportarà l'actuació.

Les observacions en aquest tràmit només es podran tindre en consideració si versen sobre les circumstàncies que justifiquen la declaració d'interés general de la carretera i sobre la concepció global del seu traçat.

L'aprovació de l'expedient d'informació pública i l'aprovació definitiva de l'estudi corresponen al ministre de Foment.

7. El termini per a resoldre i notificar l'aprovació de l'expedient d'informació pública així com l'aprovació definitiva de l'estudi serà de sis mesos a comptar de la corresponent publicació en el «Boletín Oficial del Estado» de la declaració d'impacte ambiental, si aquesta és necessària, o des de la terminació del període d'informació pública en qualsevol altre cas.

8. L'acord de declaració d'obres d'emergència en carreteres implicarà la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació temporal dels terrenys necessaris per a la seua execució, i no requerirà la realització prèvia del tràmit d'informació pública, ni el procediment ordinari d'abonament del depòsit previ i si és el cas de la indemnització per ràpida ocupació per a la seua ocupació temporal, previstos en la legislació d'expropiació forçosa.

La valoració de les indemnitzacions i danys a què done lloc l'ocupació temporal, sempre que siga possible avaluar-los abans de l'ocupació, serà oferida per l'Administració mitjançant un acord amb el propietari en un termini de 10 dies des de la declaració d'emergència. Si l'oferta és rebutjada expressament pel propietari, les parts elevaran, en el termini de 20 dies posterior, les seues taxacions fundades a l'òrgan competent per a la valoració d'acord amb la legislació d'expropiació forçosa el qual resoldrà amb caràcter executori en el termini de 10 dies.

#### Article 13. *Avaluació ambiental.*

En els plans, programes i estudis de carreteres que calga sotmetre al procediment d'avaluació ambiental d'acord amb la legislació vigent s'haurà de realitzar el corresponent informe o estudi respecte d'això.

#### Article 14. *Avaluació i auditories de seguretat viària.*

1. Els estudis informatius de noves carreteres o modificacions substancials de les existents hauran d'incloure una avaluació de l'impacte de les infraestructures viàries en la seguretat, d'acord amb les normes que reglamentàriament s'establisquen.

2. Els avantprojectes i projectes de noves carreteres o modificacions substancials de les existents s'hauran de sotmetre a auditories de seguretat viària d'acord amb les normes que reglamentàriament s'establisquen.

3. Les obres de noves carreteres o modificacions substancials de les existents s'hauran de sotmetre a auditories de seguretat viària prèviament a la seua posada en servei i en la fase inicial en servei, d'acord amb les normes que reglamentàriament s'establisquen.

#### Article 15. *Avaluació cost-benefici, anàlisi multicriteri i viabilitat financera.*

1. Amb caràcter previ a l'aprovació de qualsevol estudi o projecte en matèria de carreteres que supose una modificació significativa de la longitud de la Xarxa de Carreteres de l'Estat o una variació substancial de les característiques geomètriques, tècniques o estructurals d'algun dels seus trams, se n'haurà de fer una anàlisi cost-benefici en què quede prou acreditada la procedència de la seua execució i la inexistència d'alternatives més econòmiques i eficients, i que servirà per a la prioritització de l'actuació en relació amb la resta d'actuacions incloses en el mateix programa.

2. Tots els programes que es desenvolupen dins d'un mateix àmbit d'actuació se sotmetran a anàlisis homogènies de tipus multicriteri que permeten la prioritització d'actuacions de naturalesa semblant en el marc dels diferents programes d'actuació.

3. Sempre que el Ministeri de Foment promoga la construcció d'una nova carretera o actuació susceptible d'explotació diferenciada de la de la resta de la xarxa s'haurà d'estudiar, abans de l'adopció del corresponent acord per a la seua execució amb càrrec a finançament públic, la viabilitat o procedència de la seua realització per mitjà de sistemes de gestió indirecta, o col·laboració publicoprivada o l'existència de solucions alternatives de menor cost per mitjà del millor aprofitament de les infraestructures existents.

#### Article 16. *Ordenació del territori i ordenació urbanística.*

1. Quan es tracte de dur a terme la construcció de carreteres o variants o altres actuacions en carreteres estatals que afecten l'ordenació territorial o el planejament urbanístic vigents, el Ministeri de Foment haurà de remetre l'estudi informatiu aprovat inicialment a les comunitats autònomes i a les entitats locals a què afecte l'actuació, a fi que examinen i emeten un informe en el termini d'un mes sobre el traçat o l'actuació proposats.

Transcorregut un mes més sense que aquestes administracions públiques hagen notificat els seus respectius informes, es considerarà que estan conformes amb l'actuació proposada. En cas de disconformitat, que necessàriament haurà de ser motivada, el Ministeri de Foment decidirà si és procedent continuar amb la tramitació de l'actuació, i en aquest cas l'elevarà al Consell de Ministres, que resoldrà si és procedent aprovar-la. En

cas de ser així, el Consell de Ministres ordenarà la modificació o revisió, del planejament territorial, o urbanístic afectats, els quals s'hauran d'acomodar a les determinacions de l'actuació en el termini d'un any des que s'aprove.

2. Quan el contingut de qualsevol instrument d'ordenació territorial o urbanística, o de desenvolupament d'aquest, que es trobe en tramitació, estiga afectat pel que estableix un estudi de carreteres ja aprovat, el promotor de l'instrument haurà d'incloure, abans de la seua aprovació, les determinacions necessàries per a la plena eficàcia de l'esmentat estudi de carreteres.

3. No es podran aprovar instruments de modificació, revisió, desenvolupament o execució de l'ordenació territorial i urbanística que contravinguen el que establisca un estudi de carreteres aprovat definitivament. L'incompliment de l'anterior prohibició comportarà la nul·litat de ple dret de l'instrument d'ordenació.

4. La regla establida en l'apartat anterior serà també aplicable als estudis informatius de carreteres aprovats inicialment, quan ja hagen sigut sotmesos a informació pública i sempre que el termini de suspensió de l'aprovació dels instruments d'ordenació territorial i urbanística no supere un any a comptar de la publicació de l'anunci de la informació al públic d'aquells, o un any i sis mesos en els casos excepcionals que així determine de manera motivada el Ministeri de Foment. Durant aquest termini, l'administració competent en matèria d'ordenació territorial o urbanística no podrà atorgar noves classificacions i qualificacions als sòls afectats pels traçats i actuacions de carreteres objecte del corresponent estudi informatiu, ni autoritzacions i llicències urbanístiques noves, llevat que s'haja demanat i obtingut un informe favorable del Ministeri de Foment quan les actuacions preteses siguen compatibles amb les alternatives establides en aquell, o es limiten a la mera conservació i manteniment de l'existent.

5. En aquells àmbits territorials que no tinguen instruments d'ordenació territorial o de planejament urbanístic aprovats, l'aprovació definitiva dels estudis i projectes de carreteres comportarà la inclusió de l'actuació en els instruments d'ordenació o planejament que s'aproven amb posterioritat.

6. Acordada la redacció, revisió, modificació o adaptació de qualsevol instrument de planificació, desenvolupament o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que pugua afectar, directament o indirectament, les carreteres de l'Estat, o els seus elements funcionals, per estar dins de la seua zona d'influència, i amb independència de la seua distància a aquestes, l'òrgan competent per a aprovar inicialment l'instrument corresponent ho haurà de comunicar al Ministeri de Foment, abans de la dita aprovació inicial, perquè aquest emeta un informe comprensiu de les consideracions que estime convenients per a la protecció del domini públic. La mateixa regla serà aplicable també a l'inici de la tramitació d'aquelles llicències que s'hagen de concedir en absència dels instruments esmentats. Reglamentàriament es definirà la zona d'influència de les carreteres de l'Estat.

El Ministeri de Foment disposarà d'un termini de tres mesos per a emetre el seu informe, que serà vinculant pel que fa a les possibles afeccions a la Xarxa de Carreteres de l'Estat. Transcorregut aquest termini sense que l'informe s'haja evacuat, es considerarà que és conforme amb l'instrument de què es tracte, a l'efecte de poder continuar amb la seua tramitació. Les determinacions urbanístiques que puguen derivar d'una eventual aprovació definitiva d'aquell que afecten el domini, o el servei públic de titularitat estatal, seran nul·les de ple dret. També serà nul de ple dret qualsevol dels instruments mencionats en aquest apartat en la tramitació dels quals s'haja omés la petició de l'informe preceptiu del Ministeri de Foment, així com quan siguen aprovats abans que transcórrega el termini de què disposa aquest departament per a evacuar-lo i, en absència d'aquest, quan menyscaben, alteren o perjudiquen l'adequada explotació de les carreteres de l'Estat.

7. Amb la finalitat de garantir la compatibilitat de tots els interessos públics en presència, i una adequada coordinació entre l'Administració General de l'Estat i les administracions competents en matèria urbanística i d'ordenació del territori, el Ministeri de Foment podrà sol·licitar la seua participació en les reunions que celebren els òrgans col·legiats als quals incumbisca l'aprovació dels instruments de planificació urbanística i territorial que afecten carreteres de l'Estat, amb independència del seu sistema de gestió.



*Secció 3a. Construcció de carreteres**Article 17. Expropiació i afecció de béns i drets.*

1. L'expropiació de béns i drets i la imposició de servituds o ocupacions temporals que siguen necessàries, si és el cas, per a la construcció d'obres de carreteres a què es refereix aquest capítol, s'efectuarà d'acord amb el que estableixen la legislació estatal d'expropiació forçosa i la legislació estatal sobre sòl i valoracions, sense perjudi de les regles establides en l'article 12.

En el cas que hagen de ser afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, el Ministeri de Foment podrà optar en substitució de l'expropiació per la reposició d'aquells. La titularitat d'aquests serveis o vies reposats així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, correspondran al titular originari. Per via reglamentària es regularà l'audiència d'aquest en el corresponent procediment, la seua intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual continuarà en tot cas sent del titular originari, excepte acord exprés en contra.

2. Els titulars de béns o instal·lacions per a la prestació de serveis d'interés general que impedisquen o entorpisquen significativament l'execució d'obres de carreteres estan obligats a la seua retirada o modificació total i efectiva en el termini màxim de sis mesos a partir de la sol·licitud del Ministeri de Foment. Se n'exclouen les instal·lacions per a la gestió, control i vigilància del trànsit. El cost de la retirada o modificació serà fixat contradictòriament entre les parts, excepte quan els béns o instal·lacions es troben ubicats en la zona de domini públic viari, en virtut d'autorització en què s'establisca l'obligació per al titular de retirar-los a càrrec seu quan siga requerit per a això per necessitats del servei públic de carreteres.

Alternativament, durant el termini de dos mesos des de la sol·licitud, el Ministeri de Foment podrà convindre amb els titulars de béns o instal·lacions afectades que les actuacions necessàries les duga a terme aquest departament ministerial.

En tots els casos, si la inactivitat o tardança en la retirada o modificació impedeixen l'inici o la continuïtat de les obres de carreteres que els afecten, el requeriment efectuat tindrà els efectes de resolució administrativa notificada a l'efecte d'imposició de multes coercitives, d'acord amb el que disposa la legislació estatal sobre règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. L'import de les multes serà del deu per cent del pressupost de licitació de les unitats d'obra afectades, i se'n podran imposar amb periodicitat mensual fins a un màxim de deu.

Transcorregut el termini de sis mesos indicat en el primer paràgraf sense que s'haja realitzat la modificació necessària, total i efectiva, per part del seu titular, ni hi haja hagut acord amb el Ministeri de Foment perquè aquest l'execute o per a fixar-ne el cost contradictori, el Ministeri de Foment podrà procedir de forma subsidiària a la realització de les modificacions de serveis, béns o instal·lacions afectades, amb independència de les responsabilitats civils per perjudi i sobre costos de l'obra i de la imposició, si és el cas, de les multes coercitives que se'n puguen derivar.

En ambdós supòsits, i sense perjudi de la formalització d'entrega de la documentació legal i tècnica descriptives de l'actuació de modificació de serveis realitzada, la titularitat i el servei restituïts passaran de forma plena al titular del servei existent que haja sigut modificat, amb efectes des de la data que s'indique en la notificació que a aquest efecte realitze el Ministeri de Foment, i sense que aquesta actuació pugua donar lloc a cap dret o indemnització a favor del mencionat titular.

3. L'administració expropiant se subrogarà en la posició jurídica del propietari expropiat a l'efecte de fer efectiu el dret a l'aprofitament urbanístic que podria correspondre als terrenys, segons l'ordenació urbanística en vigor.

No obstant això, quan s'expropien terrenys amb algun tipus d'aprofitament urbanístic, l'Administració podrà convindre expropiar el sòl d'acord amb el valor que li correspondria en situació bàsica de rural, mantenint el dret del propietari expropiat a patrimonialitzar aquests aprofitaments.

4. En la taxació dels terrenys que hagen de ser expropiats amb motiu d'una actuació en matèria de carreteres d'interés i competència estatal, tant si estan previstes per l'ordenació territorial i urbanística, com si són de nova creació, es tindrà en compte la situació bàsica dels terrenys en què se situen, o pels quals discórreguen, de conformitat amb el que disposa la legislació estatal de sòl. En cap cas es tindran en compte les plusvàlues que siguen conseqüència directa del pla o projecte d'obres que donen lloc a l'expropiació i les previsible per al futur.

5. Quan els projectes d'expropiació forçosa per a la construcció de carreteres de competència estatal afecten finques que formen part del patrimoni de l'Estat, el Ministeri de Foment haurà de sol·licitar a la Direcció General de Patrimoni de l'Estat la corresponent afectació, o si és el cas mutació demanial.

#### Article 18. *Exempció de controls previs.*

1. Les obres i serveis de construcció, reparació, conservació o explotació del domini públic viari, incloent-hi totes les actuacions necessàries per a la seua concepció i realització, no estan sotmeses, per constituir obres públiques d'interés general, als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1 b) de la Llei 7/1985, reguladora de les bases del règim local, ni per consegüent a l'abonament de cap tipus de taxes per llicència d'obres, activitats o semblants.

Les actuacions indicades en el paràgraf anterior tampoc estaran obligades a l'obtenció de llicències o autoritzacions per part d'altres administracions, organismes o entitats públiques, excepte si els estudis de carreteres de què dimanen les corresponents actuacions no han sigut sotmesos a informe d'aquelles, quan l'informe siga preceptiu en virtut d'una norma estatal, o quan resulte exigible en virtut de la normativa sectorial estatal, tot això sense perjudi de les competències del Ministeri de l'Interior quant a la gestió del trànsit.

2. L'execució d'obres o actuacions de carreteres promogudes pel Ministeri de Foment no podrà ser suspesa cautelament per cap altra administració pública en l'exercici de les competències que els puguen correspondre, sense perjudi de les competències atribuïdes al Ministeri de l'Interior quant a la gestió del trànsit. Les mesures cautelars només podran ser adoptades pels òrgans jurisdiccionals competents.

#### Secció 4a. *Finançament*

#### Article 19. *Finançament.*

1. El finançament de les actuacions en les carreteres de l'Estat s'efectuarà per mitjà de les consignacions que s'inclouen en els Pressupostos Generals de l'Estat, els recursos que provenen d'altres administracions públiques, d'organismes nacionals i internacionals i de particulars, així com per mitjà de l'establiment de peatges.

2. Igualment, el finançament es podrà produir per mitjà de contribucions especials en la forma i amb els requisits continguts en l'article 20 d'aquesta llei.

