

## 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 vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono:

#### 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 a 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 afectació 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'afectació.
- 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 pesatge.
- 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. Travesseres i trams urbans.
- Article 46. Travesseres.
- Article 47. Trams urbans.
- Article 48. Estudis de delimitació de trams urbans.
- Article 49. Lliuraments 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 cinquena. Inscripcions en el Cadastre.
- Disposició addicional sisena. 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 cinquena. Títol competencial.
- Disposició final sisena. Entrada en vigor.
  
- Annex I. Definicions.
- Annex II. Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

## PREÀMBUL

La Constitució espanyola, als 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'interès general o la realització de les quals afecti 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 més o menys intensitat en les successives legislacions viàries que des de fa segles han succeït al nostre país, i s'ha procurat adaptar en cada moment històric a l'evolució de la seva 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 seva regulació, que és en l'actualitat molt notable a Espanya; en les últimes dècades ha assolit una extensió i qualitat tècnica que es pot comparar molt satisfactòriament amb les de les nacions més desenvolupades, gràcies a un esforç sense precedents de la societat espanyola en l'àmbit de les infraestructures d'acord amb les seves característiques com a element bàsic en el sistema de transport i en la vertebració territorial del país.

La Llei de carreteres fins ara vigent, Llei 25/1988, de 29 de juliol, es va promulgar després que en els anys anteriors s'hagués produït la transferència a les comunitats autònomes d'una part important de les carreteres de l'Estat, i en un moment en què s'estava iniciant la modernització de la xarxa en compliment del Pla general de carreteres 1984-1991. La Llei esmentada 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 la Llei esmentada, el Reglament general de carreteres va ser aprovat pel Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, i modificat parcialment pel Reial decret 114/2011, de 9 de febrer, el Reial decret 597/1997, de 16 d'abril, el Reial decret 1911/1997, de 19 de desembre, i la 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 envers aspectes com ara la seguretat viària, la integració de les infraestructures en el medi ambient, la cerca de l'eficiència en la gestió de les xarxes de transport i en la dels recursos financers públics, afers tots aquests 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, cada cop és més gran l'atenció que es concedeix al servei que presten les carreteres i no només a les obres que s'han de portar a terme per a això; es considera que el bon servei exigeix molt més que la mera execució de les infraestructures.

Així, s'imposa l'obligació de resoldre els problemes que crea la creixent necessitat de més mobilitat ocupant el territori més petit 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 la integració adequada dels diferents modes de transport, en la potenciació del transport públic, en una efectiva coordinació tant entre les diferents xarxes de carreteres com en la intermodalitat, i en la preservació adequada tant de la condició física de les vies, mitjançant una conservació i explotació adequades, com de la seva condició funcional, per evitar que es degradi per usos aliens a la seva funció o per actuacions perjudicials per a aquesta.

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 de destorbs que podrien afectar molt negativament la Xarxa de Carreteres de l'Estat i provocar ineficiències en la gestió dels recursos que s'hi dediquen.

És per tot això que resulta necessari actualitzar la legislació de carreteres, procurant mantenir una certa continuïtat en la seva estructura i contingut, però amb les modificacions

necessàries per adequar els seus preceptes al que requereix actualment l'adequada prestació del servei públic viari.

Per això s'ha considerat convenient introduir a la Llei el concepte de servei públic viari que, encara que se'l coneix i se'l considera tradicionalment com a base de la gestió de carreteres, no quedava reflectit explícitament a la legislació de carreteres vigent.

En línia amb el que s'ha indicat, el text reflecteix la importància que s'ha de donar als aspectes de la gestió orientats a aconseguir la màxima 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 desenvolupament notable de les xarxes de carreteres a Espanya imposa la necessitat de reajustar les competències de l'Estat i de la resta d'administracions públiques sobre determinades carreteres, de manera que s'obtingui una racionalització de la gestió de les xarxes basada en criteris funcionals. Aquesta racionalització és essencial per aconseguir la coordinació imprescindible entre les actuacions de cada administració en les seves pròpies xarxes, ja que si no, el solapament de funcions fa molt difícil evitar disfuncions i harmonitzar planificacions. Així mateix, es fa imprescindible agilitzar el procediment per possibilitar els intercanvis de titularitat entre les diferents xarxes quan la permuta o cessió de trams o itineraris sigui convenient per a l'interès públic.

En aquest sentit, és bàsic el criteri que és competència de l'Administració General de l'Estat 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 centres logístics principals, etc tot això en els termes que estableix aquesta Llei. D'altra banda, correspon a les administracions autonòmiques i locals fer-se càrrec del servei de distribució del trànsit des de la xarxa de llarg recorregut fins als diferents punts del territori del seu àmbit territorial; per tant, el seu paper és complementari, però fonamental per aconseguir una accessibilitat òptima al territori.

L'especialització funcional de les xarxes de carreteres és un principi essencial, no només per facilitar la bona coordinació entre administracions, sinó també per optimitzar la seguretat viària; en això es correspon amb una altra de les prioritats socials esmentades abans. En efecte, la separació en la mesura que sigui possible dels trànsits de llarg, mitjà i curt recorregut és sempre una acció eficaç per 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, està també la necessitat de controlar els accessos a les carreteres. La legislació anterior ja preveia aquest aspecte; tanmateix, de manera creixent durant els últims vint-i-cinc anys, el desenvolupament urbanístic, comercial i industrial ha sotmès les carreteres de l'Estat a una pressió contínua d'obertura de noves connexions per facilitar l'accés a desenvolupaments de tot tipus, obviant que cada nou accés és un nou punt conflictiu i que l'accessibilitat als punts concrets del territori, encara que estiguin pròxims a la xarxa de llarg recorregut, s'ha de fer a través de xarxes de distribució per no perjudicar la funció principal de les carreteres de l'Estat.

Prenent com a base aquest servei i el trànsit de llarg recorregut com a destinatari principal de les carreteres de la xarxa esmentada, és cap a on s'han de dirigir els esforços de l'Administració de carreteres de l'Estat, tenint en compte els principis esmentats a l'hora que les actuacions puntuals que han de planejar i exercir tercers al llarg del seu recorregut siguin compatibles amb la finalitat principal de la via, tant en la defensa de les seves zones de protecció determinades legalment com en la gestió adequada dels accessos sol·licitats pels desenvolupaments adjacents; siguin de caràcter públic o privat, amb la perspectiva de la seguretat viària com a objectiu bàsic entre els esmentats. Sense detriment del principi constitucional de la coordinació entre administracions, la defensa de la via exigeix que les actuacions futures que s'hagin de dur a terme prenent com a suport aquesta es facin basant-se en la compatibilitat amb l'ús principal de la infraestructura, la qual l'ha de demostrar l'interessat promotor de qualsevol actuació que pugui afectar la via.

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, aquesta Llei suprimeix la categoria anterior de «via ràpida», perquè no és necessària una categoria especial per a aquestes carreteres convencionals el nom de les quals 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.

