

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

25919 LEY 50/1974, de 19 de diciembre, sobre contribución de España a la cuarta ampliación de recursos de la Asociación Internacional de Fomento.

El Consejo de Gobernadores de la Asociación Internacional de Fomento acordó, con fecha treinta y uno de enero de mil novecientos setenta y cuatro, proceder a una ampliación de sus recursos con los que hacer frente a sus compromisos hasta el treinta de junio de mil novecientos setenta y siete.

Esta ampliación de los fondos de la Asociación debe hacerse por medio de aportaciones de los países miembros en concepto de suscripciones y contribuciones. La aportación que corresponde a España consiste en el contravalor de trece millones trescientos treinta y tres mil dólares de los Estados Unidos, que valorados al tipo oficial de cambio del mercado de Nueva York el veintisiete de septiembre de mil novecientos setenta y tres, supone setecientos cincuenta y siete millones cuarenta y un mil setenta y cuatro pesetas, que tendrán el carácter de convertibles. De esta aportación, el contravalor de doce millones novecientos siete mil setecientos cincuenta dólares son en concepto de contribución y cuatrocientos veinticinco mil doscientos cincuenta, como suscripción.

Parece conveniente autorizar, como se ha hecho en anteriores ocasiones, al Ministro de Hacienda a proceder, si lo juzga oportuno, a efectuar entregas anticipadas a cuenta de la aportación española.

Teniendo en cuenta su finalidad, que se inserta dentro de la política de España de proporcionar medios de financiación para contribuir a la ayuda de los países de menor grado de desarrollo relativo a través de las instituciones internacionales de carácter multilateral, el Gobierno juzga que el Estado español debe participar en esta operación.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—España participará en la cuarta ampliación de recursos de la Asociación Internacional de Fomento con setecientos cincuenta y siete millones cuarenta y un mil setenta y cuatro pesetas convertibles, en las condiciones que se establecen en el informe de los Directores Ejecutivos de dicha organización, de treinta de octubre de mil novecientos setenta y tres, y en la Resolución de su Consejo de Gobernadores de treinta y uno de enero de mil novecientos setenta y cuatro.

De esta cantidad, setecientos treinta y dos millones ochocientas noventa y cinco mil quinientas noventa y una pesetas serán en concepto de contribuciones sin derecho a voto y veinticuatro millones ciento cuarenta y cinco mil cuatrocientas ochenta y tres, como suscripciones.

Artículo segundo.—El pago de las suscripciones y contribuciones se hará en tres plazos anuales iguales, siendo la fecha del primer vencimiento el ocho de noviembre de mil novecientos setenta y cuatro, o, en su defecto, treinta días después de la entrada en vigor de la cuarta ampliación de recursos.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el Ministro de Hacienda podrá, previo informe del Ministerio de Comercio: a) decidir que los pagos no se hagan sobre la base de cantidades iguales; o b) retrasar el pago del primer plazo por un período no superior a doce meses; o c) efectuar el pago de dicha aportación en cuatro plazos anuales iguales, en lugar de tres; o d) el pago anticipado de toda o parte de la aportación española, a la vista de los requerimientos que haga al efecto la Asociación Internacional de Fomento.

Artículo tercero.—Se autoriza al Banco de España de acuerdo con las funciones que le atribuyen las disposiciones vigentes, para aplicar las pesetas convertibles que sean necesarias para el pago de las mencionadas operaciones.

Artículo cuarto.—A los efectos de los pagos que se autorizan, el Banco de España desempeñará las funciones previstas en el artículo cuarto del Decreto-ley número once-mil novecientos sesenta, de veintinueve de septiembre.

Artículo quinto.—Se faculta a los Ministerios de Hacienda, Asuntos Exteriores y Comercio para adoptar cuantas medidas sean precisas para la ejecución de cuanto se dispone en esta Ley.

Dada en el Palacio de El Pardo a dieinueve de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas,
ALFONSO BARRBEREZ DE VALCABCEL Y NEBEDA

25920 LEY 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.

La Ley de Carreteras de cuatro de mayo de mil ochocientos setenta y siete, profundamente afectada ya por una normativa posterior fragmentaria y dispersa, requiere una urgente actualización, dada la íntima relación de la realidad que regula con el desarrollo demográfico y económico del país y los avances tecnológicos del sector producidos desde aquella fecha. Al cumplimiento de dicho objetivo responde la presente Ley, que articula la regulación de la materia en cuatro grandes epígrafes que tratan, respectivamente, de las normas generales, régimen de las carreteras, uso de las mismas y travesías y redes arteriales de poblaciones.

Es objetivo de la Ley regular todos los aspectos que se refieren a las diferentes clases de carreteras. A tal fin, la Ley comprende la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación y explotación de las carreteras, así como la definición de los conceptos de carretera, autopista y autovía, clasificándolas según su titularidad y los planes en que se incluyen, y se refiere a los caminos de servicio desde el punto de vista de su misión complementaria de las redes de carreteras y de su posible integración en las mismas cuando las circunstancias lo requieran. Igualmente se lleva a cabo la ordenación de las competencias de los distintos órganos de la Administración del Estado y de las Entidades y Corporaciones públicas de acuerdo con los principios que inspiran nuestro ordenamiento jurídico.

La regulación del marco formal de la planificación, presupuesto de toda acción realmente eficaz por parte de la Administración, constituye uno de los aspectos capitales de la Ley que pretende ser un instrumento importante para la ordenación del territorio español. El sistema se basa en unos conceptos simples y claramente ordenadores, llamados a ser la mejor garantía de su permanencia. Se establece así un Plan Nacional de Carreteras, cuya aprobación corresponde a las Cortes y que comprende tres redes: La Nacional Básica, la Nacional Complementaria y la Regional. La actuación local se traducirá de una parte en la elaboración de los correspondientes planes provinciales, que deberá asimismo aprobar el Gobierno, exigiéndose el previo informe del Ministerio de Obras Públicas y el cumplimiento de las normas técnicas dictadas por éste, para asegurar la imprescindible coordinación en el sector. A nivel municipal se mantiene el principio de la formulación no obligatoria de los planes.