3. Les carreteres de l'Estat que hagen de construir-se o explotar-se en règim de gestió indirecta es finançaran per mitjà dels recursos propis de les societats concessionàries, els aliens que aquestes mobilitzen en els termes del contracte, les subvencions que es puguen atorgar i els peatges que si és el cas s'establisquen.

4. Les possibles aportacions d'altres administracions, ens o particulars per a finançar actuacions en les carreteres estatals requeriran la firma d'un conveni amb el Ministeri de Foment en què es reflectisquen les obligacions de les parts i la forma i cadència de les aportacions.

#### Article 20. *Contribucions especials.*

1. Podran imposar-se contribucions especials quan de l'execució de les obres que es realitzen per a la construcció de noves carreteres o actuacions de millora de carreteres o

els seus elements funcionals, nucs, accessos o vies de servei, resulte l'obtenció per persones físiques o jurídiques d'un benefici especial per l'obra realitzada. L'augment de valor de determinades finques com a conseqüència de l'execució de les obres tindrà, a aquests efectes, la consideració de benefici especial.

En tota proposta d'actuació generadora de despesa pública, d'entre les considerades en el paràgraf anterior, i a excepció d'aquelles que siguen de reconeguda urgència, s'haurà de considerar l'establiment de contribucions especials acompanyat dels paràmetres per al seu càlcul o, si és el cas, una justificació de la seua improcedència. En ambdós casos la proposta considerada de contribucions especials es reflectirà expressament en el tràmit d'informació pública de la corresponent actuació.

2. Seran subjectes passius d'aquestes contribucions especials els que es beneficien de manera directa amb les carreteres, elements funcionals, nucs, accessos o vies de servei; i, especialment, els titulars de les finques i establiments contigus i els d'urbanitzacions, la comunicació dels quals resulte millorada, ja siguen persones físiques o jurídiques, herències jacents, comunitats de béns i la resta d'entitats o col·lectius que, no tenint personalitat jurídica pròpia, constituïsquen una unitat productiva autònoma o un patrimoni separat susceptible d'imposició.

3. La base imposable es determinarà en el reial decret pel qual s'acorde la contribució especial i no podrà excedir els límits següents en relació amb el cost total de l'actuació, incloent-hi el de les expropiacions, i sense perjudi del que estableix l'apartat 6 d'aquest article:

- a) Amb caràcter general, fins al 25 per 100.
- b) En les vies de servei, fins al 50 per 100.
- c) En els nucs o accessos a finques, urbanitzacions o establiments, fins al 90 per 100.

4. L'import total de les contribucions especials es repartirà entre els subjectes passius atenent aquells criteris objectius que, segons la naturalesa de les obres, construccions i circumstàncies que concórreguen en aquells, es determinen d'entre els que figuren a continuació:

- a) Superfície i longitud de limitació amb la via de les finques beneficiades.
- b) Situació, proximitat i accessos a la carretera de les finques, construccions, instal·lacions, establiments, explotacions o urbanitzacions.
- c) Bases imposables en les contribucions territorials de les finques beneficiades.
- d) Els que determine el reial decret que establisca la contribució especial en atenció a les circumstàncies particulars que concórreguen en l'obra.

5. El Govern, mitjançant un reial decret aprovat a proposta dels ministeris d'Hisenda i Administracions Públiques, i de Foment, acordarà l'establiment de contribucions especials en els supòsits a què es refereix la present llei.

6. Quan el subjecte passiu siga titular d'un dret expropiat per a dur a terme l'actuació, el preu just d'aquest es deduirà de la seua quota individual.

7. Les contribucions especials es meritiran en el moment en què les obres s'hagen posat en servei. Si les obres són fraccionables la meritació es produirà per a cada un dels subjectes passius des que s'hagen executat les corresponents a cada tram o fracció de l'obra que els afecte.

## Secció 5a. Explotació

### Article 21. Explotació.

1. L'explotació de la carretera comprén el conjunt d'operacions de conservació i manteniment de la viabilitat, les actuacions encaminades a la defensa de la via i al seu millor ús, incloent-hi les referents a senyalització, integració ambiental, seguretat viària, ordenació d'accessos i ús de les zones de protecció de la carretera, sense perjudi de les competències atribuïdes legalment en matèria de senyalització als organismes responsables de la gestió del trànsit.

2. El Ministeri de Foment durà a terme periòdicament inspeccions de seguretat viària en la Xarxa de Carreteres de l'Estat a fi d'identificar elements susceptibles de millora per motius de seguretat, d'acord amb la normativa aplicable a aquest efecte.

#### Article 22. *Competència.*

1. Competeix al Ministeri de Foment l'explotació de les carreteres de l'Estat. Aquesta explotació, com a regla general, es realitzarà directament.

2. La utilització de la carretera per l'usuari serà gratuïta o podrà comportar el pagament de peatges o taxes, les tarifes dels quals aprovarà el Govern.

3. Sense perjudi del que indica l'apartat 1, les carreteres també podran ser explotades per qualsevol dels sistemes de gestió indirecta dels serveis públics que estableix la Llei de Contractes del Sector Públic.

4. La facultat d'inspecció de l'explotació de les carreteres de l'Estat correspon, siga quina siga la forma de gestió, al Ministeri de Foment.

#### Article 23. *Exempcions de peatge.*

En el cas que hi haja establits peatges no estaran obligats a abonar-los els vehicles de les Forces Armades, els dels Cossos i Forces de Seguretat, ni els dels serveis contra incendis.

Tampoc ho estaran els vehicles al servei de les autoritats judicials, d'emergència o Protecció Civil, les ambulàncies, ni els de la mateixa explotació i inspecció de carreteres, ni els de l'explotació i conservació d'equipament per a la gestió, control i vigilància del trànsit, quan estiguen complint les seues respectives funcions específiques.

#### Article 24. *Gestió indirecta per concessió.*

1. Les carreteres de l'Estat en règim de concessió administrativa es regiran pel que disposa la legislació i normativa específica, en el que no s'opose al que disposa la present llei.

2. La societat concessionària haurà de facilitar al Ministeri de Foment, dins del termini que aquest establisca, les dades que li requerisca en relació amb l'explotació, incloent-hi en tot cas els relacionats amb el trànsit i la seguretat viària de les infraestructures en concessió.

#### Article 25. *Altres sistemes de gestió indirecta.*

1. Si l'explotació de la carretera de l'Estat s'efectua per gestió interessada, o per una societat d'economia mixta, correspon al Consell de Ministres acordar, per reial decret, els termes de la gestió i la constitució de la societat.

2. Les persones físiques o jurídiques, públiques o privades, que, en aplicació dels sistemes mencionats, resulten titulars de l'explotació de les carreteres, podran disfrutar dels beneficis fiscals i financers que per a les carreteres en règim de concessió preveja la legislació vigent. Aquests beneficis només podran ser atorgats pel Govern en el reial decret abans mencionat i amb els mateixos condicionaments establits en el supòsit de ser objecte la carretera de concessió administrativa.

3. El contracte de gestió o els estatuts socials, si és el cas, hauran de determinar el corresponent règim juridicoadministratiu i economicofinancer, així com les fórmules de repartiment entre els contractants o socis dels beneficis i riscos de la gestió.

#### Article 26. *Àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs.*

1. El Ministeri de Foment facilitarà la instal·lació d'àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs per a la comoditat de l'usuari i el bon funcionament de la circulació viària.

2. Són àrees de servei les zones contigües amb les carreteres, dissenyades expressament per a albergar-hi instal·lacions i serveis destinats a la cobertura de les necessitats de la circulació, que poden incloure estacions de subministrament de carburants, hotels, restaurants, tallers de reparació i altres serveis anàlegs destinats a facilitar la seguretat i comoditat dels usuaris de la carretera.

3. El Ministeri de Foment establirà la localització de les àrees de servei i les seues característiques funcionals, de manera que es garantisca la prestació dels serveis essencials, considerant la seguretat viària i comoditat dels usuaris, la protecció del medi natural i la resta d'elements de l'entorn.

4. Les àrees de servei podran ser construïdes i explotades directament per l'Administració, o per qualsevol altre sistema de gestió indirecta de serveis públics dels que estableix la Llei de Contractes del Sector Públic. Els termes i condicions de la construcció i explotació es fixaran en els corresponents plecs.

En el cas de contractes concessionals, el concessionari estarà obligat a l'abonament a l'Estat del cànon anual que s'haja compromés a satisfer en la proposició que va servir de base per a l'atorgament de la concessió en el corresponent procediment d'adjudicació del contracte i d'acord amb els termes que es fixen en els plecs d'aquell.

5. Són àrees de descans els espais contigus a les carreteres destinats a l'estacionament temporal de vehicles, proveïts, si és el cas, del que és necessari per a facilitar el descans dels usuaris de les carreteres fora de les zones destinades a la circulació.

6. Són aparcaments segurs aquelles zones dotades d'instal·lacions destinades a facilitar l'estacionament temporal de vehicles, fonamentalment destinats al transport, en condicions de seguretat, ubicades en la proximitat de carreteres o les seues zones d'influència.

7. En els estudis informatius de carreteres s'estudiarà la necessitat d'establir àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs. Quan siguen necessaris se'n determinarà la ubicació a l'efecte que queden inclosos en la corresponent declaració d'impacte ambiental. No obstant això, encara que s'hagen aprovat els estudis informatius, el Ministeri de Foment podrà promoure àrees de servei, àrees de descans o aparcaments segurs no inclosos en aquells seguint els procediments legals oportuns.

8. Les àrees de servei, les àrees de descans i els aparcaments segurs hauran de reunir necessàriament condicions d'accessibilitat universal per a persones amb discapacitat, d'acord amb el que estableix la normativa específica aplicable.

#### Article 27. *Adjudicació d'àrees de servei.*

1. L'adjudicació de les concessions d'àrees de servei es realitzarà en el marc del contracte administratiu corresponent a l'oferta econòmicament més avantatjosa. L'atorgament de la concessió comprendrà les actuacions següents:

a) Determinació de la ubicació de l'àrea de servei, així com de les instal·lacions i serveis que inclourà i dels requisits i condicions de cada un, tot això correspondrà al Ministeri de Foment, basant-se en els requisits tècnics i de seguretat.

b) Informació pública per un termini no inferior a vint dies hàbils, que s'anunciarà en el «Boletín Oficial del Estado» i en un diari d'àmplia circulació en la zona afectada, a fi que qualsevol persona física o jurídica pugui formular les al·legacions o suggeriments que considere convenients.

c) Aprovació pel ministre de Foment del plec de clàusules administratives particulars per a l'execució de les obres i l'explotació del servei, amb assenyalament exprés dels terminis d'iniciació i terminació de les obres i dels efectes del seu incompliment, així com del termini de la concessió, cànon mínim a satisfer i garanties tècniques i econòmiques que hauran de presentar els concursants.

d) Resolució pel Ministeri de Foment de l'expedient de contractació, de conformitat amb el que estableix la legislació de contractes del sector públic.

2. L'adjudicació de les concessions d'àrees de servei en què, d'acord amb la normativa vigent en matèria de carreteres, es preveja la concessió d'instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers, no podrà realitzar-se en favor del mateix operador a l'engròs o d'un operador del mateix grup empresarial que el que subministre en exclusiva a les estacions de servei immediatament anterior i posterior, en el mateix sentit de circulació, a la que és objecte de licitació. De la mateixa manera, tampoc podran adjudicar-se en bloc totes les concessions d'àrees de servei que compten amb instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers a un mateix operador a l'engròs o a operadors d'un mateix grup empresarial.

3. Independentment de les àrees de servei promogudes pel Ministeri de Foment, qualsevol interessat podrà sol·licitar la concessió de l'explotació o de la construcció i explotació d'una àrea de servei o de qualsevol dels seus elements integrants, presentant davant del Ministeri de Foment la corresponent sol·licitud, a la qual s'adjuntarà: a) documentació acreditativa de la personalitat de l'interessat i, si és el cas, acreditació de la seua representació per qualsevol mitjà vàlid en dret que deixe constància fidedigna o per mitjà de declaració en compareixença personal del representat, b) una memòria en què s'indicarà la situació i característiques de l'àrea o de la instal·lació la concessió de la qual s'interessa acompanyada del pertinent estudi de carreteres, que inclourà la seua localització, accessos, instal·lacions i viabilitat.

El Ministeri de Foment, en el termini màxim d'un mes des de la presentació de la sol·licitud, acordarà que es duga a terme el tràmit d'informació pública, així com les actuacions previstes en l'apartat 1, excepte en el cas que l'àrea de servei no complisca els corresponents requisits tècnics, funcionals i de seguretat establits reglamentàriament, i en aquest cas es posarà fi al procediment mitjançant una resolució motivada. La falta de resposta expressa en el termini d'un mes comportarà la necessitat de realitzar, en tot cas, els tràmits indicats anteriorment.

4. Quan es tracte de la concessió de l'explotació d'àrees de servei ja construïdes, l'import del cànon anual, que serà fixat en les bases del corresponent procediment d'adjudicació del contracte concessional, no podrà ser inferior al 4 per 100 de la valoració d'aquestes.

5. Correspon al Ministeri de Foment verificar el compliment dels requisits que hauran de complir les zones d'aparcament que presten servei amb els requisits de seguretat, d'informació a l'usuari i altres de similars, establits en la normativa nacional o internacional que hi siga aplicable.

## CAPÍTOL III

### Ús i defensa de les carreteres

#### *Secció 1a. Limitacions de la propietat*

#### *Article 28. Zones de protecció de la carretera: disposicions generals.*

1. Als efectes de la present llei s'estableixen les següents zones de protecció de la carretera: de domini públic, de servitud, d'afecció i de limitació a l'edificabilitat.

2. En aquestes zones no es podran realitzar obres o instal·lacions ni es permetran més usos o serveis que aquells que siguin compatibles amb la seguretat viària i amb les previsions i l'adequada explotació de la carretera.

La realització de qualsevol activitat que pugui afectar el règim de les zones de protecció requereix autorització del Ministeri de Foment, sense perjudici d'altres competències concurrents.

3. La prohibició i la necessitat d'autorització a què es refereix l'apartat anterior operarà tant respecte de les carreteres construïdes com de les projectades o en construcció una vegada aprovat definitivament l'estudi informatiu corresponent o, a falta d'aquest, l'avantprojecte o projecte, siga quin siga el termini previsible de l'actuació prevista en l'estudi.



4. Sense perjudi del que indica l'article 33.2, s'ha de considerar que als efectes del règim jurídic de protecció del domini públic viari i per a la determinació de les limitacions a la propietat dels terrenys contigus, els nucs viaris, els ramals d'enllaços, els canvis de sentit, les interseccions i les vies de gir, les vies col·lectores distribuïdores i les calçades laterals tindran la consideració de carretera convencional.

Així es considerarà anàlogament en el cas de les vies de servei, però només als efectes de l'existència de zona de domini públic, no així de les restants zones de protecció.

Les limitacions a la propietat no s'estendran als restants elements funcionals de la carretera, sense perjudi de la prevalença de les zones de protecció de les carreteres a què serveixen.

5. Les llicències d'ús i transformació del sòl que es concedisquen per a la realització d'actuacions en les zones de protecció hauran de quedar sempre expressament condicionades a l'obtenció de les autoritzacions a què fa referència aquesta llei.

Seràn nul·les de ple dret les autoritzacions administratives i llicències que hagen sigut atorgades contravenint els preceptes de la present llei.

#### Article 29. *Zona de domini públic.*

1. Constitueixen la zona de domini públic els terrenys ocupats per les mateixes carreteres de l'Estat, els seus elements funcionals i una franja de terreny a cada costat de la via de 8 metres d'amplària en autopistes i autovies i de 3 metres en carreteres convencionals, carreteres multicarril i vies de servei, mesurats horitzontalment des de l'aresta exterior de l'esplanació i perpendicularment a la dita aresta.