Per tal de facilitar la posada en pràctica de tot l'anterior dins de la Xarxa de Carreteres de l'Estat s'estableixen les condicions per definir-hi una xarxa bàsica i una xarxa complementària. També s'estableix una nova categoria de carreteres que són de titularitat estatal, però que no pertanyen a la Xarxa de Carreteres de l'Estat pròpiament dita: el vial annex a la xarxa esmentada i, en el seu si, les carreteres transferibles a altres administracions per no complir les condicions que s'exigeixen per integrar-se a 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 transferències de titularitat oportunes, prioritzant la figura de l'acord amb l'Administració Pública que correspongui. Això implica el compliment d'una de les mesures que conté l'informe de la Comissió per a la reforma de les administracions públiques, que assenyalava que en l'àmbit de carreteres i amb l'objecte d'evitar duplicitats de gestió s'ha de modificar la legislació per a la cessió gratuïta a ajuntaments de trams de carreteres de l'Estat que siguin travesseres urbanes.

Una altra de les prioritats socials actuals és la percepció de les infraestructures viàries sota el prisma de la mobilitat sostenible. Aquesta sostenibilitat implica, entre altres coses, aconseguir la màxima eficiència en la gestió i l'ús de la infraestructura existent abans d'ocupar més territori amb noves carreteres. La sostenibilitat també 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 que cal tenir en compte en establir la política de carreteres. Aquesta Llei recull aquestes prioritats i consideracions i estableix una sèrie de preceptes dirigits a la seva implantació pràctica en les actuacions a la xarxa viària.

La Llei també emprèn la relació entre les carreteres, l'ordenació del territori i el planejament urbanístic, i recull la necessitat que els desenvolupaments urbanístics integrin les seves pròpies previsions per satisfer les demandes locals de mobilitat que generin. El procés urbanitzador no es pot recolzar en l'exigència contínua de noves carreteres estatals que solucionin les demandes esmentades, ja que aquesta no és la funció de les carreteres esmentades. Tampoc es pot pretendre que el desenvolupament de la Xarxa de Carreteres de l'Estat estigui 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 desemboquin a la xarxa de llarg recorregut.

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

Una altra novetat molt significativa consisteix a permetre que els diferents corredors inclosos en un estudi de carreteres en redacció puguin ser objecte d'un determinat grau de protecció que permeti que mentre es desenvolupa i s'aprova l'estudi esmentat, la proliferació d'actuacions urbanístiques i construccions de tot tipus no impedeixi el desenvolupament futur de les infraestructures sobre el corredor seleccionat, per a la qual cosa, sense canviar la classificació dels terrenys de tots els corredors en estudi, fet que constituiria un problema important de gestió per la seva envergadura i per la seva complexitat competencial, almenys permeti el control adequat que limiti l'extensió de noves

autoritzacions i llicències per un període de temps limitat, i minimitzi futurs sobre costos per expropiacions i dificultats en la gestió administrativa d'aquestes.

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

Es precisen les funcions de l'explotació de carreteres, que comprenen les operacions de conservació i manteniment dels serveis viaris, les actuacions encaminades a la defensa de la via i al seu millor ús, incloses 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 és possible únicament en trams urbans.

Es clarifica el règim vigent d'accessos a les carreteres en incorporar a la Llei alguns preceptes de l'actual Reglament general de carreteres per la seva importància per a la defensa de la integritat funcional de la xarxa.

Es facilita la coordinació amb les xarxes autonòmiques de carreteres en establir criteris funcionals per a la seva interconnexió amb la xarxa de l'Estat i supeditar 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 seva delimitació. Així mateix, es modifica tant la descripció d'aresta exterior de l'esplanació, per adaptar-la a la realitat i resoldre els conflictes sorgits en l'aplicació de la Llei anterior, com també la distància de la línia límit d'edificació en diferents tipus de carreteres i elements d'aquestes, per millorar l'eficàcia de la defensa que aquestes limitacions tenen com a objectiu.

A més, s'hi inclouen altres modificacions de caràcter operatiu per aconseguir més eficiència. Entre d'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 elaborar els estudis sense dilacions excessives.

Finalment, la nova Llei actualitza el catàleg de les carreteres estatals d'acord amb la classificació que conté i estableix l'obligació del Ministeri de Foment de mantenir actualitzat aquest catàleg.

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

El capítol primer estableix l'objecte de la Llei, que és la regulació de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, el seu corresponent domini públic i les 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 només una part de l'objecte regulat. Amb aquesta finalitat, es defineix el domini públic viari esmentat, que integra no només les carreteres pròpiament dites, sinó el vial annex, els seus elements funcionals i les zones contigües a les carreteres.

Es modifica parcialment la definició de les carreteres, perquè estigui més d'acord amb la terminologia legal nacional i internacional, així com la seva classificació; desapareixen categories com la de les anomenades vies ràpides, avui en desús, i se n'introdueix una de nova sota la denominació de carreteres multicarril per aconseguir una millor adaptació a la realitat del sistema viari. Es completa la definició dels elements funcionals de les carreteres en establir la seva pertinença al domini públic viari.

Dins de les carreteres existents al territori nacional es defineixen amb més precisió les que formen part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat; s'estableix la seva classificació en xarxa bàsica i xarxa complementària, amb diferents característiques i funcionalitat, i es defineix així mateix un vial annex, integrat per les carreteres que són de titularitat estatal però que no formen part de cap dels grups indicats.

La possibilitat de modificació de la xarxa estatal, bé per la cessió de la seva titularitat a altres administracions públiques, així com la incorporació inversa a l'esmentada xarxa de carreteres de titularitat diferent, també queda establerta a la Llei, de la mateixa manera que el procediment que s'ha de seguir per efectuar la modificació.

Així mateix, s'estableixen els criteris relatius a la denominació de les carreteres, i els principis de coordinació que en aquest respecte s'han de seguir en relació amb carreteres

de titularitat diferent, amb la finalitat d'evitar duplicitats o confusió dels usuaris. Queda igualment establert el procediment per a la inclusió en xarxes supranacionals de les carreteres o els trams que reuneixin els requisits corresponents per a això.

El capítol II consta de cinc seccions. La primera es dedica a la planificació de carreteres; se'n defineixen el contingut i la tramitació. La segona secció es refereix a programes, estudis i projectes de carreteres; s'introdueixen mesures de caràcter pioner en el nostre ordenament jurídic de les obres públiques, com ara l'obligatorietat de portar a terme l'anàlisi 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 eficiència més gran en les inversions públiques.

Amb el mateix objectiu, es disposa l'obligatorietat de dur a terme una anàlisi multicriteri per a la prioritització d'actuacions viàries. No menys innovadora 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, i se n'introdueixen d'altres, com ara els relatius a la delimitació de trams urbans, documents de final d'obra, etc. els continguts dels quals queden així establerts legalment.