La aprobación de los estudios y proyectos es reservada por la Ley, según que afecten a carreteras estatales o locales, al Ministerio de Obras Públicas o a las correspondientes Corporaciones. De otra parte, la Ley pretende, con escrupuloso respeto a las garantías de los particulares, simplificar las formalidades que en ocasiones prolongan, con evidente falta de economía en los medios, la realización de las obras. En este sentido se mantiene el trámite de información pública previo a la aprobación del proyecto —trámite que constituye una verdadera audiencia general de los particulares y Entidades públicas o privadas antes de que la Administración se pronuncie sobre el trazado definitivo de la obra— agilizando, sin embargo, la tramitación ulterior al disponer que la aprobación de los proyectos implicará tanto la declaración de su utilidad pública como la necesidad de ocupación de los bienes o de adquisición de los derechos imprescindibles para su ejecución. A este fin, los proyectos deberán incluir, junto con el trazado

de la carretera, aquellos bienes y derechos necesarios para la construcción, defensa o servicio de la misma y para la seguridad de la circulación.

Con estricta fidelidad a los planes de carreteras, que constituyen el marco habilitante para la actuación de los Organos y Entidades competentes en la materia, la Ley descarta la posibilidad de que se construyan carreteras no incluidas en el Plan Nacional o en los Provinciales, no considerándose a este efecto como nuevas carreteras las variantes, desdoblamientos de calzada, mejoras de trazado, acondicionamientos, los tramos que no constituyan un nuevo itinerario ni las carreteras que integran las redes arteriales de las poblaciones. Por lo que respecta a los Municipios y para el supuesto de que estos no tengan redactado el correspondiente Plan, la Ley establece que la construcción deberá ser acordada por el Ayuntamiento, previo informe de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas, resolviendo, si este es desfavorable, el Gobierno. Por último, de acuerdo con el criterio de generalidad y coordinación que inspira la Ley, ésta se remite a la Legislación General de Contratos del Estado, o, en su caso, a la de Régimen Local, en materia de contratación de obras y declara válidos los criterios y procedimientos de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo en lo concerniente a travesías y vías incluidas en redes arteriales, en las que por las especiales características de las mismas serán de aplicación preceptos de la Ley de Régimen del Suelo y de Ordenación Urbana.

Atención especial ha merecido al legislador el capítulo de financiación. Como fuentes de la misma, se incluyen los créditos de los Presupuestos Generales del Estado, de la Provincia o de los Municipios, según los casos, la participación de otros entes públicos o los de carácter privado. Las carreteras del Estado podrán construirse con aportación de las Corporaciones Locales, y aquéll podrá, asimismo, contribuir a la construcción de las carreteras provinciales y municipales con subvenciones, anticipos, reintegros y garantías en forma de aval. Si las carreteras han de explotarse en régimen de gestión indirecta, se financiarán mediante el capital de las Sociedades, concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les otorguen, conteniéndose también la fórmula del peaje. Destaca por su trascendencia el reconocimiento expreso por la Ley de la potestad del Estado para imponer contribuciones especiales por la construcción de nuevos accesos y vías de servicio, regulándose, tanto los posibles sujetos afectados como la proporción máxima de participación de éstos en el coste total de las obras. En su disposición final tercera, la Ley anuncia la promulgación de un texto específico sobre la fiscalidad de los vehículos de transporte por carretera, con objeto de lograr una más equitativa imputación de los costes de infraestructura viaria.

La explotación de la carretera puede ser desempeñada directamente por los Organos administrativos competentes o por los particulares, estudiándose, en este supuesto, a las posibilidades que ofrece la Ley de Contratos del Estado o, en su caso, la legislación de Régimen Local. Se regula especialmente el instituto de la concesión administrativa, que puede referirse simplemente a la explotación o comprender ésta y la ejecución de la obra.

El interés general que se identifica con la necesidad de defensa de la carretera ha motivado que la Ley, junto a las normas relativas a la zona de dominio público de la misma, defina y regule otras dos zonas, denominadas de servidumbre y de afección, que implican una serie de limitaciones y que se establezca la llamada línea de edificación, que delimita una zona en la que se prohíbe construir, reconstruir o ampliar cualquier tipo de edificaciones.

También con la finalidad de asegurar la defensa de la carretera, la Ley contempla los supuestos de actos que causen daños en las mismas y los correctivos adecuados.

Una atención especial dedica la Ley a las travesías de poblaciones y redes arteriales. En este campo de carreteras, la diversidad de circunstancias, intereses y competencias concurrentes, su incidencia directa en los núcleos de población, exige un régimen singular que atienda sus particularidades, sin perjuicio de la aplicación de las demás disposiciones de la Ley que constituyen un verdadero derecho común en la materia. Las redes arteriales, por servir a grandes núcleos urbanos, han merecido particular atención, regulándose el contenido mínimo y las características del estudio especial de planeamiento que precisan, las previsiones a tener en cuenta en la delimitación de las zonas de reserva y protección y los efectos de la aprobación de los Planes viarios correspondientes.

Contiene, por último, las correspondientes disposiciones finales y transitorias en las que se prevé la promulgación del correspondiente Reglamento general de ejecución de la Ley, la

remisión a las Cortes del Proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras y la adaptación de la Ley a las provincias de Alava y Navarra, de conformidad con sus regímenes peculiares.

La Ley, en síntesis, pone al día una parte de nuestro Ordenamiento administrativo, clave para el desarrollo económico y social del país, con criterios de la máxima amplitud que aseguren la coordinación de las distintas competencias administrativas, la participación de las Corporaciones Locales y la compatibilidad de los derechos de los particulares con el interés general al que pretende servir.

En la fealdad, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes, vengo en sancionar:

TITULO PRIMERO

Normas generales

Artículo uno.—Uno. Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras.

Dos. A los efectos de esta Ley, se consideran carreteras las vías de dominio y uso públicos proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles.

Tres. Son autopistas las carreteras que estén especialmente concebidas, construidas y señalizadas como tales para la circulación de automóviles y reúnan las siguientes circunstancias:

- a) No tener acceso a los mismos las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni ser cruzadas a nivel por senda o servidumbre de paso alguno.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, denominada mediana, o, en casos excepcionales, por otros medios.

Cuatro. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, estén concebidas, construidas y señalizadas para la exclusiva circulación de automóviles y no tengan acceso a ellas las propiedades colindantes.

Artículo dos.—Uno. La titularidad de las carreteras, según los casos, corresponde al Estado, o a las Provincias o a los Municipios y demás Entidades Locales.

Dos. Son carreteras estatales las comprendidas en el Plan Nacional de Carreteras.

Tres. Son carreteras provinciales las que, sin estar comprendidas en las redes estatales, tienen interés público provincial y se incluyen en los correspondientes Planes Provinciales de Carreteras.