2. L'aresta exterior de l'esplanació és la definida per la intersecció del talús del desmunt o del terraplé o, si és el cas, dels murs de contenció o de sosteniment, amb el terreny natural.

En cas d'existir cunetes exteriors a les vores d'aquests talussos o murs, o en terrenys plans, l'aresta exterior de l'esplanació coincidirà amb la vora de la cuneta més allunyada de la carretera.

En cas de trams urbans i travessies en què hi haja una vorada de rastells separant la plataforma de les vores, zones enjardinades o mitjanes, l'aresta exterior de l'esplanació coincidirà amb l'aresta del rastell més pròxima a la via més exterior de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

3. En casos especials de túnels, ponts, viaductes i altres estructures, fonamentacions, ancoratges, estabilitzacions de talussos, elements de drenatge o obres semblants, es podrà establir una altra delimitació de l'aresta exterior de l'esplanació de manera justificada, cas en què aquesta s'ha d'incloure expressament en l'estudi de carreteres que haurà de ser objecte d'informació pública; a falta d'això, l'aresta exterior de l'esplanació serà la línia de projecció vertical de la vora de l'obra sobre el terreny natural.

Serà en tot cas de domini públic el terreny ocupat pels suports dels ponts i viaductes i la totalitat de les fonamentacions, i a més la franja de terreny que siga necessari excavar al seu voltant per a construir-lo amb una amplària d'1 metre com a mínim, llevat d'excepcions degudament justificades.

4. Només es podran realitzar obres, instal·lacions o altres usos en la zona de domini públic quan la prestació d'un servei públic d'interés general així ho exigisca, per trobar-se així establert per una disposició legal o, en general, quan es justifique degudament que no hi ha una altra alternativa tècnicament o econòmicament viable, o amb motiu de la construcció o reposició d'accessos o connexions autoritzats.

En tots els casos serà necessària l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, sense perjudi d'altres competències concurrents.

5. L'ús especial del domini públic establert en l'apartat anterior o l'ocupació del domini comportaran l'obligació, pel beneficiari de la corresponent autorització d'ús o ocupació, de l'abonament d'un cànon.

Constitueix el fet imposable del mencionat cànon l'ocupació de terrenys o utilització de béns de domini públic que es faça en virtut d'autoritzacions regulades en aquesta llei i de concessions d'àrees de servei en les carreteres estatals.

Serán subjectes passius del cànon els titulars de les autoritzacions i els concessionaris d'àrees de servei.

En el cas d'autoritzacions d'ocupació o aprofitament especial del domini públic, la base de fixació de la quantia del gravamen serà el valor dels terrenys ocupats, tenint en compte el valor d'adquisició dels terrenys per l'Estat i el dels predis contigus. El tipus de gravamen anual serà del 5 per 100 sobre el valor de la base indicada.

El cànon podrà ser revisat proporcionalment a les variacions que experimente el valor de la base utilitzada per a fixar-lo, si bé aquestes revisions només es podran realitzar al terme dels períodes que per al cas s'expressen en les condicions de l'autorització o concessió.

En el cas de concessions d'àrees de servei la quantia del cànon serà l'establida en l'article 26.4.

6. L'explotació per tercers d'obres, instal·lacions o serveis públics relatius a carreteres estatals, que suposen l'abonament de contraprestacions econòmiques per part dels usuaris, comportarà l'obligació de satisfer a l'Administració un cànon.

Serà subjecte passiu del cànon la persona física o jurídica que tinga la titularitat de l'explotació en virtut de la corresponent autorització o concessió. El fet imposable serà l'ocupació i aprofitament especial de béns de domini públic objecte d'explotació pel subjecte passiu, la base de fixació de la quantia del gravamen serà el valor dels terrenys ocupats i dels béns, immobles i instal·lacions de titularitat pública objecte d'explotació, amb un tipus de gravamen del 5 per 100 sobre el valor de la base indicada, amb meritació anual i possibilitat de revisió en la quantia proporcional a les variacions que experimente el valor de la base utilitzada per a fixar-lo, si bé aquestes revisions només es podran realitzar al terme dels períodes que per al cas s'expressen en les condicions de l'autorització o concessió.

Estaran exempts de l'abonament del cànon per ocupació del domini públic viari l'Administració General de l'Estat i els organismes autònoms dependents d'aquesta que no siguen de caràcter mercantil o industrial. Quan els esmentats organismes cedisquen l'ús a tercers de la instal·lació ocupant de l'esmentat domini públic, cosa que requerirà en tot cas l'autorització prèvia del gestor, els concessionaris estaran obligats a l'abonament del corresponent cànon.

Així mateix, el Ministeri de Foment estarà exempt del pagament de cànon per ocupació de domini públic a altres departaments ministerials de l'Administració General de l'Estat i als seus organismes autònoms dependents que no siguen de caràcter mercantil o industrial.

7. L'ocupació del domini públic, en el supòsit previst en aquest article, no implicarà la cessió d'aquest, ni la seua utilització significarà la cessió de les facultats demaniales de l'Administració General de l'Estat, ni l'assumpció per aquesta de responsabilitats de cap tipus respecte al titular del dret a l'ocupació o a tercers.

El mencionat titular serà responsable dels danys i perjuís que puguen ocasionar les obres i activitats al domini públic i al privat, excepte en el cas en què aquells tinguen el seu origen en alguna clàusula imposada per l'Administració al titular i que siga d'ineludible compliment per aquest.

El Ministeri de Foment conservarà en tot moment les facultats de tutela i policia sobre el domini públic afectat, i el titular de l'ocupació o activitat estarà obligat a informar-lo de les incidències que es produïsquen en relació amb aquests béns i a complir les instruccions que se li dicten respecte d'això.

8. En finalitzar la construcció de noves carreteres o actuacions en aquestes el Ministeri de Foment, o societat concessionària si és el cas, delimitarà els terrenys de titularitat pública per mitjà de la fitació. Les característiques específiques d'aquesta actuació les definirà el Ministeri de Foment.

9. Els béns i drets reals de titularitat pública afectes al servei públic viari, obtinguts per mitjà d'expropiació, cessió o permuta, seran inscrits en el Registre de la Propietat.

La inscripció per l'Administració General de l'Estat dels esmentats béns i drets serà gratuïta.

10. En el cas d'actuacions promogudes per tercers i degudament autoritzades, que passen a formar part del domini públic viari estatal, la inscripció esmentada serà a càrrec del promotor sense que siga procedent cap exempció aranzelària.

11. En tota informació registral que s'aporte en relació amb finques contigües amb el domini públic viari estatal, així com en les notes de qualificació o despatx referides a aquestes, es posarà de manifest aquesta circumstància, com a informació territorial associada i amb efectes merament informatius, perquè es puga conèixer que l'esmentada afrontació imposa limitacions a les facultats inherents al dret de propietat.

#### Article 30. *Obligació de delimitació i facultat d'investigació.*

1. La delimitació del domini públic viari correspon al Ministeri de Foment segons el procediment que reglamentàriament es determine.

2. La delimitació s'incoarà d'ofici o a petició de qualsevol interessat, i en aquest cas, les despeses derivades de la tramitació del procediment i de les operacions que s'hagen d'efectuar sobre el terreny aniran a càrrec del sol·licitant. La delimitació haurà de comptar amb l'aprovació del Ministeri de Foment.

3. La incoació de l'expedient de delimitació facultarà el Ministeri de Foment per a realitzar o autoritzar, inclús en terreny privat, prèvia comunicació al propietari, els treballs necessaris de curta duració per a la presa de dades i fixació de punts, sense perjudi de les indemnitzacions que puga provocar pels danys i perjudis causats i a resultes de la delimitació que s'aprove finalment.

4. La delimitació aprovada i reflectida en acta declara la possessió i la titularitat dominical a favor de l'Administració General de l'Estat. La seua concreció física es realitzarà per mitjà de la fitació. La delimitació aprovada i inscrita en el Registre de la Propietat tindrà preferència davant d'altres inscripcions que puguen incidir sobre el mateix àmbit físic a què es refereix la delimitació, en funció de la naturalesa demanial dels béns delimitats.

5. El Ministeri de Foment podrà investigar la situació dels béns i drets que es presumisquen pertanyents al domini públic viari, i a aquest efecte podrà demanar totes les dades i informes que considere necessaris i promoure la pràctica de la corresponent delimitació o la pràctica de la resta d'actuacions que siguen procedents en defensa del domini públic.

6. La resolució d'aprovació de la delimitació serà títol suficient per a rectificar, en la forma i condicions que es determinen reglamentàriament, les situacions jurídiques registrals contradictòries amb la dita delimitació. La resolució serà títol suficient, així mateix, perquè l'Administració immatricule els béns de domini públic quan ho estime convenient.

Així mateix tindrà la facultat d'iniciar d'ofici l'expedient de recuperació possessòria, d'ofici i en qualsevol temps, sobre aquests béns i drets, segons el procediment que s'establisca reglamentàriament.

7. Quan es tracte d'immatricular per tercers en el Registre de la Propietat béns immobles situats en la zona de servitud, en la descripció d'aquells es precisarà si afronten o no amb el domini públic viari. En cas afirmatiu no podrà practicar-se la immatriculació si no s'adjunta el títol de la certificació de l'Administració General de l'Estat que acredite que no s'invadeix el domini públic.

8. Els terrenys patrimonials de titularitat de l'Administració General de l'Estat contigus amb el domini públic viari, o emplaçats en les seues zones de servitud o afecció, que resulten necessaris per a la protecció o utilització del mencionat domini, seran afectats, per mitjà del corresponent acte administratiu a l'ús propi d'aquest, en la forma prevista en la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del Patrimoni de les Administracions Públiques. No es podran alienar sense la prèvia declaració de no necessitat als esmentats efectes, la qual serà sol·licitada per la Direcció General de Patrimoni de l'Estat al Ministeri de Foment. Transcorregut el termini d'un mes des que s'efectue la sol·licitud sense que el Ministeri de Foment haja informat, es considerarà que l'informe és a tots els efectes favorable. Complert aquest tràmit no serà aplicable a aquests terrenys el que preveu l'apartat següent.

9. El Ministeri de Foment tindrà dret de tanteig i retracte en les transmissions oneroses intervius dels béns contigus amb el domini públic viari, i a aquest efecte haurà de ser notificada per escrit pels cedents, o en defecte d'ells, pel notari que intervinga en la transmissió. El dret de tanteig es podrà exercir en el termini de tres mesos i el de retracte en el d'un any, ambdós a comptar de la corresponent notificació, que comprendrà les condicions essencials de la transmissió.

#### Article 31. *Zona de servitud.*

1. La zona de servitud de les carreteres de l'Estat està constituïda per dos franges de terreny a l'un costat i a l'altre d'aquestes, delimitades interiorment per la zona de domini públic i exteriorment per dos línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de 25 metres en autopistes i autovies i de 8 metres en carreteres convencionals i carreteres multicarril, mesurats horitzontalment des de les esmentades arestes.

2. En la zona de servitud no es podran realitzar obres o instal·lacions ni es permetran més usos que aquells que siguin compatibles amb la seguretat viària i l'adequada explotació de la via, amb l'autorització prèvia, en tot cas, del Ministeri de Foment, i sense perjudi d'altres competències concurrents.

3. El Ministeri de Foment podrà utilitzar o autoritzar a tercers la utilització de la zona de servitud per raons d'interés general o quan ho requerisca el millor servei de la carretera.

4. Seran indemnitzables l'ocupació de la zona de servitud i els danys i perjudis que es causen per la seua utilització.

#### Article 32. *Zona d'afecció.*

1. La zona d'afecció de les carreteres de l'Estat està constituïda per dos franges de terreny a l'un costat i a l'altre d'aquestes, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dos línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de 100 metres en autopistes i autovies i de 50 metres en carreteres multicarril i convencionals, mesurats horitzontalment des de les esmentades arestes.

En el cas especial de túnels i els seus elements auxiliars, constituïran zona d'afecció els terrenys situats entre les projeccions verticals de les seues parets laterals exteriors i a més dos franges de terreny addicionals de 50 metres d'amplària, una a cada costat de les projeccions, mesurades horitzontalment i perpendicularment a l'eix dels túnels o elements auxiliars, llevat que en aplicació del que disposa l'article 31.3 calga un grau de protecció diferent.

2. Per a executar en la zona d'afecció qualsevol tipus d'obres o instal·lacions fixes o provisionals, canviar l'ús o la destinació de les existents i plantar o talar arbres, es requerirà l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, sense perjudi d'altres competències concurrents.

La sol·licitud d'autoritzacions es podrà efectuar, en tot cas, pels mitjans telemàtics previstos en la legislació sobre procediment administratiu i les normes que la despleguen.

3. En les construccions i instal·lacions ja existents en la zona d'afecció es podran realitzar obres de reparació o millora, amb la prèvia autorització corresponent, una vegada constatada la seua finalitat i contingut, sempre que no suposen augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comporten pugui ser tingut en compte a efectes expropiatoris, tot això, així mateix, sense perjudi de les altres competències concurrents.

4. La denegació de l'autorització en la part de la zona d'afecció que siga exterior a la línia límit d'edificació definida en l'article 33.1 només es podrà fonamentar en raons de seguretat viària, o en l'adequada explotació de la via, o en les previsions dels plans, estudis o projectes de construcció, conservació, ampliació o variació de carreteres de l'Estat en un futur no superior a deu anys, comptats a partir de la data de l'autorització o ordre per a realitzar el corresponent estudi.

Article 33. *Zona de limitació a l'edificabilitat.*

1. A l'un costat i a l'altre de les carreteres de l'Estat s'estableix la línia límit d'edificació, que se situa a 50 metres en autopistes i autovies i a 25 metres en carreteres convencionals i carreteres multicarril, mesurats horitzontalment i perpendicularment a partir de l'aresta exterior de la calçada més pròxima. L'aresta exterior de la calçada és la vora exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general.

La franja de terreny compresa entre les línies límit d'edificació establides en els respectius marges d'una via es denomina zona de limitació a l'edificabilitat. Queda prohibit en aquesta zona qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, incloent-hi les que es desenvolupen en el subsòl, o canvi d'ús, a excepció de les que resulten imprescindibles per a la conservació i manteniment de les construccions o instal·lacions ja existents.

A més, l'edificació residencial, i l'assimilada a aquesta quant a zonificació i immissió acústiques d'acord amb la legislació vigent en matèria de soroll, estaran sotmeses, amb independència de la seua distància de separació respecte a la carretera, a les restriccions que resulten de l'establiment de les zones de servitud acústica que es definisquen com a conseqüència dels mapes o estudis específics de soroll realitzats pel Ministeri de Foment, i de la seua posterior aprovació després del corresponent procediment d'informació pública.

2. Als efectes del que disposa l'apartat anterior, els nucs viaris i canvis de sentit, les interseccions, les vies de gir i els ramals tindran la línia límit d'edificació a 50 metres mesurats horitzontalment i perpendicularment des de l'aresta exterior de la calçada en cada cas.

3. El Ministeri de Foment, amb un informe previ no vinculant de les comunitats autònomes i entitats locals afectades emés en un termini no superior a dos mesos, podrà, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, fixar una línia límit d'edificació inferior a l'establida amb caràcter general, aplicable a determinades carreteres estatals en zones o trams perfectament delimitats.

4. No obstant el que disposen els apartats anteriors, en les variants o carreteres de circumval·lació, siga quina siga la seua classificació, que es construïsquen a fi d'evitar el pas per poblacions, la línia límit d'edificació se situarà a 50 metres, mesurats horitzontalment i perpendicularment a l'eix, a partir de l'aresta exterior de la calçada, en tota la longitud de la variant.