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

Així mateix, s'emprenen les obres d'emergència en carreteres fins ara només parcialment regulades, amb vista a facilitar-ne l'execució.

És especialment significatiu el reconeixement de la importància que té la seguretat viària. Sobre això s'introdueix l'obligatorietat de portar a terme avaluacions d'impacte i auditories específiques en les diferents fases de concepció i execució d'actuacions en carreteres.

No menys important és la regulació detallada que fa la Llei dels procediments de coordinació entre el planejament viari i l'ordenació territorial i urbanística, que s'han de dur a terme de manera coordinada per evitar disfuncions posteriors de correcció costosa i difícil si passa altrament; amb aquesta finalitat es disposen mesures cautelars de caràcter temporal. També es modifiquen parcialment els procediments d'informació pública, per tal d'aconseguir més transparència en l'actuació administrativa.

Tenint en compte que l'afectació al sistema viari es pot produir per desenvolupaments urbanístics no estrictament adjacents amb la carretera, però que l'han d'utilitzar per a la seva accessibilitat, s'amplia la necessitat d'informació i coordinació als planejaments ubicats a les zones d'influència de les carreteres.

La secció 3a està dedicada a la construcció de carreteres. Són especialment destacables les disposicions orientades a facilitar la reposició de serveis afectats, de manera que s'evitin 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 seva concepció i realització.

Quant al finançament de les carreteres i sense perjudici de mantenir els sistemes actuals, la secció 4a regula més detalladament els aspectes relatius a l'establiment de contribucions especials, la consideració del qual és obligatòria per a l'Administració en determinats casos.

La secció 5a es refereix a l'explotació de carreteres, el seu contingut i la 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 dels elements funcionals esmentats, orientats a millorar l'explotació de la carretera i el servei als usuaris d'aquesta.

El capítol III de la Llei versa sobre els aspectes essencials per a la gestió adequada de la Xarxa de carreteres, com ara els que fan referència a l'ús i la defensa de les carreteres.

La secció 1a, «Limitacions de la propietat i ús de les carreteres», descriu les diferents zones de protecció de la carretera i introdueix diversos aspectes innovadors. Així, a les

tradicionals zones de domini públic, servitud i afectació s'afegeix una nova zona, denominada de limitació a l'edificabilitat, que completa i millora al concepte fins ara vigent de línia límit d'edificació, i 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 la qual s'ubica l'esmentada línia límit d'edificació, en lloc 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 a la zona de limitació a l'edificabilitat no es poden modificar en cap cas si això està en contradicció amb el que estableix aquesta Llei.

Per contra, s'incrementa la protecció en l'entorn de les interseccions, ramals de gir i nusos de carretera en general, ja que fins ara en nombroses ocasions se'n veia dificultada, encarida i fins i tot impedita la millora a causa de la inexistència de reserva viària suficient per a la seva ampliació. Per això s'estableix l'increment fins a 50 m de la distància a la qual s'ubica la línia límit d'edificació en aquests casos singulars.

Per conciliar la protecció adequada de la carretera amb els interessos legítims de les propietats adjacents s'estableixen diverses mesures. Així, per exemple, les modificacions en la línia límit d'edificació que derivin de la posada en servei de noves actuacions confereixen dret a indemnització a favor dels qui acreditin el detriment dels seus drets reals; passa el mateix quan les noves actuacions esmentades siguin promogudes per la iniciativa privada o per tercers, fins i tot si són d'ús públic, de manera que correspon al promotor l'obligació de satisfer les indemnitzacions esmentades. També és indemnitzable la depreciació originada a les finques contigües a carreteres que es construeixen o a actuacions que es portin a terme en aquestes, com a conseqüència del detriment en l'estatut jurídic de la propietat, inclosa la pèrdua d'edificabilitat reconeguda i que no es pugui compensar en cap altre lloc.

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

Finalment, s'introdueix la submissió 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 seva informació pública.

Així mateix, la Llei recull l'obligació d'efectuar la delimitació del domini públic viari, amb les línies generals del seu procediment, així com l'obligació de dur a terme la inscripció registral dels terrenys i immobles subjectes al servei públic viari de titularitat pública, la qual ha de ser gratuïta.

En relació amb la paralització d'obres o suspensió d'usos no legalitzats efectuats per tercers als marges de les carreteres, s'estableix un nou marc de repartiment de funcions que vol millorar l'agilitat i l'eficàcia de la tramitació d'actuacions d'aquesta naturalesa, en nom d'aconseguir la paralització de les que no estiguin autoritzades o que no s'ajustin a les condicions de la seva autorització, d'acabar amb la pràctica de fets consumats i de discernir adequadament la tramitació de les que poden o no poden ser legalitzades, a la vegada de permetre a l'Administració que, davant d'actuacions que representin un perill per a la seguretat viària o l'adequada explotació de la via, pugui adoptar mesures immediates per a la seva supressió amb càrrec al causant.

En un altre ordre de coses es millora la regulació dels accessos a les carreteres, com a elements que necessiten una supervisió i vigilància reforçades, atès que no han de perjudicar la seguretat viària, per a la qual cosa s'han d'establir criteris clars, homogenis i eficaços, i s'han de tipificar com a infracció molt greu per als que s'efectuïn o es modifiquin sense autorització. Es regula amb caràcter general, entre altres, la impossibilitat d'efectuar 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 regula la Llei, per la seva afectació a la seguretat viària i a la defensa del paisatge, és el relatiu a la publicitat en carreteres. La pressió i l'interès



publicitari s'augmenten als voltants de les localitats i nuclis de població, i encara més a l'entorn de les grans ciutats, per això és necessari avançar en la regulació de la instal·lació d'aquests elements per compatibilitzar-la amb l'exercici de l'activitat esmentada limitant-se als trams urbans de les zones on es pot portar a terme. Finalment, es faculta el personal al servei de les carreteres per a la retirada immediata d'elements no autoritzats que s'ubiquin en el domini públic de la carretera o en equipaments d'aquesta.

A continuació, es despleguen 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 imposar en determinades circumstàncies limitacions a la circulació; s'especifica la competència per al desviament del trànsit cap a autopistes explotades en règim de concessió i se simplifiquen significativament els tràmits en cas d'urgència, sense perjudici de les indemnitzacions que pertoquin. Un altre aspecte innovador el constitueix el suport legal a la potestat del Ministeri de Foment per exigir el rescabament del cost ocasionat no només 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.

La secció 2a «Infraccions i sancions» segueix l'esquema tradicional de l'ordenament jurídic espanyol: distingeix faltes lleus, greus i molt greus. Tanmateix, es modifica el seu ordre d'exposició de manera que s'inicia amb les infraccions molt greus; cal destacar que s'estableix una interrelació entre les tres tipificacions habituals, de manera que en determinats casos una infracció es pot agreujar per reiteració o es pot atenuar si es retiren els elements denunciats que no hagin produït danys a la via. Així, cobren importància factors com ara la bona fe, la restitució de les coses al seu estat inicial o, per contra, l'abús per reiteració.