Cuatro. Son carreteras municipales las que, sin estar comprendidas en los dos apartados anteriores, hayan sido construidas por los Ayuntamientos o demás Entidades municipales o entregadas a éstos para la satisfacción de los intereses de las respectivas localidades.

Las carreteras construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación urbana o para el servicio de núcleos urbanos se integrarán en las redes municipales, sin perjuicio de lo que se disponga para su recepción y conservación, de acuerdo con la legislación aplicable sobre el Régimen del Suelo y la Ordenación Urbana.

Artículo tres.—Uno. A los efectos de esta Ley no tendrán la consideración de carreteras, ni se incluirán, por lo tanto, en las redes a que se refieren los artículos anteriores:

- a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales.
- b) Los caminos de servicio de que sean titulares el Estado, sus Entidades autónomas, las Entidades locales y demás personas de derecho público.
- c) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

Dos. Se consideraran caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación.

Cuando las circunstancias que concurran en los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, deberán éstos abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de satisfacer las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras, y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.

Tres. La presente Ley no será de aplicación a los caminos de servicio afectos permanentemente a las necesidades de la defensa nacional o adscritos a las Fuerzas Armadas.

Artículo cuatro.—Corresponde al Consejo de Ministros:

Uno. Acordar la remisión a las Cortes del proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones.

Dos. Aprobar la incorporación a las redes estatales de los caminos particulares cedidos o abandonados, así como los caminos de servicio, cuando sean abiertos al uso público con carácter permanente.

Tres. Aprobar la incorporación de carreteras o tramos de las mismas de las redes provinciales o municipales a las estatales y viceversa.

Cuatro. Coordinar la actividad de los distintos Departamentos ministeriales en cuanto pueda afectar al orden viario.

Cinco. Acordar la fórmula de participación o ayuda del Estado en la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, en la construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales.

Seis. Organizar las concesiones de nuevas carreteras estatales y de los elementos susceptibles de explotación individualizada.

Siete. Aprobar los planes viarios de las redes arteriales y adscribir las vías incluidas en ellas a las redes estatales, provinciales o municipales que corresponda.

Artículo cinco.—Corresponde al Ministerio de Obras Públicas:

Uno. Elaborar el Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones de acuerdo con las directrices de ordenación territorial y con las prioridades contenidas en los Planes de Desarrollo.

Dos. Elevar al Consejo de Ministros los expedientes que deben serle sometidos conforme al artículo anterior.

Tres. Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos de las carreteras estatales.

Cuatro. Ejercer las facultades necesarias para la construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales.

Cinco. Coordinar los planes provinciales y municipales de carreteras y supervisar su ejecución.

Seis. Dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyección, construcción, conservación y explotación relativas a toda clase de carreteras, así como a los caminos de servicio según su naturaleza y la legislación específica de los organismos a los que corresponda su titularidad.

Siete. Determinar las normas a que ha de sujetarse el establecimiento de señales y sus modelos en todo el territorio nacional y en toda clase de carreteras, así como vigilar su cumplimiento.

Ocho. Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuidas a otros órganos de la Administración en las materias a que se refiere la presente Ley.

Artículo seis.—Los planes de carreteras, así como los estudios y proyectos de las mismas que afecten a las actividades de otros Departamentos ministeriales, serán sometidos a su informe, de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

Artículo siete.—Los planes, estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se efectuará por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados en su labor por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, que deberán pertenecer a sus respectivos Cuerpos, cuando se trate de carreteras gestionadas directamente por el Estado.

En la elaboración de planes, estudios de planeamiento y previos, y además cuando las exigencias técnicas de los proyectos y obras lo requieran, colaborarán con ellos otros profesionales con las atribuciones derivadas de sus títulos académicos y que reglamentariamente se determinen.

TÍTULO II

Régimen de las carreteras

CAPÍTULO PRIMERO

PLANIFICACIÓN

Artículo ocho.—Uno. El Plan Nacional de Carreteras comprenderá las provisiones, objetivos y prioridades para el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de las carreteras estatales, que se integrarán en tres redes: Nacional básica, Nacional complementaria y Regional.

Dos. La Red Nacional básica comprenderá las autopistas del Estado, cualquiera que sea el régimen de su explotación; los itinerarios inferiores o periféricos que enlacen grandes centros de población o actividad entre sí y con las costas y fronteras

y aquellas otras carreteras que, excepcionalmente por su intensidad de tráfico, sea conveniente integrar en esta red.

Tres. La Red Nacional complementaria comprenderá los itinerarios que no estando incluidos en la Red básica enlacen al resto de las capitales de provincia y los núcleos urbanos importantes entre sí y con los grandes centros de población o actividad, bien directamente, bien a través de la red nacional básica.

Cuatro. La Red Regional comprenderá los itinerarios del plan nacional que enlacen los restantes centros de población o actividad entre sí y con las redes nacionales básica y complementaria.

Artículo nueve.—Uno. Los Planes Provinciales de Carreteras incluirán los itinerarios de la provincia de que se trate que, no estando comprendidos en el Plan Nacional, unen los centros de población entre sí y con las redes estatales de carreteras, tanto si han de establecerse con cargo a fondos estatales como provinciales.

Dos. La elaboración de los Planes Provinciales de Carreteras corresponde a las respectivas Corporaciones Provinciales, que contarán para ello con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. En todo caso se dará audiencia a los Ayuntamientos afectados.

Tres. Los Planes Provinciales de Carreteras y sus modificaciones se aprobarán por el Consejo de Ministros, a propuesta del de la Gobernación, previo informe de los Ministerios de Obras Públicas y de Planificación del Desarrollo, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo diez. Los Ayuntamientos pueden formular Planes Municipales de Carreteras cuando lo exija la densidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades, previo informe de la Comisión Provincial de Urbanismo.

En su elaboración, los municipios contarán con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. La aprobación compete al Gobernador civil, previo informe de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, de la Diputación Provincial y de los Ministerios de Obras Públicas y de Planificación del Desarrollo, en el ámbito de sus respectivas competencias. Si alguno de estos informes fuera contrario a la aprobación del plan, el Ministro de la Gobernación elevará el expediente al Consejo de Ministros, el cual decidirá definitivamente sobre la aprobación del mismo.