5. Les modificacions en la línia límit d'edificació que es deriven de la posada en servei de noves actuacions en carreteres del Ministeri de Foment conferiran dret a indemnització a favor dels titulars de drets reals sobre els terrenys inclosos en la zona de limitació a l'edificabilitat, així com en els afectats per les restriccions en les zones de servitud acústica que acrediten el menyscabament dels seus drets i no puguen exercir-los en altres ubicacions.

També seran indemnitzables els perjuís causats en aquest sentit per actuacions degudament autoritzades de tercers, públics o privats, inclús encara que aquestes actuacions o alguns dels seus elements puguen ser finalment d'ús o titularitat públics; conferiran dret a indemnització a favor de qui acredite el menyscabament de drets reconeguts i que no pot exercir-los en altres ubicacions, la qual serà satisfeta per qui promoga l'actuació.

Serà indemnitzable la depreciació originada en les finques contigües a carreteres que es construïsquen o actuacions que es duguen a terme en aquestes a partir de l'entrada en vigor de la present llei, com a conseqüència del menyscabament en l'estatut jurídic de la propietat, incloent-hi la pèrdua d'edificabilitat que tinguen reconeguda les finques situades en les zones de protecció d'aquestes carreteres i no es puga exercir en altres ubicacions.

6. On, per ser molt gran la projecció horitzontal de l'esplanació, la línia límit d'edificació quede dins de les zones de domini públic o de servitud, la línia límit d'edificació es farà coincidir amb la vora exterior de la zona de servitud.

On distintes línies límit d'edificació se superposen, en funció que el mesurament es realitze des de la carretera principal o des de les interseccions, nucs viaris, canvis de sentit, vies de gir i ramals, prevaldrà, en tot cas, la més allunyada de la carretera, siga quina siga la carretera o element intervinent.



7. La classificació i la qualificació de terrenys inclosos en la zona de limitació a l'edificabilitat no podran ser modificades en cap cas si això està en contradicció amb el que estableix aquesta llei.

*Article 34. Facultat d'expropiació.*

1. L'expropiació de terrenys per a l'execució dels projectes de carreteres comprendrà sempre els que conformaran la zona de domini públic. Si l'obra implica un canvi de classificació sobre la carretera objecte d'actuació, s'inclourà l'ampliació de la zona de domini públic ja existent per a adaptar-la a la seua nova configuració quan siga necessari.

No obstant això, en supòsits excepcionals, quan l'expropiació d'aquesta zona afecte construccions o instal·lacions, es podrà per causes justificades posposar-la sempre que el seu estat de manteniment o ús no interferisquen físicament amb les obres projectades ni perjudiquen l'adequada explotació ni la seguretat viària de la carretera.

2. En les zones de servitud i en la compresa fins a la línia límit d'edificació, el Ministeri de Foment podrà procedir a l'expropiació, sense perjudi del que estableix l'article 12, i s'entendrà implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació, sempre que existisca prèviament un projecte de traçat, bàsic o de construcció definitivament aprovat, per a la reparació, ampliació, conservació de la carretera, o per a la millora de l'explotació o de la seguretat viària, que la faça necessària.

*Article 35. Paralització d'obres o suspensió d'usos no legalitzats.*

1. Correspondrà al Ministeri de Foment la tutela de la construcció i l'explotació de les carreteres de l'Estat i com a conseqüència d'això la competència per a preservar aquestes carreteres i les seues zones de protecció de qualsevol ús no autoritzat. L'actuació administrativa es durà a terme, en tot cas, per mitjà de procediment contradictori, encara que correspon al Ministeri de Foment dictar, si és el cas, l'acord de paralització d'obres o instal·lacions o la suspensió d'usos no autoritzats o que no s'ajusten a les condicions establides en les corresponents autoritzacions, per a la notificació de les quals podrà sol·licitar l'auxili de la força pública.

2. El Ministeri de Foment determinarà per mitjà del procediment indicat en l'apartat anterior si els usos o circumstàncies que van justificar la paralització o suspensió són conformes a dret d'acord amb les regles següents:

a) Si es comprova l'incompliment del que s'indica en la notificació, el Ministeri de Foment instarà la Delegació del Govern en el territori, dins del termini de deu dies naturals posterior a aquella, perquè prosseguisca amb el procediment per al compliment de la notificació practicada. En la instància s'informarà sobre l'eventual possibilitat de legalització de les obres, instal·lacions o usos, si es poden ajustar a les normes aplicables.

1r. En cas afirmatiu, la Delegació del Govern podrà ordenar instruir els oportuns expedients per a la legalització de les obres o instal·lacions o autorització dels usos.

2n. En cas contrari, si les obres, instal·lacions o usos no poden ser legalitzats, la Delegació del Govern adoptarà la resolució corresponent i instruirà l'expedient per a la demolició d'aquestes o per a impedir definitivament els usos mencionats.

b) Si no hi ha hagut incompliment de la notificació practicada i les obres poden ser legalitzades, la instrucció esmentada en l'epígraf a) 1r serà realitzada pel Ministeri de Foment. Si, al contrari, les actuacions no poden ser legalitzades, aquest traslladarà l'expedient a la Delegació del Govern perquè procedisca com s'indica en l'epígraf a) 2n anterior.

3. L'adopció de les oportunes resolucions es farà sense perjudi de les sancions i de les responsabilitats de tot tipus que siguen procedents.

4. Si es tracta d'actuacions en el domini públic que perjudiquen la circulació, la seguretat viària, l'explotació o els elements de la infraestructura, o que d'acord amb les



determinacions d'aquesta llei no puguen ser autoritzades, el Ministeri de Foment, prèvia comunicació als òrgans responsables de la gestió del trànsit, requerirà directament els que les realitzen perquè restituisquen la situació al seu estat primitiu, cosa que estaran obligats a fer en el termini que a aquest efecte els siga concedit.

Si les actuacions esmentades constitueixen un perill per a la seguretat viària o l'explotació de la via, el Ministeri de Foment ho comunicarà als òrgans responsables de la gestió del trànsit i podran procedir a suprimir el perill de manera immediata, per compte del causant, sense que per a això siga necessària una autorització judicial prèvia. Les esmentades actuacions es faran sense perjudici de les sancions i responsabilitats de tot tipus que siguen procedents.

5. Respecte al que s'indica en aquest article, si l'infractor no realitza les actuacions a què se l'ha instat en el termini que se li indique, la Delegació del Govern podrà procedir a l'execució subsidiària d'aquestes, a costa d'aquell.

#### Article 36. *Limitació d'accessos.*

1. El Ministeri de Foment pot limitar els accessos a les carreteres de l'Estat i establir amb caràcter obligatori els llocs en què els accessos es poden construir. No obstant això, els organismes responsables de la gestió del trànsit podran interrompre temporalment la circulació a través d'aquells en exercici de les competències que a aquest efecte tinguen atribuïdes.

2. Així mateix, el Ministeri de Foment queda facultat per a reordenar els accessos existents a fi de millorar l'explotació de la carretera i la seguretat viària i podrà expropiar per a això els terrenys necessaris.

3. Són accessos a les carreteres de l'Estat les connexions d'aquestes amb carreteres o qualsevol tipus de via de titularitat diferent de l'estatal, o amb les vies de servei de la mateixa carretera, les connexions directes amb nuclis urbans i amb propietats contigües i, en general, qualsevol disposició física del terreny que permeta l'entrada o l'eixida de vehicles a la calçada.

4. L'accés a les autopistes, a les autovies, a les variants de població i circumval·lacions es produirà exclusivament a través dels seus nucs.

En la resta de les carreteres, les propietats contigües no hi tindran accés, llevat que es realitze per mitjà de vies de servei. En aquestes carreteres s'exceptuen d'això els accessos que complisquen una de les dos condicions següents:

- a) Que l'accés siga d'interés públic per trobar-se vinculat a béns, obres o serveis de caràcter igualment públic.
- b) Que estiga prou justificada la impossibilitat d'un altre tipus d'accés.

En tot cas no hi haurà accés directe de les propietats contigües als nucs viaris i canvis de sentit, ni als ramals, a les interseccions, les vies de gir, ni als carrils de canvi de velocitat o vies col·lectores distribuïdores.

5. Les connexions de les carreteres de les xarxes d'altres administracions públiques amb les carreteres de l'Estat només es podran dur a terme, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, en aquells punts en què resulte més adequat per a optimitzar la funcionalitat de les carreteres de l'Estat i la seua interconnexió amb altres xarxes.

6. També podrà el Ministeri de Foment, en qualsevol moment, modificar o suspendre temporalment o definitivament l'autorització dels accessos existents, quan se n'haja canviat l'ús, s'incremente substancialment el seu trànsit, s'afecte negativament la seguretat viària o l'adequada explotació de la carretera, es produïsquen danys en el domini públic o en l'equipament de la via, s'alteren els supòsits de l'atorgament o siguen incompatibles amb normes aprovades després de l'autorització.

7. No s'autoritzaran noves connexions de camins de servei amb les carreteres excepte excepcionalment i de forma degudament justificada a través d'enllaços i interseccions ja existents.

8. Reglamentàriament es determinaran les condicions que s'han de complir perquè un accés puga ser autoritzat, així com el procediment de sol·licitud i, si és el cas, l'atorgament de la corresponent autorització.

9. La sol·licitud d'accessos o canvi d'usos dels existents per a servir a activitats que, per la seua naturalesa, puguen generar un volum d'utilització que puga afectar negativament, de manera qualitativa o quantitativa, la correcta explotació de la carretera, s'haurà d'acompanyar d'un estudi de trànsit i, en cas d'una afecció significativa, d'una proposta de les mesures de condicionament necessàries per a mantindre inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades. En cas contrari, la sol·licitud d'accés haurà de ser denegada.

10. Quan com a conseqüència de la construcció d'un accés pel Ministeri de Foment, resulte l'obtenció pels propietaris o usufructuaris d'una propietat contigua, o per altres directament interessats, d'un benefici especial, es podran imposar contribucions especials, i s'aplicarà el que estableix respecte d'això l'article 20 d'aquesta llei.

11. Si es construeix o es modifica un accés, o si se'n canvia l'ús, sense autorització o sense ajustar-se a les condicions establides en la corresponent autorització, s'actuarà d'acord amb el que disposa l'article 35 d'aquesta llei.

#### Article 37. *Publicitat.*

1. Fora dels trams urbans de les carreteres queda prohibit realitzar publicitat en qualsevol lloc que siga visible des de les calçades de la carretera, i en general qualsevol anunci que puga captar l'atenció dels conductors que hi circulen. Aquesta prohibició no donarà en cap cas dret a indemnització.

2. L'esmentada prohibició s'aplicarà a tots els rètols i cartells, inscripcions, formes, logotips o imatges, siga quin siga el seu tipus, dimensió o element que els suporten.

3. Als efectes d'aquest article no es consideren publicitat els cartells informatius autoritzats pel Ministeri de Foment.

Són cartells informatius els rètols o cartells que informen exclusivament de la identitat corporativa de l'activitat realitzada en la propietat on s'ubiquen, i aquells altres que s'establisquen reglamentàriament.

4. No obstant el que disposa aquest article, el Ministeri de Foment podrà ordenar, inclús en les travessies, la retirada o modificació d'aquells elements publicitaris o informatius que puguen afectar la seguretat viària o l'adequada explotació de la via, sense que això done lloc a dret a indemnització.

En el cas que estiguen ubicats en el domini públic de la carretera o en l'equipament d'aquesta, el Ministeri de Foment els podrà retirar o suprimir amb càrrec als responsables de la infracció, segons es determine reglamentàriament, i sense perjudi de les responsabilitats i sancions que se'n puguen derivar.

#### Article 38. *Limitacions a la circulació.*

1. El Ministeri de Foment, en l'àmbit de les seues competències i sense perjudi del que s'estableix en altres disposicions i de les facultats d'altres departaments ministerials, podrà imposar, quan les condicions, situacions, exigències tècniques o seguretat viària o l'adequada explotació de les carreteres de l'Estat ho requerisquen, limitacions temporals o permanents a la circulació en certs trams o parts de les carreteres.

Competeix igualment al Ministeri de Foment fixar les condicions de les autoritzacions que si és el cas puga atorgar l'òrgan competent i senyalitzar les corresponents ordenacions resultants de la circulació, sense perjudi de les competències que, sobre senyalització, recull la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

2. Quan de les anteriors circumstàncies es derive la necessitat de desviar el trànsit dels vehicles que es determine per la totalitat o part d'una autopista explotada en règim de concessió, el delegat del Govern en les societats concessionàries d'autopistes nacionals de peatge podrà acordar la desviació i, en aquest cas, amb un informe previ del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques i audiència del concessionari, fixarà les condicions

d'utilització de l'autopista amb caràcter temporal, i establirà la compensació que correspon al concessionari pels perjudicats que s'originen, sense que s'aplique l'article 24 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de Construcció, Conservació i Explotació d'Autopistes en Règim de Concessió.

En casos d'urgència l'acord a què es refereix aquest paràgraf podrà ser adoptat pel ministre de Foment, o autoritat en qui delegue, sense els tràmits precedents, per un termini màxim d'un mes, sense perjudicats de la compensació a què puga tindre dret el concessionari.

3. Les limitacions a la circulació o qualsevol altra restricció adoptada i, si és el cas, les desviacions acordades, es comunicaran a la major brevetat a les autoritats competents en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, a fi que aquestes adequen amb caràcter immediat les mesures de vigilància, disciplina i regulació del trànsit i mantinguen actualitzada la informació que sobre les vies s'oferisca als usuaris.

4. El beneficiari de l'autorització complementària de circulació estarà obligat a rescabalar, per mitjà del corresponent abonament, les despeses a què haja hagut de fer front el Ministeri de Foment o les seues entitats concessionàries i els costos dels mitjans de què, si és el cas, s'hagen hagut de disposar com a conseqüència de l'autorització.

5. Reglamentàriament s'establiran les limitacions a la circulació en les carreteres dels diferents tipus de vehicles, sense perjudicats de les competències d'altres departaments ministerials.

#### Article 39. *Instal·lacions d'aforament i pesada.*

El Ministeri de Foment podrà establir en determinats punts de les carreteres de l'Estat instal·lacions d'aforament, estacions de pesada i equipaments integrats en sistemes intel·ligents de transport per a coneixement i control de les característiques del trànsit sobre la infraestructura de la carretera i la seua adequada explotació. Les sobrecàrregues que constituïsquen infracció seran sancionades per les autoritats competents en cada cas.

#### Article 40. *Danys a la carretera.*

El Ministeri de Foment podrà exigir als causants de danys a les carreteres o els seus elements el rescabament del cost de la reparació, amb independència de les sancions que si és el cas els puguen correspondre o, fins i tot quan aquestes no siguen procedents.

Així mateix, el Ministeri de Foment podrà exigir al causant de danys el rescabament del cost que comporte la seua intervenció per a l'auxili públic per mitjà de personal, ja siga a través de mitjans propis o contractats, mitjans de senyalització o abalisament, la custòdia de vehicles o càrregues i la retirada de restes en cas d'accident o avaria.

### *Secció 2a. Infraccions i sancions*

#### Article 41. *Infraccions.*

1. Constitueixen infraccions administratives en matèria de protecció del domini públic viari i de les seues zones de protecció, les accions i omissions que es tipifiquen en els següents apartats d'acord amb el règim de responsabilitat que s'estableix. Aquestes infraccions es classifiquen en molt greus, greus o lleus.