Es 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, la Llei reforça 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 perjudici greu que a vegades s'han produït pel motiu esmentat. D'altra banda, als efectes de tipificació d'infraccions, s'introdueix la distinció entre l'afectació 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 tasca dels instructors dels procediments sancionadors en reduir els marges de discrecionalitat i promoure la màxima transparència en nom de millorar la defensa dels drets dels ciutadans.

El capítol IV és el relatiu a les travesseres i trams urbans. La Llei estableix un nou enfocament per procedir a la qualificació d'un tram de carretera com a urbà i dins d'aquest, els casos en què constitueix travessera, de manera que un tram de carretera es considera urbà quan així ho indiqui un estudi de delimitació de trams urbans que hagi aprovat el Ministeri de Foment, estudi en què també s'ha de descriure la part d'aquest que es pot considerar travessera, a partir dels criteris i del procediment administratiu que fixa aquesta Llei, i amb els efectes indubtables que produeix aquesta circumstància. D'aquesta manera, desapareix la classificació urbanística com a fonament del llinar de partida de la definició esmentada, ateses 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.

Així mateix, s'estableix la competència del Ministeri de Foment per a l'emissió d'autoritzacions en travesseres i trams urbans; 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 al text legal anterior.

El text es complementa amb sis disposicions addicionals: la primera és la relativa al catàleg de carreteres de l'Estat; la segona demana al Ministeri de Foment que determini la normativa tècnica bàsica d'interès general; la tercera es refereix a la transferència de carreteres o trams que ja no compleixin els requisits necessaris per 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 dues disposicions transitòries: la primera estableix el règim transitori de consideració de trams urbans en els casos en què encara no estigui aprovat l'estudi de delimitació corresponent, i la segona és referent a determinats supòsits sobre el tractament que s'ha de proporcionar als terrenys de domini públic viari que no hagin estat objecte d'expropiació.

La disposició derogatòria és seguida de sis disposicions finals en què: es tracta el 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 de 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 seva interrelació amb la resta dels sectors de l'economia. Concretament, els carburants són un input clau per al sector del transport per carretera, cosa que determina el seu rol essencial per a la competitivitat de l'economia i per a l'assoliment d'una vertadera 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 l'objectiu de limitar el grau de concentració dels operadors majoristes en les concessions d'explotació de les àrees de servei que disposin d'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 coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i sobre la legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives, respectivament.

I, finalment, els annexos 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 d'aquesta Llei l'ordenació i gestió de la Xarxa de Carreteres de l'Estat i les seves 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 recerca, el desenvolupament i la innovació tecnològica, així com la seva 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 que regula aquesta Llei està constituït per:
  - a) La Xarxa de Carreteres de l'Estat, el seu vial annex i els terrenys ocupats per tots dos.
  - b) Els seus elements funcionals, així com les construccions i instal·lacions que hi hagi 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 subjecta a les carreteres esmentades.

## Article 2. *Definicions.*

1. Als efectes de l'aplicació d'aquesta Llei, cal atènyer-se als conceptes i classes de carreteres següents i a les definicions que figuren a 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 seves 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 característiques següents:

- No tenir-hi accés les propietats adjacents.
- No travessar, ni ser travessades a nivell, per cap altra via de comunicació o servitud de pas.
- Constar de diferents 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, tot i no reunir tots els requisits de les autopistes, tenen calçades separades per a cada sentit de la circulació i limitació d'accessos a i des de les propietats adjacents, i no tenen passos a nivell.

c) Són carreteres multicarril les que no són autopistes o autovies, però tenen almenys dos carrils destinats a la circulació per a cada sentit, amb separació o delimitació d'aquests, i poden tenir accessos o passos a nivell.

En el còmput de carrils d'aquestes carreteres no es tenen 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, les autovies, ni les carreteres multicarril.

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

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

- a) El compliment de les condicions establertes per a cada classe i categoria de carretera, amb l'aprovació prèvia i realització si s'escau de les obres corresponents.
- b) La seva integració dins d'alguna de les xarxes de carreteres existents en territori espanyol.
- c) L'expressa classificació i categorització per part de l'òrgan competent, amb la participació prèvia 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 tenen la consideració de carreteres ni d'element funcional d'aquestes:

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

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

c) Els vials i camins de competència estatal que formen part del vial annex a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, en què no és aplicable obligatòriament amb caràcter general la normativa tècnica de carreteres del Ministeri de Foment, si bé, mentre que el vial annex sigui de titularitat estatal, està subjecte a les determinacions d'aquesta Llei, i la seva gestió és competència del Ministeri de Foment.

7. Els camins de servei dels quals siguin titulars persones físiques o jurídiques, públiques o privades, s'han d'obrir a l'ús públic quan ho exigeixi l'interès general. En aquest cas s'aplica, si escau, la Llei d'expropiació forçosa.

### Article 3. *Elements funcionals.*

1. És element funcional d'una carretera tota zona permanentment subjecta 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 els equipaments destinats a la regulació, la gestió i el control del trànsit i altres mitjans tècnics de vigilància i disciplina d'aquest.

2. Els elements funcionals no tenen la consideració de carretera; no obstant això, aquests elements, com aquella, formen part del domini públic i la seva 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, les carreteres la titularitat de les quals, independentment del seu sistema de gestió, correspon a l'Administració General de l'Estat, que exerceix les seves 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 vial annex.

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

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

La senyalització a les carreteres de l'Estat que faci referència a les vies de titularitat diferent s'ha d'atenir en tot cas a les especificacions de nomenclatura i identificació que el Ministeri de Foment consideri 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 apliqui el Regne d'Espanya, la inclusió a les corresponents xarxes supranacionals de les carreteres o els trams d'aquestes situats en territori nacional que compleixin els requisits establerts a l'efecte.

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

5. Es consideren itineraris d'interès general els itineraris en què concorri alguna de les circumstàncies següents:

- a) Formar part dels principals itineraris de trànsit internacional inclosos als convenis corresponents.
- b) Constituir l'accés principal a un port o aeroport d'interès general, als centres logístics de la defensa, o als del transport i logística que siguin declarats d'interès 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 formin una xarxa contínua que suporti regularment un trànsit de llarg recorregut.

6. La Xarxa de Carreteres de l'Estat es classifica 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 les 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 Reial decret, a proposta del Ministeri de Foment, es poden establir altres grups o categories en funció de la intensitat de l'ús, el seu caràcter estratègic, la qualitat i les característiques dels serveis o la funció de servei que presti.

7. El Ministeri de Foment ha d'elaborar i mantenir actualitzat un inventari de les carreteres de l'Estat que distingeixi les que pertanyen a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, classificades en xarxa bàsica o xarxa complementària, i que inclogui les carreteres transferibles.