CAPÍTULO SEGUNDO

Estudios y proyectos

Artículo once.—Uno. Todos los estudios, anteproyectos y proyectos a que hace referencia este capítulo se redactarán con sujeción a las normas técnicas aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Dos. Los proyectos de carreteras provinciales y municipales serán aprobados por la Corporación correspondiente, e informados técnicamente por el Ministerio de Obras Públicas. Si el informe no fuera favorable, se elevará el expediente a la resolución del Consejo de Ministros.

Tres. Los proyectos de nuevos caminos de servicio se aprobarán por el Organismo rector de la Institución de que dependan.

Artículo doce.—Uno. La aprobación de proyectos de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

Dos. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obra que puedan aprobarse posteriormente.

Tres. A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquella y la seguridad de la circulación.

Artículo trece.—Uno. Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón a su finalidad.

a) Estudio de planeamiento.

Consiste en la definición de un esquema viario en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b) Estudio previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto.

Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción.

Consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Proyecto de trazado.

Es la parte del Proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

Dos. Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

Artículo catorce.—Uno. Cuando se trate de construir una nueva carretera estatal, el oportuno estudio informativo, con la naturaleza y el alcance que se establece en el artículo anterior se someterá al trámite de Información Pública durante un periodo de treinta días hábiles, a cuyo efecto se expondrá al público en las oficinas correspondientes del Ministerio de Obras Públicas y de las Corporaciones municipales interesadas, previo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» y en el de la provincia o provincias afectadas. Las observaciones formuladas en tal periodo deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

Dos. Al tiempo de tramitarse la información pública y durante el mismo plazo, deberá someterse por el Ministerio de Obras Públicas el estudio informativo a las Corporaciones Locales interesadas, al objeto de que examinen si el trazado es el más conveniente desde el punto de vista de interés general y de los intereses de las localidades o provincias a que afecte la nueva carretera. Transcurrido dicho plazo, y un mes más, sin que las Corporaciones afectadas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el proyecto formulado.

Tres. Corresponde al Ministro de Obras Públicas la aprobación del expediente de información pública.

Cuatro. La información Pública a que se refiere este artículo es independiente de la que establece la Ley de dieciséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y cuatro para el procedimiento de expropiación.

CAPITULO TERCERO

CONSTRUCCION

Sección primera. Carreteras estatales

Artículo quince.—Solo podrán construirse nuevas carreteras estatales cuando se hallen previstas en el Plan Nacional de Carreteras o en las modificaciones que en él se introduzcan por medio de ley.

A estos efectos, no tendrán la consideración de nuevas carreteras las variantes, desdoblamientos de calzadas, mejoras de trazado, acondicionamientos, los tramos que no constituyan un nuevo itinerario y las carreteras que integran las redes arteriales de las poblaciones.

Artículo dieciséis.—En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales se aplicará la legislación general de Contratos del Estado.

Artículo diecisiete.—Uno. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres, en el caso necesario para la construcción de las carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

Dos. Las expropiaciones a que dieron lugar las obras convenientes a las travessías y los tramos de carreteras a que se refiere el título cuarto de la presente Ley quedarán sometidas a las prescripciones de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y normas que la completen y desarrollen.

Artículo dieciocho.—El acta de pago y la de ocupación y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbres serán título bastante para la inscrip-

ción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás Registros Públicos, en la forma y con los efectos previstos en el artículo cincuenta y tres de la Ley de Expropiación Forzosa.

Sección segunda. Carreteras provinciales

Artículo diecinueve.—Uno. Solo podrán construirse nuevas carreteras provinciales cuando se hallen incluidas en el Plan Provincial correspondiente. No serán consideradas al efecto como nuevas carreteras las obras referidas en el párrafo segundo del artículo quince.

Dos. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas la comprobación de que las obras de carreteras provinciales se ajustan a los planes y proyectos aprobados.

Artículo veinte.—En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras provinciales se aplicará la legislación de Régimen Local, cualquiera que fuere la fórmula de financiación utilizada.

Artículo veintiuno.—La expropiación de terrenos para la construcción de carreteras provinciales se regirá por lo dispuesto en los artículos doce, diecisiete y dieciocho.

Sección tercera. Carreteras municipales

Artículo veintidós.—Uno. Los Municipios en que se hubiese formulado un Plan de Carreteras vendrán obligados a su cumplimiento en los mismos términos que para la provincia establece la sección segunda de este capítulo.

Dos. Si no hubiere formulado el Plan a que se refiere el número anterior, el Ayuntamiento podrá acordar la construcción de carreteras con arreglo a la legislación de Régimen Local, teniendo en cuenta los planes de ordenación urbana existentes y previo informe del Ministerio de Obras Públicas; si este informe fuere desfavorable se elevará el expediente a resolución del Gobierno.

Tres. Las obras que se realicen en las carreteras municipales se ajustarán a las prescripciones que para las provinciales establecen los artículos veinte y veintiuno.

CAPITULO CUARTO

FINANCIACION

Artículo veintitres.—Uno. Las carreteras construidas por el Estado se financiarán con los correspondientes créditos presupuestarios y con las aportaciones de las Corporaciones Locales o, excepcionalmente, de los particulares, conforme a la legislación vigente.

Dos. Las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante el capital de las sociedades concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les otorguen.

Tres. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas, previo informe de los de Hacienda, Gobernación y Planificación del Desarrollo, proponer al Consejo de Ministros las fórmulas de participación o ayudas del Estado respecto a la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales.

Artículo veinticuatro.—Uno. El Gobierno, a propuesta de los Ministros de Hacienda y Obras Públicas, podrá imponer contribuciones especiales para la construcción de nuevos accesos y vías de servicios, en los términos establecidos en el artículo 26 de la Ley General Tributaria.

La Ordenanza de la Contribución determinará, en cada caso, los criterios de aplicación de la misma, conforme a los principios que se establecen en el presente artículo.

Dos. Las contribuciones especiales podrán recaer sobre quienes se benefician de modo directo por los nuevos accesos y vías de servicios, como en los hitos de las fincas y establecimientos colindantes y las urbanizaciones que vean facilitada su comunicación.

Tres. En la imposición se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, máximo en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio.

— En las vías de servicio, hasta el cincuenta por ciento.

— En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el noventa por ciento.

Cuatro. La distribución de las contribuciones se ajustará a los elementos objetivos existentes, como la superficie de la finca, su destino, proximidad y accesos a la carretera e instalaciones o actividades mercantiles o industriales.