2. Són infraccions molt greus:

a) Realitzar, sense les autoritzacions o llicències corresponents, construccions, actuacions o actes de transformació i ús de la zona de domini públic viari. Així mateix qualsevol altre tipus d'actuació que puga afectar la seguretat viària, o incomplir alguna de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no siga possible la seua legalització i no s'hagen restituït aquestes zones al seu estat anterior a la infracció comesa.

b) Destruir, deteriorar, alterar, o modificar qualsevol construcció, instal·lació, element o equipament quan les actuacions afecten la plataforma, o puguen afectar la seguretat viària, o les infraccions recollides en els epígrafs 41.3.c) i 41.3.e) si s'han produït danys a la via o perjudicat la seguretat viària o a l'adequada explotació d'aquesta.

c) Realitzar instal·lacions o obres de construcció, reconstrucció o ampliació, incloent-hi les que es desenvolupen en el subsòl, que estiguen prohibides en la zona de limitació a l'edificabilitat, a excepció de les que siguen imprescindibles per a la conservació i manteniment de les ja existents.

d) Realitzar actes que suposen o puguen suposar augment del volum de les edificacions existents quan aquestes es troben situades en la zona de limitació a l'edificabilitat.

e) Construir nous accessos o modificar els usos o característiques dels existents sense la corresponent autorització.

f) Sostroure, deteriorar o destruir qualsevol element relacionat amb l'ordenació, orientació o seguretat de la circulació o modificar intencionadament les seues característiques o situació, quan s'impedisca que l'element de què es tracte continue prestant la seua funció o pose en perill la seguretat viària o l'adequada explotació de la via.

g) Causar danys o deterioraments per circular amb pesos, càrregues o gàlils que excedisquen els límits autoritzats.

h) Establir qualsevol tipus de publicitat prohibida en el cas que no s'hagen restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa, o no retirar cartells informatius o elements publicitaris quan els titulars siguen requerits per a això.

i) Instal·lar o utilitzar per mitjà de sistemes remots focus, rètols lluminosos, lluminàries o qualsevol element semblant que perjudiquen la seguretat viària, en el cas que no s'hagen restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa.

j) La reincidència en la comissió de faltes greus durant el termini establert per a la prescripció de les infraccions molt greus.

### 3. Són infraccions greus:

a) Realitzar en la zona de limitació a l'edificabilitat instal·lacions o obres de construcció, reconstrucció o ampliació, incloent-hi les que es desenvolupen en el subsòl, sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguen ser objecte de legalització posterior, o quan no puguen ser objecte de legalització i s'hagen restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa sense causar perjudicis posteriors.

b) Realitzar construccions o actuacions en les zones de servitud o d'afecció, dutes a terme sense les autoritzacions requerides, o incomplir les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no puguen ser objecte de legalització posterior o puguen afectar la seguretat viària, i no s'hagen restituit aquestes zones al seu estat anterior a la infracció comesa, o si havent-se restituit s'han causat perjudicis.

c) Realitzar construccions o actuacions en la zona de domini públic, que no afecten accessos, dutes a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir algunes de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguen ser objecte de legalització posterior, o en el cas que s'hagen restituit les zones afectades el seu estat anterior a la infracció comesa, a què al·ludeix l'article 41.2.a), sempre que no s'hagen produït danys a la via o perjudicat la seguretat viària o l'adequada explotació d'aquesta.

d) Deteriorar qualsevol element relacionat amb l'ordenació, orientació o seguretat de la circulació, o modificar intencionadament les seues característiques o situació, si no impedeix que l'element continue prestant la seua funció ni posa en perill la seguretat viària o l'adequada explotació de la via.

e) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol construcció, instal·lació o equipament quan les actuacions no afecten la plataforma, sempre que no s'hagen produït danys a la via o perjudicat la seguretat viària o l'adequada explotació de la via.

f) Col·locar, abocar, desaiugar, tirar o abandonar objectes, vehicles de motor o materials de qualsevol naturalesa en l'esplanació.

g) Realitzar en la zona d'afecció construccions o actuacions de qualsevol naturalesa o realitzar alguna activitat que siga molesta o insalubre per als usuaris de la via sense adoptar les mesures pertinents per a evitar-ho.

h) La reincidència en faltes lleus durant el termini establert per a la prescripció de les infraccions greus.

i) Establir qualsevol tipus de publicitat prohibida, en el cas que s'hagen restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa.

j) Instal·lar focus, rètols lluminosos, lluminàries, o la seua utilització remota o qualsevol element semblant que perjudiquen la seguretat viària en el cas que s'hagen restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa.

k) Incomplir l'obligació de modificació o retirada de serveis afectats amb motiu de les expropiacions derivades d'obres de carreteres.

l) Negligència en la prestació de serveis als usuaris o en el compliment de les tasques d'explotació de carreteres o elements funcionals en règim de concessió, per part dels seus concessionaris, sense perjudi de les penalitzacions contractuals que, si és el cas, es troben establides en els corresponents contractes.

#### 4. Són infraccions lleus:

a) Realitzar construccions o actuacions en les zones de servitud o d'afecció, dutes a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir alguna de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguen ser objecte de legalització posterior, o en el cas que s'hagen restituit les zones afectades el seu estat anterior a la infracció comesa, a què al·ludeix l'article 41.3.b) i no s'hagen causat perjudis.

b) Col·locar, abocar, desaiugar, tirar o abandonar dins de la franja de zona de domini públic exterior a l'esplanació, objectes, vehicles de motor o materials de qualsevol naturalesa.

#### 5. Seran responsables de la infracció les persones físiques o jurídiques següents:

a) En el supòsit d'existència d'una autorització administrativa, el titular d'aquesta en cas d'incompliment de les prescripcions o condicions d'aquella.

b) En les infraccions previstes en els apartats 2.h), i 3.j) d'aquest article, el titular del cartell informatiu o instal·lació o equipament publicitari, l'anunciant i subsidiàriament el propietari del terreny.

c) En els altres casos, l'autor material de l'activitat infractora o la persona física o jurídica que l'executa i, si és el cas, el tècnic director de l'obra o actuació.

Si hi ha més d'un subjecte responsable, respondran tots ells de manera solidària de la infracció i de la sanció que si és el cas s'impose.

Si un mateix fet és constitutiu de dos o més infraccions, es prendrà en consideració únicament aquella que comporte la major sanció.

#### Article 42. *Potestat sancionadora.*

1. L'exercici de la potestat sancionadora als efectes d'aquesta llei correspon al Ministeri de Foment o a la Delegació del Govern en el territori en els termes que preveu l'article 44.

Les infraccions i sancions a què es refereixen els articles 41 i 43 s'aplicaran per mitjà d'un procediment sotmés al principi de contradicció, interdicció de la indefensió i publicitat. En defecte d'una regulació específica el procediment es tramitarà de conformitat amb la normativa vigent sobre l'exercici de la potestat sancionadora.

2. El procediment per a sancionar les infraccions als preceptes d'aquesta llei l'iniciarà d'ofici l'òrgan competent del Ministeri de Foment, bé per iniciativa pròpia o com a conseqüència de petició raonada d'altres òrgans o de denúncia.

3. En el supòsit que els actes comesos contra la carretera o els seus elements puguen ser constitutius de falta o delictes, el Ministeri de Foment deduirà el tant de culpa al Ministeri Fiscal o l'autoritat judicial competent i suspèn timerà el procediment sancionador fins a la resolució d'aquest.

El procediment sancionador podrà continuar-se a la finalització del procediment penal d'acord amb les regles següents:

- a) Els fets declarats provats en l'àmbit penal es consideraran igualment provats en el procediment administratiu.
- b) No podrà imposar-se sanció administrativa quan sobre els fets constitutius d'infracció haja recaigut sentència penal condemnatòria.
- c) El procediment administratiu i la prescripció dels fets en aquesta seu estaran interromputs durant tot el procés penal.

4. El termini per a la notificació de la resolució dels procediments sancionadors serà de dotze mesos des de la data de l'acord d'iniciació de l'expedient, transcorregut el qual sense que es produïska aquella, es dictarà una resolució en què es declare la caducitat del procediment i l'orde de l'arxivament de les actuacions, amb els efectes previstos en la legislació vigent.

#### Article 43. Sancions.

1. Les infraccions a què es refereix l'article 41 seran sancionades atenent els danys i perjudis produïts, si és el cas, el risc creat i la intencionalitat del causant, amb les multes següents:

- a) Infraccions lleus: multa de 300 a 3.000 euros.
- b) Infraccions greus: multa de 3.001 a 15.000 euros.
- c) Infraccions molt greus: multa de 15.001 a 300.000 euros.

2. Amb independència de les multes previstes en l'apartat anterior, els òrgans sancionadors, una vegada transcorreguts els terminis assenyalats en el requeriment corresponent, podran imposar multes coercitives, d'acord amb el que estableix la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, per a aconseguir l'execució material de les ordres de paralització, derrocament o transformació que haja ordenat l'Administració d'acord amb aquesta llei.

La quantia de cada una de les multes no podrà superar el 20% de la que es fixe per al supòsit que la no-atenció dels requeriments supose una infracció administrativa.

3. Per al càlcul de la quantia de les multes es tindran en compte els criteris que es fixen reglamentàriament.

#### Article 44. Competència.

1. La imposició de sancions per infraccions lleus correspondrà al delegat del Govern en el territori; la de les greus, al director general de Carreteres, i la de les molt greus, al ministre de Foment.

2. La imposició de la sanció que corresponga serà independent de l'obligació d'indemnitzar els danys i perjudis causats, i de la de restituir o reposar les coses al seu estat anterior, d'acord amb els seus respectius procediments i normativa d'aplicació.

#### Article 45. Prescripció d'infraccions.

El termini de prescripció de les infraccions a què es refereix l'article 41 d'aquesta llei serà d'un any per a les lleus, de quatre anys per a les greus i sis per a les molt greus.

El còmput del termini de prescripció de les infraccions s'iniciarà en la data que s'haja comés la infracció o, si l'objecte de la infracció constitueix una activitat o un fet continuat en el temps, en la data del seu cessament. Si el fet o activitat constitutius de la infracció no es poden conèixer per falta de manifestació de signes externs, el termini de prescripció es computarà a partir del moment que aquests es manifesten.



## CAPÍTOL IV

### Travessies i trams urbans

#### Article 46. *Travessies.*

1. Als efectes d'aquesta llei, es considera travessia la part de carretera en què hi ha edificacions consolidades almenys en dos tercers parts de la longitud d'ambdós marges i un entramat de carrers connectats amb aquella en almenys un dels seus marges.

2. En les travessies de carreteres de l'Estat correspon al Ministeri de Foment, amb un informe previ de l'ajuntament corresponent, l'atorgament d'autoritzacions relatives a la mateixa carretera o als terrenys i edificacions contigus quan s'afecten els elements de la carretera o la zona de domini públic. En cas que la travessia no estiga inclosa dins d'algun dels trams urbans definits en l'article 47, l'atorgament d'autoritzacions en les restants zones de protecció de la carretera correspondrà així mateix al Ministeri de Foment, amb un informe previ de l'ajuntament corresponent. El silenci administratiu respecte a les sol·licituds d'autorització indicades tindrà sempre caràcter negatiu.

Es consideren contigus els terrenys i edificacions que siguen contigus a l'aresta exterior de l'esplanació.

On hi haja voreres, illots, jardins o mitjanes contigües a la plataforma, amb interposició o no de vies de servei de titularitat estatal, aquesta consideració es referirà als situats com a màxim a 2 metres de distància des de la vora exterior de la plataforma, o a la vora de la vorera més allunyada de la carretera si la seua distància al rastell és menor de 2 metres.

#### Article 47. *Trams urbans.*

1. Als efectes d'aquesta llei, es consideren trams urbans aquells de les carreteres de l'Estat que discórreguen per sòl classificat com a urbà pel corresponent instrument de planejament urbanístic i que estiguen reconeguts com a tals en un estudi de delimitació de trams urbans aprovat pel Ministeri de Foment, per mitjà d'expedient tramitat per iniciativa pròpia o a instància de l'ajuntament interessat.

2. En els trams urbans de carreteres correspon al Ministeri de Foment, amb un informe previ de l'ajuntament corresponent, l'atorgament d'autoritzacions relatives a la carretera o als terrenys i edificacions contigus quan s'afecten els elements de la carretera o les zones de domini públic i servitud.

Quan aquests trams siguen així mateix considerats com a travessia, prevaldrà el que estableix l'article 46.2.

El silenci administratiu tindrà sempre caràcter negatiu respecte a les sol·licituds d'autorització indicades.

#### Article 48. *Estudis de delimitació de trams urbans.*

1. En els estudis de delimitació de trams urbans el Ministeri de Foment fixarà, per a la fracció de Xarxa de Carreteres de l'Estat estudiada, els trams que es consideren urbans i els que es consideren travessies. Així mateix, es fixarà en tots els casos la línia límit d'edificació i la zona de domini públic i, en els urbans, també la de servitud, tot això segons les circumstàncies de cada marge de la via.

L'amplària definida per aquesta línia límit d'edificació podrà ser no uniforme, i podrà fixar-se a distància inferior a la prescrita per l'article 33 d'aquesta llei, d'acord amb el planejament urbanístic prèviament existent a l'entrada en vigor de la present llei.

2. Als efectes del que preveu l'apartat anterior, el Ministeri de Foment notificarà a l'ajuntament i comunitat autònoma afectats l'estudi de delimitació de trams urbans a fi que en el termini de dos mesos a partir de l'endemà de la data de la notificació emeten un informe.

3. En cas de conformitat, o si l'ajuntament o la comunitat afectada no contesten en el termini mencionat, l'esmentat estudi podrà ser aprovat pel Ministeri de Foment. En el

supòsit de disconformitat, es procedirà conforme s'indica per a aquest cas en l'apartat 1 de l'article 16 d'aquesta llei.

4. Amb independència de la informació oficial a què es refereixen els apartats anteriors, es durà a terme, en la forma prevista en la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, i segons les prescripcions de l'article 12 d'aquesta llei, un tràmit d'informació pública durant un període de trenta dies hàbils. Les observacions en aquest tràmit només es podran tindre en consideració si versen sobre la repercussió que l'estudi tindria pel que fa a limitacions a la propietat, règim d'autoritzacions, infraccions i sancions.

5. Els estudis de delimitació de trams urbans s'hauran d'actualitzar, seguint el procediment indicat, quan les circumstàncies així ho demanen, i com a màxim cada cinc anys després de la seua aprovació definitiva.

#### Article 49. *Entregues als ajuntaments de trams urbans de carreteres.*

1. Les carreteres de l'Estat o trams determinats d'aquestes s'entregaran als ajuntaments respectius en el moment en què adquireixen la condició de vies urbanes. L'expedient es promourà a instància de l'ajuntament o del Ministeri de Foment i serà resolt pel Consell de Ministres. Excepcionalment podrà resoldre'l el titular de l'esmentat departament quan hi haja acord entre l'òrgan cedent i el cessionari.

2. No obstant el que disposen els apartats anteriors, el Ministeri de Foment i les entitats locals respectives podran convindre el que estimen procedent amb vista a la millor conservació i funcionalitat d'aquestes carreteres o trams.

### DISPOSICIONS ADDICIONALS

#### Disposició addicional primera. *Catàleg de carreteres estatals.*

1. Com a annex II de la present llei figura el catàleg amb la relació i denominació de les carreteres estatals.

2. El Ministeri de Foment realitzarà i actualitzarà, amb el nivell de detall suficient, l'inventari de les carreteres estatals, incloent-hi les seues característiques geomètriques, estructurals i dotacionals, així com el resultat dels estudis de delimitació de trams urbans aprovats.