8. La Xarxa de Carreteres de l'Estat es pot modificar, mitjançant un reial decret, a proposta del ministre de Foment:

- a) Pel canvi de titularitat de carreteres existents en virtut d'un comú acord amb altres administracions públiques.
- b) Per cessió a altres administracions públiques, respecte de les carreteres que, tot i que pertanyen a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, no formen part de la xarxa bàsica, quan per les seves característiques i funcionalitat no sigui necessària la seva permanència a la xarxa esmentada.
- c) Per incorporació de carreteres la titularitat de les quals correspongui a altres administracions públiques, sempre que compleixin les funcions pròpies de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Així mateix, el ministre de Foment la pot modificar com a conseqüència de la construcció de noves carreteres o trams d'aquestes, integrats en un itinerari d'interès general o la funció dels quals en el sistema de transport afecti més d'una comunitat autònoma.

9. En cap cas tenen 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 les altres actuacions que no impliquin una modificació substancial en la funcionalitat de la carretera preexistent.

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

Les carreteres que siguin competència del Ministeri de Foment, però que no formin part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, així com els vials i camins de la seva competència,

constitueixen el vial annex a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, en què no és aplicable obligatòriament amb caràcter general la normativa tècnica de carreteres del Ministeri de Foment.

Aquest vial es pot cedir a altres administracions públiques. L'expedient es promou a instància d'aquestes o del mateix Ministeri de Foment i l'ha de resoldre aquest. Quan no existeixi un acord entre el cedent i el cessionari, l'expedient l'ha de resoldre el Consell de Ministres.

Així mateix, aquest vial es pot transmetre a altres persones físiques o jurídiques, a proposta del Ministeri de Foment, amb la desafectació prèvia d'aquest al servei públic. També poden ser objecte de transmissió les carreteres o els trams d'aquestes que es deixin d'utilitzar com a tals i que no s'inclouin com a elements funcionals d'altres, amb la desafectació prèvia d'aquestes al servei públic; l'expedient l'ha d'iniciar 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 sigui part Espanya i, si s'escau l'aprovació i execució de les actuacions i el procediment que en compliment de convenis o tractats internacionals vigents o de la normativa europea afectin 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'ha d'exercir respectant les competències generals de representació a la Unió Europea i en altres organitzacions internacionals que corresponen al Govern i al Ministeri d'Afers Exteriors i Cooperació.

El Ministeri de Foment ha de facilitar 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 la 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, han de facilitar la informació que se'ls requereixi per al compliment del que disposa el paràgraf anterior, així com la necessària per a una correcta execució d'aquesta 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 contenir les previsions i els objectius que s'han de complir i les prioritats d'actuació en relació amb carreteres estatals i els seus elements funcionals d'acord amb la planificació d'àmbit superior de caràcter territorial, econòmic o intermodal, si s'escau.

2. El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat ha de contenir les determinacions següents:

- a) Descripció i diagnòstic del conjunt de carreteres i elements funcionals inclosos en aquestes amb indicació, si s'escau, de les altes o baixes que es produeixen en aquest.
- b) Període de temps que abraça.
- c) Objectius del pla per al període de temps esmentat.
- d) Criteris de coordinació amb altres xarxes de carreteres, així com amb altres sistemes de comunicació i transport. A aquests efectes, es considera 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. Aquests criteris han d'incloure en tot cas els relacionats amb la prioritització de les inversions, l'avaluació de l'impacte i l'anàlisi cost-benefici.

f) Avaluació d'impacte estratègic, ambiental, de sostenibilitat i territorial del pla que es formula. Aquesta avaluació ha de complir les condicions que prevegi la seva legislació específica, si s'escau.

g) Previsió i identificació dels agents responsables de l'execució de les actuacions previstes i dels mitjans disponibles per dur-les a terme.

h) Actuacions previstes en execució del pla.

i) Implantació i desplegament de serveis avançats a les carreteres i sistemes intel·ligents de transports.

j) Procediment d'avaluació i control de la seva execució, i 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 a les carreteres.

l) Classificació, categorització i programació que siguin necessàries per al compliment del pla.

m) Previsió de desenvolupament d'aquest.

3. El pla estratègic s'aprova i es modifica per acord del Consell de Ministres, a proposta del Ministeri de Foment, amb l'informe previ del Consell Assessor de Foment, un cop oïdes les administracions autonòmiques i locals i dels sectors que puguin estar afectats, tal com es determini per reglament. Així mateix, es garanteix la participació dels ministeris concernits pel que fa a les determinacions que contenen les lletres f), i), k) i l) de l'apartat 2.

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

Per a les carreteres no incloses a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, té caràcter indicatiu encara que ha de ser objecte d'avaluació igualment.

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

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

2. Els ministeris de Foment i de Defensa han d'arbitrar conjuntament les mesures necessàries per assegurar la deguda coordinació en les matèries a què es refereix aquesta Llei quan així convingui 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 ha de perseguir les finalitats generals establertes per a la política de carreteres, així com el compliment de les previsions establertes en la planificació estratègica que li sigui aplicable en cada moment.

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

a) Identificació de les necessitats, des d'una perspectiva intermodal i atenent la complementarietat i substitució entre modes de transport.

b) Justificació de les finalitats, els objectius, els criteris i les prioritats que preveuen aquesta Llei o els seus instruments de desplegament i execució que es tenen en compte en aquest.

c) Anàlisi d'alternatives i cost-benefici de l'actuació amb indicació dels sectors i les organitzacions que es puguin veure afavorits per l'actuació.

d) Anàlisi d'alternatives d'execució, finançament i explotació dels elements compresos a l'instrument esmentat.

e) Anàlisi d'impacte ambiental, de sostenibilitat econòmica i territorial de l'actuació. Aquesta avaluació ha de complir les condicions que, si s'escau, preveia la seva legislació específica.

3. El Ministeri de Foment ha de sotmetre tots els programes, estudis i projectes que elabori dins d'un mateix àmbit d'actuació a anàlisis homogènies de tipus multicriteri que permetin la prioritització d'actuacions de naturalesa similar en el marc dels diferents programes d'actuació.

El Consell Assessor de Foment ha d'emetre un informe de tots els programes i els grans estudis i projectes d'especial rellevància.

4. El Ministeri de Foment ha de promoure 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 ha de sotmetre 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 contenir les previsions, els objectius i les prioritats en relació amb els trams de carreteres i els seus elements funcionals als quals es refereixin.

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

2. Els programes de carreteres han de ser objecte de difusió general del seu contingut a través de mitjans accessibles telemàticament, així com mitjançant la publicació al butlletí oficial corresponent de les determinacions que siguin vinculants per als particulars.

3. La vigència dels programes s'ha de definir en aquests, i s'ha de revisar quan es compleixin les condicions que aquests preveuen a l'efecte o quan sobrevinguin circumstàncies que n'impedeixin el compliment.