Artículo veinticinco.—Uno. Las carreteras provinciales y municipales serán construidas con cargo a los créditos presupuestarios de sus correspondientes titulares, con auxilio del Estado o de otros entes públicos o de los particulares, conforme a la legislación vigente.

Dos. Las Entidades locales pueden percibir del Estado, para las atenciones a que se refiere este artículo, subvenciones, anticipos, reintegros y garantía en forma de aval.

Tres. Cuando las carreteras provinciales y municipales vayan a ser explotadas por gestión indirecta o mixta, la financiación se realizará en los términos previstos en el número dos del artículo veintidós.

Artículo veintiséis.—En los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio se determinará el procedimiento de utilización de los fondos obtenidos de contribuciones especiales, peajes y aportaciones de Corporaciones Locales y otros entes de Derecho público, para la financiación de carreteras.

CAPÍTULO QUINTO

EXPLOTACIÓN

Artículo veintisiete.—Uno. Las carreteras pueden ser explotadas por el Estado, las Entidades locales y los particulares.

Dos. El Estado y las Entidades locales, como regla general, explotarán directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, excepcionalmente, mediante pago de peaje.

En los supuestos de peaje, las tarifas correspondientes a las carreteras estatales y a las provinciales o municipales financiadas parcial o totalmente por el Estado, se aprobarán por el Gobierno.

Las tarifas correspondientes a carreteras provinciales y municipales financiadas sin participación del Estado se aprobarán conforme a lo dispuesto en la legislación del Régimen Local.

Tres. Estarán exentos del abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas y de Orden Público, de la Policía de Tráfico, de la Policía Gubernativa, de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los de servicios contra incendios y los de la propia explotación en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

Artículo veintiocho.—Las carreteras estatales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Artículo veintinueve.—Las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de carreteras estatales se regirán por lo dispuesto en la Ley ochocientos noventa y dos, de diez de mayo, para las de autopistas.

Artículo treinta.—Uno. Si la explotación de la carretera estatal se efectúa por gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica, o por una Sociedad de economía mixta, corresponde al Consejo de Ministros acordar, por Decreto, los términos del concierto y la constitución de la Sociedad.

Dos. Las personas, físicas o jurídicas, públicas o privadas, que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión prevé el artículo anterior. Tales beneficios sólo podrán ser concedidos por el Gobierno en el Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.

Tres. El contrato de gestión, el concierto o los estatutos sociales, en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes o socios, de los beneficios y riesgos de la gestión.

Artículo treinta y uno.—Las carreteras provinciales y municipales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas previstos en la legislación de Régimen Local.

TÍTULO III

Uso y defensa de las carreteras

CAPÍTULO PRIMERO

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo treinta y dos.—A los efectos del presente capítulo se establecen en las carreteras las siguientes Zonas. De dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo treinta y tres.—Uno. Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de tres metros de anchura a cada lado de la carretera, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud de descamote, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento contiguos con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, tuncles, estructuras u obras anulares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso del dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

Dos. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de la carretera sin previa autorización del Organismo Administrativo del que ésta depende, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

Artículo treinta y cuatro.—Uno. La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de ocho metros, medidos desde las citadas aristas.

Dos. El Organismo Administrativo del que depende la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinados a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.

b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que, por cualquier causa, se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligro para el tráfico.

c) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular, por avería o cualquier otra razón.

d) Encauzar aguas que discurren por la carretera.

e) Aprovechar, para uso exclusivo de las obras de la carretera, recursos geológicos, mediante las autorizaciones que correspondan.

f) Autorizar el paso de conducciones de agua eléctricas o de otro tipo.

g) Obras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera.

Tres. En todo caso, serán indemnizados la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Cuatro. A los titulares de bienes y derechos en la zona de servidumbre no se permitirán otros usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa licencia del Organismo Administrativo del que depende la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

Artículo treinta y cinco.—Uno. La zona de afección de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta metros en las carreteras de las Redes Nacionales y treinta metros en las restantes, medidos desde las citadas aristas.

Dos. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o el destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa licencia del Organismo Administrativo del que depende la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo cincuenta y tres.

La duración de la licencia deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, o en futuro no superior a diez años.

Artículo treinta y seis.—En las zonas de servidumbre y afección queda prohibido realizar publicidad, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por los Organismos administrativos competentes.

Artículo treinta y siete.—Uno. Ambos lados de las carreteras se establece la línea de edificación desde la cual hasta la carretera quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación de cualquier tipo de edificaciones, a excepción de las que resultaren imprescindibles para conservación

y mantenimiento de las existentes, que deberán ser debidamente autorizadas, y todo ello, sin perjuicio de las limitaciones que se establecen en los artículos treinta y tres y treinta y cuatro. En las carreteras que integran las Redes Nacionales, esta línea se situará a veinticinco metros de la arista exterior de la calzada, medidos horizontalmente a partir de la indicada arista; en el resto de las carreteras tal distancia será de dieciocho metros. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Dos. Cuando en una carretera provincial o municipal las edificaciones sean continuas, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en el párrafo anterior, el Organismo competente, previo informe favorable del Ministerio de Obras Públicas, podrá reducir excepcionalmente aquéllas, siempre que quede garantizada la ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.

Tres. En las autopistas y autovías de nueva construcción será indemnizable la prohibición de construir, excepto si los propietarios afectados por la línea de edificación pudieran construir en terrenos de su propiedad colindantes con éstos y al otro lado de dicha línea el volumen de edificación autorizado por la norma segunda del artículo sesenta y nueve de la Ley del Suelo, de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, siempre que queden a salvo las prescripciones de este artículo, lo que se acreditará, en cada caso, mediante el informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo.

Artículo treinta y ocho.—Uno. En la zona de servidumbre y en la limitada por la línea de edificación, el Ministerio de Obras Públicas, cuando se trate de carreteras estatales, y las Diputaciones o Ayuntamientos, cuando las carreteras sean, respectivamente, provinciales o municipales, podrán proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de construcción, reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente.

Dos. En las zonas a que se refiere el número anterior y en las contiguas a las mismas, el Ministerio de Agricultura podrá llevar a cabo una ordenación especial del suelo rústico y de las explotaciones agrarias afectadas por las citadas vías.

En ningún caso, la ocupación de los bienes y derechos objeto de expropiación o de imposición de servidumbre requeridos por las carreteras quedará subordinada a la ordenación anteriormente prevista.