#### Disposició addicional segona. *Normativa tècnica bàsica i senyalització.*

1. S'habilita el Ministeri de Foment perquè determine la normativa tècnica bàsica d'interés general i, en particular, la relativa a la seguretat viària, senyalització, abalisament i sistemes de contenció de les carreteres, així com qualsevol altra que es derive del compliment de tractats, convenis, acords i recomanacions de caràcter internacional que aplique l'Estat espanyol.

2. El sistema internacional de senyals de carreteres s'aplicarà en totes les carreteres del territori nacional d'acord amb la legislació de l'Estat sobre aquesta matèria.

3. La identificació de totes les carreteres en les plaques de ruta i els senyals de l'abalisament s'ajustaran, en tot cas, als criteris que a aquest efecte determine la legislació de l'Estat.

#### Disposició addicional tercera. *Transferència de carreteres i trams.*

El Ministeri de Foment promourà els acords oportuns per a transferir a l'administració que corresponga les carreteres o trams que sent de titularitat de l'Estat no complisquen els requisits necessaris per a formar part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Disposició addicional quarta. *Interessos de la defensa nacional.*

1. Amb caràcter previ a l'aprovació definitiva dels estudis de carreteres de l'Estat i de les dependents d'altres administracions que incidisquen sobre zones declarades d'interés per a la defensa nacional o bé sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloses les seues zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional, s'haurà de sol·licitar un informe del Ministeri de Defensa respecte a la dita incidència. L'informe tindrà caràcter vinculant i haurà de ser evacuat en el termini de dos mesos, i es considerarà desfavorable si no s'emet, pel que fa a la defensa nacional.

2. Les subjeccions i limitacions imposades per a la zona de protecció de les carreteres no seran aplicables als terrenys expressament declarats d'interés per a la seguretat i la defensa nacional o vinculats a aquesta última d'acord amb la seua legislació específica, si bé en aquests supòsits i amb l'acord previ amb el Ministeri de Defensa, també s'haurà de tindre en compte qualsevol implicació que es derive per a la seguretat viària.

Disposició addicional cinquena. *Inscripcions en el Cadastre.*

La incorporació dels béns immobles en el Cadastre Immobiliari, així com de les alteracions de les seues característiques, que s'hagen de realitzar com a conseqüència del que disposa aquesta llei, s'efectuaran en els termes que preveu el text refós de la Llei del Cadastre Immobiliari, aprovat per Reial Decret Legislatiu 1/2004, de 5 de març, en particular pel que fa a la utilització de la referència cadastral i la certificació cadastral descriptiva i gràfica per a la identificació i descripció de les finques, i les obligacions de comunicació, col·laboració i subministrament d'informació al Cadastre a través de mitjans telemàtics.

Disposició addicional sexta. *Cooperació interadministrativa.*

L'Administració General de l'Estat, les administracions de les comunitats autònomes i les administracions locals cooperaran per a dissenyar un procediment que permeta la simplificació del règim d'autoritacions relatives a la utilització de les zones de protecció de les carreteres de l'Estat.

## DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Disposició transitòria primera. *Delimitació de trams urbans.*

En aquells municipis en què no hi haja estudi de delimitació de trams urbans definitivament aprovat, i fins que no se'n tinga, es consideraran trams urbans i travessies aquells que tinguen aquesta condició a l'entrada en vigor de la present llei en virtut de la normativa anterior.

Disposició transitòria segona. *Règim transitori d'expropiacions.*

1. Els terrenys del domini públic viari definits conforme a l'article 29.1 que no hagen pogut ser ocupats per l'Administració, per estar emparats en títols de propietat i no haver-se iniciat o culminat el procés expropiatori amb l'abonament del preu i ocupació d'aquests d'acord amb el que preveu la Llei de 16 de desembre de 1954, d'Expropiació Forçosa, quedaran subjectes al règim establert en la present llei per a la utilització del domini públic, si bé els seus titulars podran sol·licitar la legalització dels usos existents, sempre que aquests usos no siguen incompatibles amb la seguretat viària, o amb l'adequada conservació o explotació de la via. En qualsevol altre cas serà procedent l'expropiació.

2. En els trams de carreteres en què es realitze la delimitació del domini públic viari, d'acord amb el que preveu l'article 30 per no haver-se practicat, o per a adequar-lo al que preveu aquesta llei respecte a les característiques establides per als distints béns, els terrenys que resulten compresos entre l'antiga i la nova delimitació quedaran subjectes al règim establert en l'apartat primer d'aquesta disposició.

3. En relació amb les construccions existents en aquests terrenys, en els quals els usos s'hagen legalitzat, només es podran autoritzar aquelles obres que siguen imprescindibles per a la conservació i manteniment de les construccions o instal·lacions ja existents, i sense que l'increment de valor per aquestes actuacions de conservació i manteniment puguen ser tingudes en compte a efectes expropiatoris.

## DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades la Llei 25/1988, de 29 de juliol, de Carreteres, i totes les disposicions que s'oposen al que estableix aquesta llei.

## DISPOSICIONS FINALS

Disposició final primera. *El Reglament de la Llei de Carreteres.*

1. Es declara vigent el Reial Decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres i les disposicions dictades per a la seua execució en el que no s'opose al que disposa aquesta llei.

2. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, el Govern, a proposta del titular del Ministeri de Foment, aprovarà el reglament general de desplegament de la present llei.

3. El Govern podrà aprovar les normes de rang reglamentari que siguen necessàries per al desplegament del que preveu aquesta llei. Així mateix s'autoritza el ministre de Foment en l'àmbit de les seues competències respectives per a dictar les disposicions necessàries per a l'aplicació i desplegament del que preveu aquesta llei.

Disposició final segona. *Modificació de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.*

En coherència amb el que estableix l'apartat 2 de l'article 27 de la present llei, l'apartat tercer de l'article 27 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió, queda redactat de la manera següent:

«Tercer. El concessionari podrà contractar, en la manera que els plecs de la concessió establisquen, la gestió dels serveis complementaris establits en les àrees de servei.

No obstant això, la gestió de les àrees de servei que incloguen instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers, no podrà contractar-se amb el mateix operador a l'engròs o un operador del mateix grup empresarial que el que subministre en exclusiva les estacions de servei immediatament anterior o posterior, en el mateix sentit de circulació. De la mateixa manera, tampoc podrà contractar-se en bloc la gestió de totes les àrees de servei que compten amb instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers amb un mateix operador a l'engròs o amb operadors del mateix grup empresarial.»

Disposició final tercera. *Modificació del text refós de la Llei del Sòl, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny.*

Es modifica l'apartat 1 de la disposició addicional setena del Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del Sòl, que queda redactat de la manera següent:

«1. Per a la capitalització de la renda anual real o potencial de l'explotació a què es refereix l'apartat 1 de l'article 23, s'utilitzarà com a tipus de capitalització el valor mitjà de les dades anuals publicades pel Banc d'Espanya de la rendibilitat de les obligacions de l'Estat a 30 anys, corresponents als tres anys anteriors a la data a què s'haja d'entendre referida la valoració.»

Disposició final quarta. *Actualització de sancions.*

S'habilita el Govern, a proposta del ministre de Foment, per a actualitzar per reial decret la quantia de les sancions previstes en l'article 43 d'aquesta llei, d'acord amb les variacions de l'índex de preus de consum.

Disposició final cinquena. *Títol competencial.*

1. Aquesta llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat la Constitució, en els articles 149.1.21a i 24a, sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interés general la realització de les quals afecte més d'una comunitat autònoma.

2. L'article 27.2 i la disposició final segona es dicten a l'empara dels articles 149.1.13a i 18a de la Constitució que atribueixen a l'Estat la competència sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i la competència sobre la legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives, respectivament.

Disposició final sexta. *Entrada en vigor.*

Aquesta llei entrarà en vigor l'endemà de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,  
Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen aquesta llei i que la facen complir.

Madrid, 29 de setembre de 2015.

FELIPE R.

El president del Govern,  
MARIANO RAJOY BREY

## ANNEX I

### Definicions

**Accés directe:** Accés en què la incorporació dels vehicles a la calçada o des de la calçada es produeix sense utilitzar les connexions o enllaços d'altres vies públiques amb la carretera.

**Any horitzó:** Any a què es refereixen determinades prognosis de situacions relacionades amb el servei públic viari.

**Vorera d'emergència:** Franja longitudinal afermada, contigua a la calçada, no destinada a l'ús de vehicles automòbils excepte en circumstàncies excepcionals.

**Automòbil:** Vehicle de motor que circula sense carrils i sense connexió a una font exterior d'energia. D'aquesta definició se n'exclouen els ciclomotors, els vehicles per a persones amb discapacitat i els tractors i la resta de maquinària agrícola.

**Berma:** Franja longitudinal, afermada o no, compresa entre la vora exterior de la vorera d'emergència i la cuneta o aresta interior de talús més pròxima a la plataforma.

**Calçada:** Part de la carretera destinada a la circulació de vehicles. Es compon d'un cert nombre de carrils.

**Camí de servei:** El construït com a element auxiliar o complementari de les activitats específiques dels seus titulars. No tindrà la consideració de carretera ni és element funcional d'aquesta.

**Carretera de circumval·lació:** La que rodeja totalment o parcialment una població, enllaçant amb les que aflueixen a aquesta.

**Carril:** Franja longitudinal en què pot estar dividida la calçada, delimitada o no per marques vials longitudinals, i amb amplària suficient per a la circulació d'una fila d'automòbils que no siguin motocicletes.

**Carril addicional per a circulació ràpida:** Carril addicional que, situat a l'esquerra dels principals en carreteres de calçades separades o entre ells en carreteres de calçada única, facilita als vehicles ràpids l'avançament d'altres vehicles que circulen a menys velocitat. Font: Norma 3.1-IC.

**Carril addicional per a circulació lenta:** Carril addicional que, situat a la dreta dels principals, permet als vehicles que circulen amb menor velocitat apartar-se dels carrils principals, facilitant l'avançament dels vehicles més ràpids. Font: Norma 3.1-IC.

**Carril de canvi de velocitat:** Carril destinat a incrementar o reduir la velocitat, des de la dels elements d'un accés fins a la de la calçada principal de la carretera, o viceversa.

**Carril central d'espera:** Carril destinat, en una intersecció amb gir a l'esquerra, a la detenció del vehicle a l'espera d'oportunitat per a realitzar aquesta maniobra sense obstaculitzar trànsit.

**Carril de trenat:** Carril constituït per la unió d'un carril d'acceleració i un altre de desacceleració consecutiu.

**Desmunt:** Part de l'esplanació situada davall el terreny original.

**Eix:** Línia que defineix el traçat en planta o alçat d'una carretera, i que es refereix a un punt determinat de la seua secció transversal.

**Enllaç:** Nuc viari en què algun dels moviments es realitza en un pla diferent del dels altres, encreuant-se almenys dos trajectòries a distint nivell. Inclou els ramals i les vies de gir i, eventualment, interseccions que poden utilitzar els vehicles per a passar d'una carretera a una altra.

**Explanació:** Zona de terreny ocupada per la carretera i les seues cunetes i talussos, en la qual s'ha modificat el terreny original.

**Intersecció:** Nuc viari en què tots els moviments es realitzen aproximadament en el mateix pla, i cap trajectòria n'encreua una altra a distint nivell. Inclou els ramals, les vies de gir i, eventualment, els vials que poden utilitzar els vehicles per a passar d'una carretera a una altra.

**Llit de frenada:** Zona adjacent a la plataforma o divergent d'aquesta, en trams de fort pendent, destinada a facilitar la detenció de vehicles amb insuficiències en el seu sistema de frenada.



Mitjana: Franja longitudinal situada entre dos calçades, no destinada a la circulació.  
Nivell de servei: Mesura qualitativa, descriptiva de les condicions de circulació d'un corrent de trànsit. Generalment es descriu en funció de certs factors com la velocitat, el temps de recorregut, la llibertat de maniobra, les interrupcions de trànsit, la comoditat i conveniència, i la seguretat.

Nuc viari (abreviadament nuc): Zona en què concorren dos o més vies i en què es pot passar almenys d'una a una altra. Es classifiquen en interseccions i enllaços.

Plataforma: Zona de la carretera destinada a l'ús dels vehicles, formada per la calçada, la mitjana, les voreres d'emergència i les bermes afermades.

Ramal: En un enllaç, via que connecta dos carreteres per a permetre passar d'una a una altra.

Terraplé: Part de l'esplanació situada sobre el terreny original.

Tram: Qualsevol porció d'una carretera compresa entre dos seccions transversals qualssevol.

Variant de població: Obra en una carretera que afecta el seu traçat i com a conseqüència de la qual s'evita o substitueix el trànsit per un lloc poblat.

Variant de traçat: Obra en una carretera que canvia el seu traçat en planta o alçat.

Via de gir: En una intersecció, tram de calçada que serveix perquè circulen els vehicles que passen d'una carretera a una altra o realitzen un canvi de sentit.

Via col·lectora distribuïdora: Calçada amb sentit únic de circulació, sensiblement paral·lela al tronc d'una carretera i contigua a aquest, encara que separada físicament, l'objecte de la qual és independitzar del dit tronc les zones de conflicte que s'originen entre connexions consecutives molt pròximes. En cap cas serveix a les propietats o edificis contigus. Per les seues característiques, la via col·lectora distribuïdora és un element funcional de la carretera, si bé als efectes del seu disseny i explotació tindrà la consideració de carretera.

Via de servei: Via sensiblement paral·lela a una carretera, respecte de la qual té caràcter secundari, connectada a ella només en alguns punts, i que serveix a les propietats o edificis contigus. Pot tindre un o dos sentits de circulació.

Via urbana: Qualsevol de les que componen la xarxa interior de comunicacions d'una població, excepte les travessies que no hagen sigut substituïdes per una variant de població.

## ANNEX II

### Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat

El present catàleg recull la relació de carreteres que formen la Xarxa de Carreteres de l'Estat, a data 31/12/2014 (moment de l'última actualització anual). Així mateix, recull la nomenclatura proposada per a les carreteres que en l'actualitat estan planificades pel Ministeri de Foment, tot i que encara no estiguen en servei. D'aquesta manera, aquest catàleg actualitza la nomenclatura de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, i deroga les disposicions prèvies sobre la matèria en tot el que s'hi oposen.

D'ara en avant, el Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat contingut en aquesta Llei de Carreteres és la referència de nomenclatura a utilitzar per a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

En el camp «Carretera» s'inclou la denominació LL-NNN de les carreteres que conformen la xarxa, segons les regles anteriors que segueixen vigents: N per a carreteres convencionals (les antigues «nacionals») i A, AP o codi de la ciutat per a autopistes i autovies lliures, autopistes de peatge o trams urbans i periurbans de gran capacitat respectivament, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1231/2003, de 26 de setembre, pel qual es modifica la nomenclatura i el catàleg de les autopistes i autovies de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

En el camp «Denominació» s'inclou el nom que té cada carretera, d'acord amb el que preveu la Llei 25/1988 de Carreteres i totes les modificacions succeïdes fins a la data, incloent i actualitzant el mencionat RD 1231/2003.

En el camp «Itinerari de referència O/D» s'ha actualitzat, així mateix, el que contenen la Llei 25/ 1988 i el RD 1231/2003. En el cas de les nacionals cal ressaltar el fet que, per la seua substitució gradual per carreteres de gran capacitat, en molts casos aquests itineraris difereixen dels originaris de la Llei de 1988. El criteri utilitzat ha sigut mencionar com a «Itinerari de referència O/D» en aquests casos els punts que, en l'actualitat, es troben en els extrems dels trams més allunyats que continuen formant part de la carretera original.