4. Els programes de carreteres de l'Estat han de contenir:

a) La determinació de les necessitats, els fins i els objectius que s'han d'assolir, d'acord amb els principis generals que estableix 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 al programa.

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

e) L'anàlisi d'impacte ambiental, de seguretat, de sostenibilitat i territorial del programa. Aquesta avaluació ha de complir les condicions que, si s'escau, preveia la seva legislació específica.

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

5. Els programes han de tenir la documentació que estableixi la normativa de desplegament.



6. El procediment d'elaboració, aprovació i revisió s'ha de dur a terme d'acord amb el que s'estableixi per reglament. En tot cas, el procediment esmentat ha de preveure l'audiència dels organismes i de les administracions territorials afectades durant un termini mínim d'un mes; un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagin formulat observacions, s'entén executat el tràmit i poden prosseguir les actuacions.

#### Article 11. *Estudis de carreteres.*

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

2. Per la seva finalitat i el contingut de les seves determinacions, els estudis de carreteres poden ser:

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

b) Estudis informatius, que defineixen i comparen, en línies generals, diferents alternatives de traçat, de connexió i d'explotació de l'actuació objecte d'estudi, als efectes que pugui servir de base a l'expedient d'informació pública i, si s'escau, al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, per tal de poder seleccionar la més adequada.

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

d) Projectes bàsics o de traçat, que contenen els aspectes geomètrics de l'actuació, així com la definició concreta, individualitzada i detallada dels béns, drets i serveis afectats i, en cas necessari, les definicions i prescripcions bàsiques suficients per assolir els objectius establerts, així com per 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 fer-ne factible la construcció i l'explotació.

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

g) Estudis de delimitació de trams urbans, que defineixen els trams de carreteres de l'Estat que tenen la consideració d'urbans i, si s'escau, la de travesseres, i inclouen la definició del domini públic i zones de protecció de la carretera, així com la línia límit d'edificació.

3. Els estudis esmentats han de constar dels documents i continguts que es determinin per reglament, que en tot cas han de ser suficients per al compliment de la seva funció pròpia.

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

1. Es determina per reglament el procediment d'aprovació dels estudis de carreteres. Si es tracta d'estudis informatius, en l'aprovació s'ha de determinar l'alternativa seleccionada entre les proposades en aquests, si s'escau.

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

3. Només als efectes 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 implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat urgent d'ocupació temporal dels terrenys esmentats.

4. L'aprovació del projecte de construcció no requereix la realització prèvia del tràmit d'informació pública que preveuen els articles 18 i 19.1 de la Llei d'expropiació forçosa, excepte quan aquella requereixi modificar el projecte de traçat que amb caràcter previ s'hagi sotmès a informació pública i s'hagi aprovat definitivament.

Quan no existeixi cap projecte de traçat, s'ha de sotmetre a informació pública el projecte de construcció.

En tot cas, la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació urgent es refereixen també als béns i drets compresos al replantejament del projecte, reposició de serveis afectats i modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

5. Als efectes indicats als apartats anteriors, els projectes de carreteres i les seves modificacions han de comprendre la definició del seu traçat i els seus elements funcionals, la determinació dels terrenys, construccions o altres béns o drets que es consideri 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'afecti altres xarxes viàries, s'ha de definir la delimitació de titularitats entre les diferents administracions públiques afectades i s'ha d'aplicar el que estableix l'article 16.1.

6. Independentment de la informació oficial en els casos en què aquesta sigui preceptiva, s'ha de portar a terme, tal com preveu 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'han de posar de manifest expressament les limitacions a l'ús i a la propietat que comporta l'actuació.

Les observacions en aquest tràmit només es poden tenir en consideració si versen sobre les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès 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 resoldre i notificar l'aprovació de l'expedient d'informació pública i l'aprovació definitiva de l'estudi és de sis mesos a comptar de la corresponent publicació al «Butlletí Oficial de l'Estat» de la declaració d'impacte ambiental, si aquesta és necessària, o des de la terminació del període d'informació pública en altres casos.

8. L'acord de declaració d'obres d'emergència en carreteres implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació temporal dels terrenys necessaris per a la seva execució, i no requereix la realització prèvia del tràmit d'informació pública, ni el procediment ordinari d'abonament del dipòsit previ i si s'escau de la indemnització per ocupació ràpida per a la seva ocupació temporal, que preveu la legislació d'expropiació forçosa.

La valoració de les indemnitzacions i els danys a què doni lloc l'ocupació temporal, sempre que sigui possible avaluar-les abans de l'ocupació, l'ha d'oferir l'Administració mitjançant un acord amb el propietari en un termini de 10 dies des de la declaració d'emergència. Si el propietari rebutja l'oferta expressament, les parts han d'eleva, en el termini de 20 dies posteriors, les seves taxacions fundades a l'òrgan competent per a la valoració d'acord amb la legislació d'expropiació forçosa, el qual ha d'emetre una resolució amb caràcter executori en el termini de 10 dies.

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

En els plans, programes i estudis de carreteres que requereixin sotmetre's al procediment d'avaluació ambiental d'acord amb la legislació vigent, s'ha d'elaborar el corresponent informe o estudi pel que fa al cas.

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

1. Els estudis informatius de noves carreteres o modificacions substancials de les existents han d'incloure una avaluació de l'impacte de les infraestructures viàries en la seguretat, de conformitat amb les normes que s'estableixin per reglament.

2. Els avantprojectes i projectes de noves carreteres o modificacions substancials de les existents s'han de sotmetre a auditories de seguretat viària de conformitat amb les normes que s'estableixin per reglament.

3. Les obres de noves carreteres o modificacions substancials de les existents s'han de sotmetre a auditories de seguretat viària prèviament a la seva posada en servei i en la fase inicial en servei, de conformitat amb les normes que s'estableixin per reglament.

*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 impliqui 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, s'ha de portar a terme una anàlisi cost-benefici d'aquest, en què quedi suficientment acreditada la procedència de la seva execució i la inexistència d'alternatives més econòmiques i eficients, i que ha de servir per a la prioritització de l'actuació en relació amb la resta d'actuacions incloses al mateix programa.

2. Tots els programes que es duguin a terme dins d'un mateix àmbit d'actuació s'han de sotmetre a anàlisis homogènies de tipus multicriteri que permetin la prioritització d'actuacions de naturalesa similar en el marc dels diferents programes d'actuació.

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

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

1. Quan es tracti de portar a terme la construcció de carreteres o variants o altres actuacions en carreteres estatals que afectin l'ordenació territorial o el planejament urbanístic vigents, el Ministeri de Foment ha de remetre l'estudi informatiu aprovat inicialment a les comunitats autònomes i entitats locals a les quals afecti l'actuació, per tal que, en el termini d'un mes, examinin el traçat o l'actuació proposats i en facin un informe.