Artículo treinta y nueve.—Uno. Los Alcaldes y, en su caso, los Gobernadores civiles suspenderán los acuerdos de las Corporaciones Locales sobre otorgamiento de autorizaciones que infrinjan de forma manifiesta lo dispuesto en la presente Ley, en los plazos y forma previstos en las Leyes de Régimen Local y de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Dos. Los Gobernadores civiles, a instancia o previo informe de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo administrativo del que depende la carretera, dispondrán la paralización de las obras y usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

Las citadas Autoridades interesarán que el Organismo administrativo del que dependa la carretera efectúe la adecuada comprobación de las obras y usos paralizados, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para legalizar las obras o instalaciones o autorizar los usos que se amoldaren a las normas aplicables.

Iguales atribuciones que las indicadas anteriormente para los Gobernadores civiles tendrán los Alcaldes con relación a las obras y actividades que afecten a las zonas de dominio público de las carreteras municipales o se realicen en las zonas de servidumbre o afección de cualquiera de las carreteras de las Redes Arteriales.

La adopción de los oportunos acuerdos será sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Artículo cuarenta.—Uno. El Organismo administrativo competente puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos en los que tales accesos pueden construirse.

Do. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes, con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

Tres. Cuando los accesos no previstos se solicitaren especialmente por los particulares directamente interesados, el Organismo administrativo competente podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso.

CAPITULO SEGUNDO

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo cuarenta y uno.—La circulación por las carreteras se ajustará a lo dispuesto en esta Ley y a las previsiones del Código de la Circulación, y, sin perjuicio de las facultades del Ministerio de la Gobernación, el Ministerio de Obras Públicas podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones o exigencias técnicas de las propias carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o determinados vehículos en ciertos tramos y fijar las condiciones en que, en su caso, puedan otorgarse las autorizaciones excepcionales.

Artículo cuarenta y dos. Uno. Incorrirán en responsabilidad quiénes de cualquier modo realicen actos que causen daños en la carretera o en cualquiera de sus elementos.

Dos. Reglamentariamente se clasificarán las infracciones no sancionadas por otra norma administrativa, en consideración a los perjuicios causados, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante.

Artículo cuarenta y tres.—Uno. El Ministerio de Obras Públicas instalará en puntos estratégicos de las redes estatales, estaciones de pesaje para controlar las cargas de vehículos. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

Dos. Las Entidades locales establecerán los medios adecuados para el control de las cargas, en las carreteras de que sean respectivamente titulares.

Artículo cuarenta y cuatro.—Uno. Las infracciones a que se refiere esta Ley serán sancionadas con multas que no podrán exceder de quinientas mil pesetas.

Dos. La competencia para la imposición de las multas por infracciones cometidas en las redes estatales corresponde:

- a) Al Gobernador civil, hasta cincuenta mil pesetas.
- b) Al Ministro de Obras Públicas, hasta ciento veinticinco mil pesetas.
- c) Al Consejo de Ministros, cuando la sanción exceda de ciento veinticinco mil pesetas.

Tres. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijo por el Organismo administrativo del que dependa la carretera.

Cuatro. El recurso de alzada contra la resolución dictada en expediente sancionador por el Gobernador civil se interpondrá dentro del plazo de quince días ante el Ministro de Obras Públicas.

Cinco. La potestad sancionadora de las Corporaciones Locales se regirá por lo dispuesto en la legislación de Régimen Local.

CAPITULO TERCERO

NORMAS PARTICULARES SOBRE AUTOPISTAS Y AUTOVIAS

Artículo cuarenta y cinco.—Las disposiciones del presente título son de aplicación a las autopistas no sometidas a la Ley ocho mil novecientas setenta y dos, de diez de mayo, así como a las autovías, con las especialidades que se establecen en el artículo siguiente.

Artículo cuarenta y seis.—Uno. Las dos franjas de terreno que forman parte de la zona de dominio público de la autopista o de la autovía tendrán ocho metros de anchura cada una, medidos en la forma que se establece en el artículo treinta y tres.

Dos. La zona de servidumbre se limitará exteriormente por una línea situada a veinticinco metros de cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

Tres. La zona de afección se limitará exteriormente por una línea situada a cien metros en cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

Cuatro. Las líneas de edificación se situarán a cincuenta metros de las aristas exteriores de las calzadas respectivas.

Cinco. En las zonas y entre las líneas definidas anteriormente regirán las mismas prohibiciones y limitaciones que las establecidas en el título III, capítulos primero y segundo para las carreteras.

TÍTULO IV

Travesías y redes arteriales de poblaciones

Artículo cuarenta y siete.—Las travesías y los tramos de carretera que discurran por zonas urbanas o estén incluidas en las Redes Arteriales de un Municipio, conjunto de Municipios o Área Metropolitana se regirán por las disposiciones del presente título y por las demás contenidas en esta Ley, en lo que resulten aplicables.

Artículo cuarenta y ocho.—Uno. Se entiende por tramo urbano de una carretera la parte de ella que discurra por zona calificada como urbana.

Dos. Se considerarán como travesía de una población los tramos de carreteras estatales y provinciales comprendidos en la delimitación de su casco urbano.

Tres. Las redes arteriales estarán constituidas por el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurran total o parcialmente por zonas urbanas.

Cuatro. A los efectos de este título se entenderán por zonas y casco urbano los que tengan así definidos en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Artículo cuarenta y nueve.—Uno. El establecimiento del Plan Viario de una red arterial requerirá en todo caso un estudio especial del planeamiento, cuyo contenido, características y coordinación con los Planes Urbanísticos afectados se determinarán reglamentariamente.

Dos. El citado estudio se redactará por el Ministerio de Obras Públicas con la colaboración de los Municipios afectados y en él se definirán:

- La delimitación del área de influencia de la Red Arterial.
- El trazado y características generales de las vías.
- La situación de los enlaces e intersecciones.
- La delimitación de las zonas de reserva y protección de cada una de las vías y de sus enlaces o intersecciones.

Tres. La delimitación de las zonas de reserva y protección deberá prever:

- La posible necesidad de adaptación del trazado definitivo de las vías a las exigencias topográficas y técnicas en la posterior redacción de los proyectos de construcción, con el detalle adecuado a este tipo de estudios.
- La posibilidad de realizar en el futuro ensanches y doblamientos, simples o múltiples, de las vías planeadas.
- El establecimiento de bandas de separación que preserven a las zonas urbanas colindantes de las molestias originadas por la presencia del tráfico.