Així mateix, les antigues nacionals que han sigut substituïdes per noves carreteres, però que continuen formant part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, s'inclouen en aquest catàleg amb el codi que els correspon segons les bases de dades del Ministeri de Foment (nom de la carretera, acabat en una A, R...) en el camp «Carretera», amb el mateix contingut que la seua carretera mare en el camp «Denominació» i sense contingut en el camp «Itinerari de referència O/D», ja que es consideren incloses en les carreteres del mateix codi.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
A-1	Autovia del Nord.	Madrid / L.P. Burgos-Àlaba.
A-1A	Travessia del Molar.	El Molar (nord) / El Molar (sud).
AP-1	Autopista del Nord.	Burgos / Armiñón.
A-11	Autovia del Duero.	Sòria / Zamora / Frontera amb Portugal.
A-12	Autovia del Camí de Sant Jaume.	Logronyo / Burgos (segueix fins a Pamplona per la xarxa de Navarra).
A-13		Logronyo / L.P. La Rioja-Navarra.
A-14	Autovia de la Ribagorça.	Lleida / Sopeira.
A-15	Autovia de Navarra.	Medinaceli / Sòria / Tudela.
A-2	Autovia del Nord-est.	Madrid / Saragossa / Barcelona / Frontera amb França.
AP-2	Autopista Saragossa-Mediterrani.	Saragossa / el Vendrell.
A-21	Autovia dels Pirineus.	Jaca / L.P. Saragossa-Navarra.
A-22	Autovia del Camí Català.	Lleida / Osca.
A-23	Autovia Mudèjar.	Sagunt / Jaca / Frontera amb França (Somport).
A-24	Autovia del Jiloca.	Daroca / Calataiud.
A-25		Alcolea del Pinar / Monreal del Campo.
A-26	Autovia Pirinenca.	Llançà / Figueres / Olot.
A-27		Tarragona / Montblanc / Lleida.
A-28	Autovia de La Alcarria.	Venturada (A1) / Guadalajara / Tarancón.
A-3	Autovia de l'Est.	Madrid / València.
A-30	Autovia de Múrcia.	Albacete / Cartagena.
A-31	Autovia d'Alacant.	Atalaya del Cañavate / Alacant.
A-32		Bailén (A-44) / Albacete.
A-33		Blanca / la Font de la Figuera.
A-35		Almansa / Xàtiva.
AP-36		Ocaña / La Roda / Chinchilla.
AP-37		Alacant / Múrcia.
A-38		València / el Verger.
A-4	Autovia del Sud.	Madrid / Sevilla / Cadis.
AP-4	Autopista del Sud.	Sevilla / Cadis.
A-40	Autovia de la Meseta Sud.	Àvila / Maqueda / Conca / Terol.
A-41		Ciudad Real / Puertollano.
AP-41		Madrid / Toledo.
A-42	Autovia de Toledo.	Madrid / Toledo.
A-43	Autovia del Guadiana.	Mèrida / Ciudad Real / Atalaya del Cañavate.
A-44	Autovia de Sierra Nevada-Costa Tropical.	Bailén / Motril.
A-45	Autovia de Màlaga.	Còrdova / Màlaga.
AP-46	Autopista de Las Pedrizas.	Alto de las Pedrizas / Màlaga.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
A-48	Autovia de la Costa de la Luz.	A-4 (Cadis) / Algesires.
A-49	Autovia del V Centenari.	Sevilla / Frontera amb Portugal (Ayamonte).
A-5	Autovia del Sud-oest.	Madrid / Frontera amb Portugal (Badajoz).
A-50	Autovia de la Cultura.	Àvila / Salamanca.
AP-51		AP-6 / Àvila.
A-52	Autovia de les Ries Baixes.	Benavente / Vigo.
AP-53	Autopista Central de Galícia.	Santiago de Compostel·la / Alto de Santo Domingo.
A-54	Autovia Lugo-Santiago.	Lugo / Santiago de Compostel·la.
A-55	Autovia Vigo-Tui.	Vigo / Tui.
A-56	Autovia Lugo-Orense.	Guntín (Lugo) / Orense.
A-57	Autovia de l'Atlàntic.	La Corunya / Santiago de Compostel·la / Pontevedra / O Porriño.
A-58	Autovia Extremenya.	Trujillo / Càceres / Badajoz.
A-59	Autovia Pontevedra-Vigo.	Pontevedra / Vigo.
A-6	Autovia del Nord-oest.	Madrid / Villalba / Adanero / La Corunya.
AP-6	Autopista del Nord-oest.	Villalba / Adanero.
A-60	Autovia Valladolid - Lleó.	Valladolid / Lleó.
AP-61		Segòvia / AP-6.
A-62	Autovia de Castella.	Burgos / Frontera amb Portugal (Fuentes de Oñoro).
A-63		Oviedo / La Espina.
A-64		Villaviciosa / Oviedo.
A-65	Autovia de Tierra de Campos.	Benavente / Palència.
A-66	Autovia Ruta de la Plata.	Gijón / Campomanes/ La Robla / Lleó / Sevilla.
AP-66	Autopista Ruta de la Plata.	Lleó / Campomanes.
A-67	Autovia Cantàbria-Meseta.	Palència / Santander.
A-68	Autovia de l'Ebre.	Miranda de Ebro / Logronyo / Saragossa / Mediterrani.
AP-68	Autopista Basco-Aragonesa.	Bilbao / Saragossa.
A-7	Autovia del Mediterrani.	Algesires / Barcelona.
AP-7	Autopista del Mediterrani.	Frontera amb França (La Jonquera) / Puçol; Silla / Alacant; Crevillent / Vera; Màlaga / Guadiaro.
A-70		Circumval·lació d'Alacant.
AP-71		Lleó / Astorga.
A-72		Monforte / Chantada.
A-73		Burgos / Aguilar de Campoo.
A-74	Autovia d'A Mariña.	Barreiros / San Cibrao.
A-75		Verín / Frontera amb Portugal.
A-76		Ponferrada / Orense.
A-77	Accés nord-oest a Alacant.	
A-77A	Antic accés nord-oest a Alacant.	
A-78		Elx / Crevillent.
A-79		Via parc Elx / Alacant.
A-8	Autovia del Cantàbric.	L.P. Biscaia-Santander / Oviedo / Baamonde.
A-81		Badajoz / Espiel / Granada.
A-83	Autovia de Huelva.	Huelva / Zafra.
AP-9	Autopista de l'Atlàntic.	La Corunya i Ferrol / Frontera amb Portugal (Tui).
AP-9V	Autopista de l'Atlàntic.	Entrada a Vigo.
A-91		Vélez Rubio / Puerto Lumbreras.
AA-11		Accés a l'aeroport d'Alacant.
AB-20	Circumval·lació sud d'Albacete.	Connexió A-32 / A-30.
AC-10	Túnel d'Eiris.	AC-11 / AC-12.
AC-11	Alfonso Molina.	Av. Alfonso Molina de la Corunya.
AC-12	Passatge.	O Carballo / Port de la Corunya.
AC-14	Tercera Ronda de la Corunya.	A-6 / La Corunya.
AC-15		Accés al port exterior de la Corunya.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
AI-81		Accés est a Avilés.
AI-82		Accés a l'aeroport d'Astúries.
AI-83	Nou accés al port d'Avilés.	Nou accés al port d'Avilés.
AL-14		Accés al port d'Almeria.
AV-20		Circumval·lació Àvila.
R-1		Madrid / Santo Tomé del Puerto.
R-2		Madrid / Guadalajara.
R-3		Madrid / Arganda / Tarancón.
R-4		Madrid / Ocaña.
R-5		Madrid / Navalcarnero / Talavera de la Reina.
B-10		Ronda Litoral de Barcelona.
B-20		Ronda Nord de Barcelona.
B-21		Segon accés al port de Barcelona.
B-22		Accés a l'aeroport de Barcelona.
B-23		Accés Barcelona centre. Avinguda Diagonal.
B-24		Accés a Barcelona des de Vallirana.
B-25		Connexió Ronda Litoral (A-2) / Autovia C-32.
B-30		Calçades laterals AP-7 a Barcelona.
B-40	Autovia Orbital de Barcelona.	Abreva / Granollers.
BA-11		Accés sud a Badajoz.
BA-20		Circumval·lació de Badajoz.
BU-11		Accés sud a Burgos.
BU-12		Accés a l'aeroport de Villafria.
BU-30		Circumval·lació de Burgos.
CA-31		Accés nord a El Puerto de Santa María.
CA-32		Accés sud a El Puerto de Santa María.
CA-33		Accés a Cadis des de San Fernando.
CA-34		Accés a Gibraltar.
CA-35	Accés a Cadis pel pont de la Constitució de 1812.	Puerto Real / Cadis pel pont de la Constitució de 1812.
CA-36	Accés a Cadis pel pont José León de Carranza.	Puerto Real sud (CA-35) / Cadis pel pont José León de Carranza.
CA-37		Connexió A-4 amb CA-32.
CC-11		Accés nord a Càceres.
CO-31		Accés nord a Còrdova.
CO-32		Variant oest de Còrdova i nou accés a l'aeroport de Còrdova.
CS-20		Variants de Castelló, Benicàssim i Orpesa.
CS-22		Nou accés al port de Castelló de la Plana.
CT-31		Accés oest a Cartagena.
CT-32		Accés est a Cartagena.
CT-33		Accés a la dàrsena de Cartagena.
CT-34		Accés a la dàrsena d'Escombreras.
CU-11		Accés oest a Conca.
EL-20		Circumval·lació d'Elx.
FE-11	Accés est a Ferrol.	La Trinchera-O Ponto.
FE-12	Connexió amb port exterior de Ferrol.	AG-64 / N-655 / AP-9.
FE-13	Accés nord a Ferrol.	Montón / Catabois.
FE-14	Accés sud a Ferrol.	Fene / Port de Ferrol.
FE-15	Accés nord al port de Ferrol.	AP-9 / Port de Ferrol.
GJ-10	Ronda interior de Gijón.	Avinguda del Príncep de Asturias.
GJ-20	Accés port del Musel.	AS-19. Connexió El Empalme / Lloreda.
GJ-81	Accés sud a Gijón.	Enllaç de Lloreda / Gijón.
GJ-82	Accés oest a Gijón (Vial de Jove).	Enllaç de La Peñona / GJ-10.
GR-12		Accés a l'aeroport de Granada.
GR-14		Accés oest al port de Motril.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
GR-16		Accés est al port de Motril.
GR-30		Circumval·lació de Granada.
GR-43		Accés a Granada des de la N-432.
H-30		Circumval·lació de Huelva.
H-31		Accés a Huelva des de la A-49.
HU-20	Variant sud d'Osca.	N-240 / N-330.
LL-11		Accés est a Lleida.
LL-12		Accés sud a Lleida.
LI-11		Accés sud a Lleó.
LI-20		Circumval·lació de Lleó.
LI-30	Ronda de Lleó.	Circumval·lació de Lleó.
LO-20		Circumval·lació sud de Logronyo.
LU-11		Nadela / Tolda de Castilla.
LU-12		N-540 / Vilamoure.
M-11		Accés a l'aeroport de Madrid des de la M-30.
M-12		Eix aeroport de Madrid (M-40 a A-1).
M-13		Eix est-oest (aeroport de Madrid).
M-14		Accés a l'aeroport de Madrid des de la A-2.
M-21		Variant de la A-2 Connexió M-40 i M-50.
M-22		Connexió A-2-M-21.
M-23		Connexió M-30 amb M-40 i R-3.
M-31		Eix sud-est connexió M-40 i M-50.
M-40		Circumval·lació de Madrid.
M-50		Circumval·lació de Madrid.
M-110		
MA-20	Circumval·lació de Màlaga.	Torremolinos / Enllaç de Virreinas.
MA-21		Torremolinos (Màlaga).
MA-22		Accés al port de Màlaga.
MA-23		Accés sud a l'aeroport de Màlaga.
MA-24		Accés est (La Araña) a Màlaga.
MA-30		Ronda oest de Màlaga.
ME-11		Accés nord a Mèrida.
ML-101		Carretera perimetral ML-300 / Lloc fronterer de Farhana.
ML-204		Ciutat de Melilla / M-300.
ML-300		Carretera perimetral de Melilla.
MU-30		Circumval·lació de Múrcia.
MU-31		Accés sud-oest a Múrcia.
N-1	Madrid a Irun.	Madrid (Lozoyuela) / L.P. d'Àlaba.
N-1A	Madrid a Irun.	
N-1R	Madrid a Irun.	
N-110	Sòria a Plasència.	San Esteban de Gormaz (int. amb N-122) / Plasència.
N-110A	Sòria a Plasència.	
N-111	Madrid a Pamplona i Sant Sebastià.	Medinaceli (int. amb N-II) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-111A	Madrid a Pamplona i Sant Sebastià.	
N-113	Sòria a Pamplona.	Ágreda (int. amb N-122) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-120	Logronyo a Vigo.	Logronyo (int. amb N-232 i LO-20) / Ponteareas (int. amb A-52).
N-120A	Logronyo a Vigo.	
N-121	Tarassona a França per Dancharinea.	Tarassona (int. amb N-122) / L.P. Saragossa-Navarra.
N-122	Saragossa a Portugal per Zamora.	Saragossa (int. amb N-232 i AP-68 en Gallur) / Frontera amb Portugal.
N-122A	Saragossa a Portugal per Zamora.	
N-123	Saragossa a França per la Vall d'Aran.	Barbastre (int. amb N-240) / Benavarri (int. amb N-230).
N-123A	Saragossa a França per la Vall d'Aran.	