Si, un cop transcorregut un mes més, les administracions públiques esmentades no han notificat els seus informes respectius, s'entén que estan conformes amb l'actuació proposada. En cas de disconformitat, que necessàriament ha de ser motivada, el Ministeri de Foment ha de decidir si escau continuar amb la tramitació de l'actuació, i en aquest cas l'ha d'elevat al Consell de Ministres, que ha de resoldre si escau aprovar-la. Si és així, el Consell de Ministres ha d'ordenar la modificació o revisió del planejament territorial o urbanístic afectats, els quals s'han d'acomodar a les determinacions de l'actuació en el termini d'un any des de la seva aprovació.

2. Quan el contingut de qualsevol instrument d'ordenació territorial o urbanística, o de desplegament d'aquests instruments, que estigui en tramitació, estigui afectat pel que estableix un estudi de carreteres ja aprovat, el promotor de l'instrument hi ha d'incloure, abans de la seva aprovació, les determinacions necessàries per a la plena eficàcia de l'estudi de carreteres esmentat.

3. No es poden aprovar instruments de modificació, revisió, desplegament o execució de l'ordenació territorial i urbanística que contravinguin el que estableix un estudi de carreteres aprovat definitivament. L'incompliment de la prohibició anterior comporta la nul·litat de ple dret de l'instrument d'ordenació.

4. La regla establerta a l'apartat anterior també és aplicable als estudis informatius de carreteres aprovats inicialment, quan ja s'hagin sotmès a informació pública i sempre que el termini de suspensió de l'aprovació dels instruments d'ordenació territorial i urbanística no superi un any a comptar de la publicació de l'anunci de la informació al públic d'aquells estudis, o un any i sis mesos en els casos excepcionals en què així ho determini de manera motivada el Ministeri de Foment. Durant aquest termini, l'administració competent

en matèria d'ordenació territorial o urbanística no pot atorgar noves classificacions i qualificacions als sòls afectats pels traçats i les actuacions de carreteres objecte de l'estudi informatiu corresponent, ni autoritzacions i llicències urbanístiques noves, llevat que s'hagi sol·licitat i obtingut l'informe favorable del Ministeri de Foment quan les actuacions preteses siguin compatibles amb les alternatives que s'hi estableixen, o es limitin a la mera conservació i manteniment del que existeix.

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

6. Un cop acordada la redacció, revisió, modificació o adaptació de qualsevol instrument de planificació, desenvolupament o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que pugui afectar, directament o indirectament, les carreteres de l'Estat, o els seus elements funcionals, perquè està dins de la seva zona d'influència, i independentment de la seva distància amb aquestes, l'òrgan competent per aprovar inicialment l'instrument corresponent ho ha de posar en coneixement del Ministeri de Foment, abans de l'aprovació inicial esmentada, per tal que aquest emeti un informe comprensiu de les consideracions que consideri convenients per a la protecció del domini públic. La mateixa regla és aplicable també a l'inici de la tramitació de les llicències que s'hagin de concedir en absència dels instruments esmentats. S'ha de definir per reglament la zona d'influència de les carreteres de l'Estat.

El Ministeri de Foment disposa d'un termini de tres mesos per emetre el seu informe, que és vinculant pel que fa a les possibles afeccions a la Xarxa de Carreteres de l'Estat. Si, un cop transcorregut el termini esmentat, no s'ha evacuat l'informe, s'entén que és conforme amb l'instrument de què es tracti, a l'efecte de poder continuar amb la seva tramitació. Les determinacions urbanístiques que puguin derivar d'una eventual aprovació definitiva d'aquell informe que afectin el domini, o el servei públic de titularitat estatal, són nul·les de ple dret. També és nul de ple dret qualsevol dels instruments que esmenta aquest apartat en la tramitació dels quals s'hagi omès la petició de l'informe preceptiu del Ministeri de Foment, així com quan siguin aprovats abans que transcorri el termini de què disposa el departament esmentat per evacuar-lo i, en absència d'aquest, quan menyscabin, alterin o perjudiquin l'explotació adequada de les carreteres de l'Estat.

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

### *Secció 3a Construcció de carreteres*

#### *Article 17. Expropiació i afectació de béns i drets.*

1. L'expropiació de béns i drets i la imposició de servituds o ocupacions temporals que siguin necessàries, si s'escau, per a la construcció d'obres de carreteres a què es refereix aquest capítol, s'ha d'efectuar d'acord amb el que estableixen la legislació estatal d'expropiació forçosa i la legislació estatal sobre sòl i valoracions, sense perjudici de les regles que estableix l'article 12.

En cas que s'hagin d'afectar serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, el Ministeri de Foment pot optar en substitució de l'expropiació per la reposició. La titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al seu titular originari. S'ha de regular per via reglamentària l'audiència d'aquest titular en el procediment corresponent, la seva intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual continua en tot cas sent del titular originari, llevat d'acord exprés en contra.

2. Els titulars de béns o instal·lacions per a la prestació de serveis d'interès general que impedeixin o entorpeixin significativament l'execució d'obres de carreteres, estan obligats a retirar-los o modificar-los totalment i efectivament 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, el control i la vigilància del trànsit. El cost de la retirada o modificació s'ha de fixar contradictòriament entre les parts, excepte quan els béns o les instal·lacions estiguin ubicats a la zona de domini públic viari, en virtut d'una autorització en què s'estableixi l'obligació per al titular de retirar-los a càrrec seu quan sigui requerit per a això per necessitats del servei públic de carreteres.

Alternativament, durant el termini de dos mesos des de la sol·licitud esmentada, el Ministeri de Foment pot convenir amb els titulars de béns o instal·lacions afectades que les actuacions necessàries les porti a terme el departament ministerial esmentat.

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 afectin, el requeriment efectuat té els efectes de resolució administrativa notificada als efectes d'imposició de multes coercitives, de conformitat amb el que disposa la legislació estatal sobre règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú. L'import de les multes esmentades és del deu per cent del pressupost de licitació de les unitats d'obra afectades, i se'n pot imposar amb periodicitat mensual fins a un màxim de deu.

Si, un cop transcorregut el termini de sis mesos indicat al primer paràgraf, el titular no ha realitzat la modificació necessària, totalment i efectivament, ni hi ha hagut acord amb el Ministeri de Foment perquè aquest l'executi o per fixar-ne el cost contradictori, el Ministeri de Foment pot procedir de manera subsidiària a la realització de les modificacions de serveis, béns o instal·lacions afectades, independentment de les responsabilitats civils per perjudicis i sobre costos de l'obra i de la imposició, si s'escau, de les multes coercitives que pertoquin.

En els dos supòsits, i sense perjudici de la formalització de lliurament de la documentació legal i tècnica descriptives de l'actuació de modificació de serveis realitzada, la titularitat i el servei restituïts passen de manera plena al titular del servei existent que hagi estat modificat, amb efectes des de la data que s'indiqui en la notificació que a aquest efecte dugui a terme el Ministeri de Foment, i sense que aquesta actuació pugui donar lloc a cap dret o indemnització a favor del titular esmentat.