Cuatro. Cuando un determinado tramo de Red Arterial sea objeto de proyectos de construcción, las correspondientes zonas de reserva y protección podrán ser sustituidas por las de servidumbre y afección definidas en los artículos treinta y cuatro y treinta y cinco, o cuarenta y seis en su caso.

Artículo cincuenta.—La aprobación del Plan Viario de la Red Arterial corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas. El correspondiente estudio especial de planeamiento será objeto de información pública en la forma que se establece en el artículo catorce de la presente Ley. Serán preceptivos los informes de los órganos urbanísticos competentes y de aquellos Entes Locales afectados que no hubieren intervenido en la redacción del estudio.

Artículo cincuenta y uno.—Uno. La aprobación del Plan Viario producirá los siguientes efectos:

- Declaración de utilidad pública de las obras y de la necesidad de ocupación de los terrenos comprendidos en la delimitación del área de influencia de la Red Arterial, a efectos de expropiación o imposición de servidumbre.
- Inclusión de las vías de la Red Arterial en los Planes viarios del Estado, Provincias y Municipios.
- Adaptación de los Planes de Ordenación Urbana de los Municipios o áreas urbanísticas afectadas cuando sea incompatible su ejecución con la del Plan Viario.
- Alteración de la calificación jurídica y de la titularidad de las vías y terrenos, en la forma y con los efectos que determine el Plan.

e) Limitación en el uso de los terrenos comprendidos en el área de influencia de la Red en el grado y por el plazo que se establezca en el Plan.

Dos. Lo establecido en los párrafos c), d) y e) del número uno de este artículo se entiende, sin perjuicio, en su caso, de las indemnizaciones o compensaciones a que pudieran dar lugar en el futuro los supuestos contemplados en los mismos.

Tres. Las Entidades locales o Entes urbanísticos especiales que acuerden la elaboración o revisión de Planes de Ordenación Urbana solicitarán del Ministerio de Obras Públicas la información pertinente sobre la planificación viaria para la oportuna coordinación entre ambas planificaciones.

Artículo cincuenta y dos.—Uno. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras que discurran por zonas urbanas o estén incluidas en Redes Arteriales podrán autorizarse edificaciones o construcciones a distancias inferiores a las establecidas en general en los casos siguientes:

Primero. Cuando lo disponga el Plan Viario, en el caso de Redes Arteriales.

Segundo. Cuando lo dispongan los Planes de Ordenación Urbana.

Tercero. Cuando, en defecto de los Planes señalados en los apartados anteriores, lo acuerde el Ayuntamiento de que se trata, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y de los órganos urbanísticos correspondientes. Si alguno de estos informes fuese desfavorable, se estará a lo dispuesto en el número dos del artículo cincuenta y seis de esta Ley.

Dos. Fuera de los casos contemplados en el número anterior, serán de aplicación las prohibiciones y limitaciones establecidas en el título III.

Artículo cincuenta y tres.—Uno. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades que afecten a la zona de dominio público de las carreteras que discurran por zona urbana o estén incluidas en Redes Arteriales corresponderá al Ayuntamiento. Cuando éste no tuviere aprobado Plan de Ordenación Urbana solicitará informe a la Entidad u Organismo titular de la carretera, y, en todo caso, al Ministerio de Obras Públicas. El informe desfavorable de cualquiera de estos Organismos supondrá la denegación de la autorización solicitada.

Dos. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras indicadas en el número anterior, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo o Entidad titular de la vía, que habrán de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

Tres. En las travesías de población el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes corresponderá en exclusiva a los Ayuntamientos.

Artículo cincuenta y cuatro.—Uno. La conservación de los tramos de carretera que discurran por zona urbana o estén incluidos en las Redes Arteriales corresponderá al Ministerio de Obras Públicas o, en su caso, a la Entidad titular de las mismas.

Dos. Las carreteras estatales o provinciales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías exclusivamente urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento, de la Diputación Provincial o del Ministerio de Obras Públicas, y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el Ministerio de Obras Públicas cuando existiese acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

El mismo procedimiento se seguirá para la inclusión como provincial de las carreteras o tramos de ellas municipales cuando se estimase conveniente.

Tres. No obstante lo dispuesto en los números anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales respectivas, y éstas entre sí, podrán convencer lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

Artículo cincuenta y cinco.—Uno. La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y, de modo especial, en las travesías, se ajustará, además de lo dispuesto en el título tercero de esta Ley, a las prescripciones de Policía municipal.

Dos. Lo dispuesto en el número anterior no será de aplicación a las autopistas y autovías.

Artículo cincuenta y seis.—Uno. El Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, deberán coordinar los intereses públicos concurrentes en las carreteras y zonas de influencia que se regulan en este título y, de modo especial, cuanto atañe a la seguridad de las personas y a la fluidez de la circulación en las carreteras.

Dos. Los conflictos entre autoridades y Corporaciones locales serán resueltos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas, por el Gobernador civil o por el Ministro de la Gobernación, según que las carreteras correspondan o no a la misma provincia; si ocurrieren entre autoridades o Corporaciones locales y el Ministerio de Obras Públicas, la resolución corresponderá al Consejo de Ministros.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El Ministro de Obras Públicas, en el término de un año, y previo dictamen del Consejo de Estado, someterá al Consejo de Ministros el Reglamento General de ejecución de esta Ley.

Segunda.—En el término de dos años, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, remitirá a las Cortes el Proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras.

Tercera.—El Gobierno, a propuesta del Ministro de Hacienda, previo informe de Obras Públicas, remitirá a las Cortes un Proyecto de Ley sobre fiscalidad de los vehículos de transporte por carretera, con objeto de lograr una más equitativa imputación de los costes de infraestructura vial.

Cuarta.—Por Decreto se regulará la adaptación de la presente Ley a las provincias de Alava y Navarra de conformidad con sus regímenes peculiares, con audiencia de las respectivas Diputaciones Forales y dictamen del Consejo de Estado.

Quinta.—Las autopistas en régimen de concesión se regirán por lo dispuesto en la Ley ocho/mil novecientos setenta y dos, de diez de mayo, y sus disposiciones complementarias.