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-124	Logronyo a Vitòria.	Gimileo (int. amb N-232) / L.P. La Rioja-Àlaba (Briñas).
N-125	Accés a l'aeroport de Saragossa.	Aeroport de Saragossa / Saragossa (int. amb A-2).
N-126	Accés a l'autopista A-68.	Casalarreina (int. amb LR-111) / Enllaç amb AP-68.
N-141	Bossost a França pel Postilló.	Bossost (int. amb N-230) / Frontera amb França.
N-145	La Seu d'Urgell a Andorra.	La Seu d'Urgell (int. amb N-260) / Frontera amb Andorra.
N-152	Barcelona a Puigcerdà.	Puigcerdà (int. amb N-260) / Frontera amb França.
N-154	Accés a Llívia.	Puigcerdà (int. amb N-152) / Llívia.
N-156	Accés a l'aeroport de Girona.	Aeroport de Girona (int. amb A-2).
N-2	Madrid a França per Barcelona.	Guadalajara (Torija) / Frontera amb França per la Jonquera.
N-2A	Madrid a França per Barcelona.	
N-2D	Madrid a França per Barcelona.	
N-2E	Madrid a França per Barcelona.	
N-204	Conca a Sòria.	Sacedón (int. amb N-320) / Almadrones (int. amb A-2).
N-211	Guadalajara a Alcanyís i Lleida.	Alcolea del Pinar (int. amb A-2) / Fraga (int. amb A-2).
N-211A	Guadalajara a Alcanyís i Lleida.	
N-220	Accés a l'aeroport de València.	Manises (int. amb V-11) / Paterna (int. amb V-30).
N-223	Accés sud-est a Terol.	Int. amb 234 / Terol.
N-225	Terol al Grau de Castelló de la Plana.	Int. amb A-23 / Grau de Castelló de la Plana.
N-230	Tortosa a França per la Vall Aran.	Lleida (int. amb A-2) / Frontera amb França per Canejan.
N-232	Vinaròs a Santander.	Vinaròs / Port d'El Escudo (int. amb N-623).
N-232A	Vinaròs a Santander.	
N-234	Sagunt a Burgos.	Sagunt (int. amb AP-7) / Burgos (int. amb A-1).
N-234A	Sagunt a Burgos.	
N-235	Accés a Amposta des de l'AP-7.	Int. amb AP-7 / L'Aldea (int. amb N-340).
N-238	Accés al port de Vinaròs.	Vinaròs / Int. amb AP-7 i CV-102.
N-240	Tarragona a Sant Sebastià i Bilbao.	Tarragona (int. amb N-340) / L.P. Saragossa-Navarra.
N-240A	Tarragona a Sant Sebastià i Bilbao.	
N-241	Accés al port de Tarragona.	Int. amb A-7 i A-27 / Port de Tarragona.
N-260	Eix Pirinenc.	Frontera amb França per Portbou / Sabiñánigo (int. amb N-330).
N-260A	Eix Pirinenc.	
N-3	Madrid a València.	Madrid (Arganda, int. amb A-3) / Buñol (int. amb A-3).
N-3A	Madrid a València.	
N-301	Madrid a Cartagena.	Ocaña (int. amb A-4) / Cartagena (La Rambla, int. amb A-30).
N-301A	Madrid a Cartagena.	
N-310	Ciudad Real a València.	Manzanares (int. amb N-430) / Villanueva de la Jara (int. amb CM-311).
N-320	Albacete a Guadalajara i Burgos.	Conca (int. amb N-420) / Venturada (int. amb A-1).
N-320A	Albacete a Guadalajara i Burgos.	
N-322	Còrdova a València.	Linares (int. amb A-32) / Requena (int. amb N-3).
N-322A	Còrdova a València.	
N-323	Bailén a port de Motril.	Bailén / Port de Motril (int. amb N-347GR).
N-323A	Bailén a port de Motril.	
N-325	Terol a Múrcia.	Novelda (int. amb A-31) – Crevillent (int. amb N-340).
N-330	Alacant a França per Saragossa.	Almansa (int. amb A-31) – Frontera amb França per Candanchú.
N-330A	Alacant a França per Saragossa.	
N-330B	Alacant a França per Saragossa.	
N-331	Còrdova a Màlaga.	Còrdova (Cuesta del Espino, int. amb A-4) / Antequera (int. amb A-45).
N-331R	Còrdova a Màlaga.	
N-332	Cartagena a València.	San Pedro del Pinatar (int. amb AP-7) / València (Sueca, int. amb A-38).
N-332A	Cartagena a València.	
N-332R	Cartagena a València.	



Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-334	Connexió A-70 / N-332.	Alacant (int. amb A-70) / Alacant (int. amb N-332).
N-337	Accés al port de Gandia.	Gandia (int. amb N-332) – Grau de Gandia.
N-338	Accés a l'aeroport d'Alacant.	Alacant (int. amb A-70) / Aeroport d'Alacant (int. amb N-332).
N-339	Accés a l'aeroport de Sevilla.	A-4 / Aeroport de San Pablo.
N-340	Cadis i Gibraltar a Barcelona.	San Fernando (int. amb A-4) / Barcelona (Molins de Rei, int. amb B-23).
N-340A	Cadis i Gibraltar a Barcelona.	
N-340B	Cadis i Gibraltar a Barcelona.	
N-341	Accés al port de Carboneras.	Venta del Pobre (int. amb A-7) / Port de Carboneras.
N-342A		Puerto Lumbreras (int. amb A-91) / L.P. Almeria-Múrcia (int. amb A-91).
N-343	Accés a la dàrsena d'Escombreras del port de Cartagena.	Los Jorqueras (CT-34) / Port d'Escombreras.
N-343A	Accés a la dàrsena d'Escombreras del port de Cartagena.	
N-344	Almeria a València per Iecla.	Las Torres de Cotillas / la Font de la Figuera (int. amb A-35).
N-345	Accés a la dàrsena de Portmán del port de Cartagena.	La Unión / Port de Portmán.
N-346	Accés a l'aeroport de Jerez de la Frontera.	A-4 / Aeroport de Jerez.
N-347AL	Accés a l'Aeroport d'Almeria.	A-7 / Aeroport d'Almeria.
N-347GR	Accés al Port de Motril.	N-340 / Port de Motril.
N-349	Accés nord-est a Jerez de la Frontera.	Jerez (A-4) / Jerez (A-4R).
N-350	Accés a Algesires.	A-7 / Algesires.
N-351	Accés a La Línea.	Campament (CA-34) / La Línea de la Concepción.
N-352CE	Accés a Ceuta.	Ceuta / Frontera amb el Marroc pel Tarajal (int. amb N-362).
N-354	Accés a Ceuta.	Ceuta / Frontera amb el Marroc per Benzú (int. amb N-362).
N-357	Accés nord al port d'Algesires.	Algesires (int. amb A-7) / Port d'Algesires.
N-362	Frontera de Ceuta.	El Tarajal (int. amb N-352CE) / Benzú (int. amb N-354).
N-4	Madrid a Cadis.	Toledo (La Guardia) / Cadis (San Fernando).
N-4A	Madrid a Cadis.	
N-4A	Madrid a Cadis.	
N-4R	Madrid a Cadis.	
N-400	Toledo a Conca.	Toledo (int. amb TO-23) / Conca (int. amb N-320).
N-400A	Toledo a Conca.	
N-401	Madrid a Ciudad Real per Toledo.	Toledo (Cabañas de la Sagra) / Ciudad Real (N-430C).
N-401A	Madrid a Ciudad Real per Toledo.	
N-403	Toledo a Valladolid.	Toledo (int. amb TO-20) / Adanero (int. amb N-601).
N-403A	Toledo a Valladolid.	
N-420	Còrdova a Tarragona per Conca.	Montoro (int. amb A-4) / Tarragona.
N-420A	Còrdova a Tarragona per Conca.	
N-420A	Còrdova a Tarragona per Conca.	
N-420R	Còrdova a Tarragona per Conca.	
N-430	Badajoz a València per Almansa.	Torrefresneda (int. amb A-5) / Almansa (int. amb A-31 i A-35).
N-430A	Badajoz a València per Almansa.	
N-430A	Badajoz a València per Almansa.	
N-430C	Badajoz a València per Almansa.	
N-431	Sevilla a Portugal per Huelva.	Huelva (int. amb H-31) / Ayamonte (int. amb A-49).
N-432	Badajoz a Granada.	Badajoz (int. amb BA-20) / Granada (int. amb A-92G).
N-432A	Badajoz a Granada.	
N-433	Sevilla a Lisboa.	Venta del Alto (int. amb N-630) – Frontera amb Portugal en Rosal de la Frontera.
N-435	Badajoz i Zafra a Huelva.	Badajoz La Albuera, int. amb N 432-) Huelva / (San Juan del Puerto, int. amb A 49-).

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-435A	Badajoz i Zafra a Huelva.	
N-437	Accés a l'aeroport de Còrdova.	Còrdova (int. amb CO-32) / Aeroport de Còrdova.
N-442	Accés al port exterior de Huelva.	Huelva (int. amb H-30) / Port de Huelva.
N-443	Accés a Cadis des de la N-IV.	Puerto Real (int. amb CA-35) / Cadis (int. amb CA-33).
N-444		Cartaya/Lepe (N-431) / A-49.
N-445		Lepe (N-431) / A-49.
N-446		Pozo del Camino (N-431) / A-49.
N-5	Madrid a Portugal per Badajoz.	Toledo (Valmojado, int. amb A-5) / Badajoz (int. amb A-5).
N-5A	Madrid a Portugal per Badajoz.	
N-501	Madrid a Salamanca.	Àvila (int. amb A-51) / Salamanca (int. amb A-50).
N-502	Àvila a Còrdova.	Àvila (int. amb N-110) / Espiel (int. amb N-432).
N-502A	Àvila a Còrdova.	
N-521	Trujillo a Portugal per Valencia de Alcántara.	Trujillo (int. amb N-5) / Frontera amb Portugal per Valencia de Alcántara.
N-525	Zamora a Santiago de Compostel·la.	Benavente (int. amb A-6) / Santiago de Compostel·la (int. amb SC-11).
N-532	Verín a Portugal.	Verín (int. amb N-525) / Frontera amb Portugal.
N-536	Lleó a Orense.	Ponferrada (int. amb N-6) / O Barco (int. amb N-120).
N-540	Lugo a Portugal per Orense.	Lugo (int. amb N-6) / Cambeo (N-525).
N-541	Orense a Pontevedra.	Barbantes (N-120) / Pontevedra.
N-542	Accés a Orense.	Orense (encreuament del ferrocarril / N-525).
N-544	Accés a Orense.	Orense (connexió N-525 / N-120).
N-547	Lugo a Santiago de Compostel·la.	Guntín (int. amb N-540) / Aeroport de Santiago de Compostel·la (int. amb A-54 i N-634).
N-550	La Corunya a Tui.	La Corunya (int. amb AC-11) / O Porriño (A-52).
N-550A	La Corunya a Tui.	
N-551	Accés a Tui.	Tui (int. amb A-55) / Frontera amb Portugal per Tui.
N-552	Accés al port de Vigo.	Redondela (int. amb N-550) / Vigo.
N-554	Accés a Redondela.	Vilaboa (int. amb N-550) / Puente de Rande (int. amb AP-9).
N-555	Accessos a l'aeroport de Vigo.	Redondela (int. amb N-550) / Peinador (N-556).
N-556	Accessos a l'aeroport de Vigo.	N-555 / Aeroport de Vigo.
N-559	Connexió A-52 / N-120.	A-52 / N-120.
N-6	Madrid a la Corunya.	Madrid (Villalba, int. amb A-6) / La Corunya (int. amb AC-12).
N-6A	Madrid a la Corunya.	
N-601	Madrid a Lleó per Valladolid.	Adanero (int. amb N-6) / Lleó (int. amb LI-20).
N-603	Madrid a Segòvia.	San Rafael (int. amb N-6) / Segòvia (int. amb AP-61).
N-610	Palència a Orense.	Palència (A-65) / Benavente (A-6).
N-610A	Palència a Orense.	
N-611	Palència a Santander.	Palència (P-12) / Santander.
N-611A	Palència a Santander.	
N-620	Burgos a Portugal per Salamanca.	Burgos (N-120) / Frontera amb Portugal per Fuentes de Oñoro.
N-620A	Burgos a Portugal per Salamanca.	
N-620R	Burgos a Portugal per Salamanca.	
N-621	Lleó a Santander per Potes.	Lleó (int. amb LI-20) / Unquera (int. amb N-634).
N-622		Lerma (int. amb A-1) / Quintana del Puente (int. amb A-62).
N-622A		
N-623	Burgos a Santander.	Burgos (int. amb BUTONI-30) / Santander (int. amb S-10).
N-625	Lleó a Santander per Cangas de Onís.	Mansilla (N-601) / Arriondas (N-634).
N-627	Burgos a Aguilar de Campoo.	Burgos (Ubierna, int. amb N-623) / Aguilar de Campoo (int. amb N-611).
N-627A	Burgos a Aguilar de Campoo.	
N-629	Burgos a Santoña.	Cereceda (int. amb N-232) / Colindres (int. amb N-634).
N-630	Gijón a port de Sevilla.	Oviedo (int. amb A-66) / Sevilla (ES-30).

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-630A	Gijón a port de Sevilla.	
N-631	Connexió N-630 / A-52.	La Encomienda (int. amb N-630) / Santa Eulalia del Río Negro (int. amb A-52).
N-632	Ribadesella a Luarca per Gijón i Avilés.	Llovio (int. amb N-634) / Canero (int. amb N-634).
N-632A	Ribadesella a Luarca per Gijón i Avilés.	
N-633	Accés a Avilés.	N-632 / Avilés.
N-634	Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	L.P. Biscaia-Cantàbria / Santiago de Compostel·la (int. amb A-54).
N-634A	Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	
N-634R	Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	
N-635	Santander a França per Sant Sebastià.	Santander (int. amb S-10) / Solares (int. amb N-634).
N-636	Accés a l'aeroport de Santander.	Santander (int. amb S-10) / Aeroport de Santander.
N-640	Vegadeo a port de Vilagarcía de Arousa.	Agranes (int. amb N-634) – Port de Vilagarcía de Arousa.
N-640R	Vegadeo a port de Vilagarcía de Arousa.	
N-641	Accés al port de Gijón (Musel).	Gijón (int. amb GJ-81) / Port de Gijón (Musel).
N-642	Accés al port de San Ciprián.	Vegadeo (N-640) – Port de San Ciprián.
N-643	Accés a l'aeroport d'Astúries.	N-632 / Aeroport.
N-651	Accés al port del Ferrol.	Betanzos (int. amb N-6A) / El Ferrol (int. amb FE-14).
N-655	Accés al port exterior del Ferrol.	El Ferrol (int. amb FE-12) / Port exterior del Ferrol.
N-NADOR	Accés a Melilla.	Melilla / Frontera amb el Marroc.
O-11	Accés est a Oviedo.	Accés est per Fozaneldi.
O-12	Accés sud a Oviedo.	Accés sud per plaça de Castilla.
O-14	Accés nord a Oviedo.	General Elorza / A-66.
OU-11		Accés centre a Orense.
P-11		Accés sud a Palència.
P-12		Connexió A-67 i N-611.
PO-10		Circumval·lació de Pontevedra.
PO-11		Accés al port de Marín.
PO-12		Accés oest a Pontevedra.
PU-11		Accés nord a Puertollano.
S-10	Accés est a Santander.	Solares / Santander.
S-20	Accés oest a Santander.	Santa Cruz de Bezana / Santander.
S-21	Distribuïdor La Marga-La Albericia.	S-10 / S-20.
S-30	Ronda de la badia de Santander.	S-10 / S-20.
SA-11		Accés nord a Salamanca.
SA-20		Ronda sud de Salamanca.
SC-11		Accés AP-9 i AP-53 (Castifeiriño) / Cornes (SC-20).
SC-20	Perifèric Santiago de Compostel·la.	Circumval·lació de Santiago de Compostel·la.
SC-21		Accés a l'aeroport de Santiago de Compostel·la.
SE-20	Ronda nord de Sevilla.	Circumval·lació nord de Sevilla.
SE-30	Circumval·lació de Sevilla.	Circumval·lació de Sevilla.
SE-40	Circumval·lació de l'àrea metropolitana de Sevilla.	Circumval·lació de l'àrea metropolitana de Sevilla.
SG-20		Circumval·lació de Segòvia.
SO-20		Circumval·lació de Sòria.
T-11		Reus-Tarragona.
TO-20		Circumval·lació de Toledo.
TO-21		Accés oest a Toledo.
TO-22		Accés est des de la A-40.
TO-23		Accés sud-est a Toledo.
V-11		Accés a l'aeroport de València.
V-21		Puçol / València.
V-23		Accés al port de Sagunt.
V-30		Accés sud al port de València.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
V-31		Accés sud a València.
VA-11		Accés est a Valladolid.
VA-12		Accés sud a Valladolid.
VA-20		Circumval·lació de Valladolid.
VA-30	Ronda exterior de Valladolid.	Circumval·lació de Valladolid.
VG-11	Accés a l'aeroport de Vigo.	Accés a l'aeroport de Vigo.
VG-20	Segon cinturó de Vigo.	Segon cinturó de Vigo.
Z-40		Circumval·lació de Saragossa.
ZA-11		Accés nord a Zamora.
ZA-12		Accés est a Zamora.
ZA-13		Accés sud a Zamora.
ZA-20		Circumval·lació de Zamora.