Sexta.—La ejecución de las obras de construcción, reparación y conservación de carreteras en las islas Canarias se llevará a cabo con arreglo al sistema vigente —confirmándose a las Juntas Administrativas de Obras Públicas de Santa Cruz de Tenerife y de Las Palmas en las funciones que les otorga el Real Decreto-ley de veintidós de junio de mil novecientos veintisiete— y con cargo a las cantidades que se consignen especialmente en los Presupuestos Generales del Estado, aportaciones de los Cabildos Insulares y demás cantidades que puedan arbitrarse para el desarrollo de las obras públicas en las islas.

Séptima.—Quedarán exentas de las Contribuciones Especiales que puede imponer el Gobierno, según el artículo veinticuatro de esta Ley, las estaciones de servicio cuyos terrenos e instalaciones deban revertir gratuitamente al Estado.

Octava.—Quedan derogadas la Ley de Travestías, de once de abril de mil ochocientos cuarenta y nueve; la Ley de Carreteras, de cuatro de mayo de mil ochocientos setenta y siete; la de Edificaciones contiguas a las carreteras, de siete de abril de mil novecientos cincuenta y dos; la de Carreteras en Régimen de Concesión, de veintidós de diciembre de mil novecientos sesenta, y la Ley noventa/mil novecientos sesenta y uno, de veintitrés de diciembre. Quedan igualmente derogadas cuantas normas legales o reglamentarias se opongan a lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Se considerarán automáticamente incluidos en el Plan Nacional de Carreteras las carreteras estatales actualmente existentes, las que estén en construcción y aquellas en que, al menos, se haya acordado la contratación de la obra.

Segunda.—La definición de la zona de dominio en las carreteras actualmente existentes, conforme se establece en los artículos treinta y tres y cuarenta y seis de esta Ley, no afecta a las titularidades actuales de los bienes que resultaren comprendidos en la misma, pero implica genéricamente la declaración de utilidad pública, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto por acuerdo del Consejo de Ministros.

Dada en el Palacio de El Pardo a diecinueve de diciembre de mil novecientos setenta y cuatro.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes Españolas.
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NIÑERO

25921

LEY 52/1974, de 19 de diciembre, General de Cooperativas.

En nuestro mundo económico y social el cooperativismo ha debido de ser simple complemento o dato corrector del sistema capitalista para constituirse en componente decisivo de un nuevo sistema económico, en el que la sociedad, como fórmula técnica jurídica para personificar a una pluralidad de aportadores de capital, y la empresa, como comunidad de trabajo, se funden en una sola unidad, movida por la misma vocación de promoción de todas y cada una de las personas que la integran, y de servicio a la comunidad nacional. De ahí que las Leyes Fundamentales españolas postulen la configuración comunitaria de la empresa y, de ahí también, que en ellas encuentre su base política la cooperativa, pues esta fórmula, vieja de siglos, protagoniza las soluciones de integración de los distintos elementos de la empresa en una comunidad de fines y de medios que subordina los de índole económica a los de carácter personal. Esa es la idea-fuerza de la legislación promovida en la materia por el Estado español, desde su constitución como tal, y que ahora se mantiene en la nueva Ley, si bien con las nuevas formas y con las nuevas técnicas que exigen tanto nuestra realidad social y económica como el afán consciente y operativo de afrontar el porvenir.

En efecto: En nuestro país las realidades cooperativas venían regándose por la Ley de dos de enero de mil novecientos cuarenta y dos, reglamentada por vez primera al año siguiente, por Decreto de once de noviembre de mil novecientos cuarenta y tres. Dicha Ley contenía normas que facilitaban un cooperativismo pujante; pero con la evolución de los datos económicos y sociales, se apreciaron omisiones o lagunas y, algunas veces, ciertos preceptos fueron desbordados por la realidad.

Para salvar estas lagunas, así como para acomodar el marco jurídico a las nuevas exigencias cooperativas, se promulgó el Reglamento de mil novecientos sesenta y uno. Sus propios preceptos marcaron su carácter de urgencia y transitoriedad, tal y como señalaba su Exposición de Motivos. Surgió como una «suma-puentes», entre la situación real y la del futuro deseable, pero ofreció la oportunidad legal para que las sociedades cooperativas experimentasen, en el libre juego de su autonomía incrementada, nuevas fórmulas y técnicas de cara a un futuro régimen consolidado en el plano jurídico y en el orden económico.

Así lo entendió la Comisión encargada de redactar las directrices del Tercer Plan de Desarrollo Económico y Social al establecer la necesidad imperativa de elaborar una nueva Ley de Cooperativas que potencie y perfeccione dichas empresas comunitarias, en armonía con las directrices dominantes en la Comunidad Económica Europea, y que facilite su participación en la vida económica actual. Ello deberá llevarse a cabo de acuerdo con su capacidad para un funcionamiento cooperativo autónomo y garantizando el logro de sus objetivos sociales.

La Ley ahora elaborada responde a las anteriores exigencias. Respeta la tradición legislativa española, pero la proyecta hacia logros más ambiciosos; contempla las experiencias extranjeras, en especial las del Occidente europeo, pero se mantiene firme en la realidad socioeconómica de nuestro país; contiene normas de Derecho necesario, pero reconoce categóricamente la autonomía de la cooperativa. Con estas bases ha tratado de construir una institución rigurosa en sus planteamientos sociales y, a la vez, técnicamente permeable a la especialización y sensible al mercado. Otra perspectiva hubiera significado condenar el cooperativismo a un subdesarrollo social y económico.

La articulación de la Ley va desarrollándose en torno a los principios que definen el carácter de la sociedad cooperativa y que la propia norma se ocupa de concretar. Dichos principios, engarzados en la idea de servicio social y comunitario, son los siguientes: Carácter voluntario de la incorporación o adhesión rechazando cualquier discriminación por motivos ideológicos; variabilidad del número de socios y del capital social; igualdad entre los socios con la consiguiente organización y gestión democráticas; participación de los socios en los excedentes en base a la regla del retorno; interés limitado al capital social; educación y promoción cooperativas y solidaridad intercooperativa.

La norma se enfrenta con los problemas y necesidades del cooperativismo patrio: De un lado, el peligro de desmembramiento actual por bajas repentinas y automáticas a cuya corrección aspira, entre otros mecanismos, el de la obligatoriedad del preaviso; de otro lado, la posible exigencia estatutaria de que el aspirante demuestre su identificación con los fines e intereses de la comunidad en la que pretende ingresar.

La falta de interés de los propios socios ha conducido, no pocas veces, a la descapitalización o de la atonía de las cooperativas; por ello, la nueva Ley califica de falta grave y causa