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

No obstant això, quan s'expropiïn terrenys amb algun tipus d'aprofitament urbanístic, l'administració pot convenir expropiar el sòl d'acord amb el valor que li correspondria en situació bàsica de rural, i es manté el dret del propietari expropiat a patrimonialitzar els aprofitaments esmentats.

4. En la taxació dels terrenys que hagin de ser expropiats amb motiu d'una actuació en matèria de carreteres d'interès i competència estatal, tant si estan previstes per l'ordenació territorial i urbanística com si són de nova creació, s'ha de tenir en compte la situació bàsica dels terrenys en què se situïn, o pels quals discorrin, de conformitat amb el que disposa la legislació estatal de sòl. En cap cas s'han de tenir en compte les plusvàlues que siguin conseqüència directa del pla o projecte d'obres que donin 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 afectin finques que formin part del patrimoni de l'Estat, el Ministeri de Foment ha de sol·licitar a la Direcció General de Patrimoni de l'Estat l'afectació corresponent o, si s'escau, mutació demanial.

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

1. Les obres i els serveis de construcció, reparació, conservació o explotació del domini públic viari, incloses totes les actuacions necessàries per a la seva concepció i realització, no estan sotmeses, perquè constitueixen obres públiques d'interès 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 similars.

Les actuacions que indica el paràgraf anterior tampoc estan obligades a l'obtenció de llicències o autoritzacions per part d'altres administracions, organismes o entitats públiques, excepte si els estudis de carreteres dels quals dimanin les actuacions corresponents no hagin estat sotmesos a l'informe d'aquelles, quan l'informe esmentat sigui preceptiu en virtut d'una norma estatal, o quan sigui exigible en virtut de la normativa sectorial estatal, tot això sense perjudici de les competències del Ministeri de l'Interior pel que fa a la gestió del trànsit.

2. L'execució d'obres o actuacions de carreteres promogudes pel Ministeri de Foment no pot ser suspesa cautelarment per cap altra administració pública en l'exercici de les competències que li puguin correspondre, sense perjudici de les competències atribuïdes al Ministeri de l'Interior pel que fa a la gestió del trànsit. Les mesures cautelars només poden ser adoptades pels òrgans jurisdiccionals competents.

## Secció 4a Finançament

### Article 19. *Finançament.*

1. El finançament de les actuacions a les carreteres de l'Estat s'efectua mitjançant les consignacions que s'inclouen en els pressupostos generals de l'Estat, els recursos que provenguin d'altres administracions públiques, d'organismes nacionals i internacionals i de particulars, així com mitjançant l'establiment de peatges.

2. Igualment, el finançament es pot produir mitjançant contribucions especials en la forma i amb els requisits que conté l'article 20 d'aquesta Llei.

3. Les carreteres de l'Estat que s'hagin de construir o explotar en règim de gestió indirecta s'han de finançar mitjançant els recursos propis de les societats concessionàries, els aliens que aquestes mobilitzin en els termes del contracte, les subvencions que es puguin atorgar i els peatges que si s'escau s'estableixin.

4. Les possibles aportacions d'altres administracions, ens o particulars per finançar actuacions en les carreteres estatals requereixen la signatura d'un conveni amb el Ministeri de Foment en el qual es reflecteixin les obligacions de les parts i la forma i cadència de les aportacions.

### Article 20. *Contribucions especials.*

1. Es poden imposar contribucions especials quan de l'execució de les obres que es realitzin per a la construcció de noves carreteres o actuacions de millora de carreteres o els seus elements funcionals, nusos, accessos o vies de servei, resulti l'obtenció per part de 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 té, a aquests efectes, la consideració de benefici especial.

En tota proposta d'actuació generadora de despesa pública, entre les considerades al paràgraf anterior, i a excepció de les que siguin de reconeguda urgència, s'ha de considerar l'establiment de contribucions especials acompanyat dels paràmetres per calcular-les o, si s'escau, una justificació de la seva improcedència. En ambdós casos la proposta considerada de contribucions especials s'ha de reflectir expressament en el tràmit d'informació pública de l'actuació corresponent.

2. Són subjectes passius d'aquestes contribucions especials els que es beneficiïn de manera directa amb les carreteres, elements funcionals, nusos, accessos o vies de servei; i, especialment, els titulars de les finques i establiments adjacents i els d'urbanitzacions, la comunicació dels quals resulti millorada, ja siguin persones físiques o jurídiques, herències jacents, comunitats de béns i altres entitats o col·lectius que, tot i no tenir personalitat jurídica pròpia, constitueixen una unitat productiva autònoma o un patrimoni separat susceptible d'imposició.

3. La base imposable s'ha de determinar en el reial decret pel qual s'acordi la contribució especial i no pot excedir els límits següents en relació amb el cost total de l'actuació, inclòs el de les expropiacions, i sense perjudici 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 nusos o accessos a finques, urbanitzacions o establiments, fins al 90 per 100.

4. L'import total de les contribucions especials s'ha de repartir entre els subjectes passius, tenint en compte els criteris objectius que, segons la naturalesa de les obres, construccions i circumstàncies que es donin, es determinin entre els que consten a continuació:

- a) Superfície i longitud de contigüitat 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 determini el reial decret que estableixi la contribució especial segons les circumstàncies particulars que concorrin en l'obra.

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

6. Quan el subjecte passiu sigui titular d'un dret expropiat per portar a terme l'actuació, el preu just s'ha de deduir de la seva quota individual.

7. Les contribucions especials es meriten en el moment en què les obres s'hagin posat en servei. Si les obres són fraccionables la meritació es produeix per a cadascun dels subjectes passius des que s'hagin executat les corresponents a cada tram o fracció de l'obra que els afecti.

## Secció 5a Explotació

### Article 21. Explotació.

1. L'explotació de la carretera comprèn el conjunt d'operacions de conservació i manteniment dels serveis viaris, les actuacions encaminades a la defensa de la via i al seu millor ús, inclosos els referents a senyalització, integració ambiental, seguretat viària, ordenació d'accessos i ús de les zones de protecció de la carretera, sense perjudici de les competències atribuïdes legalment en matèria de senyalització als organismes responsables de la gestió del trànsit.

2. El Ministeri de Foment ha de portar a terme periòdicament inspeccions de seguretat viària a la Xarxa de Carreteres de l'Estat per tal 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, l'ha de dur a terme directament.

2. La utilització de la carretera per part de l'usuari és gratuïta o pot comportar el pagament de peatges o taxes, les tarifes de les quals les ha d'aprovar el Govern.

3. Sense perjudici del que indica l'apartat 1, les carreteres també poden 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, sigui quina sigui la forma de gestió, al Ministeri de Foment.

Article 23. *Exempcions de peatge.*

En cas que estiguin establerts peatges, no estan obligats a abonar-los els vehicles de les Forces Armades, els de les forces i cossos de seguretat, ni els dels serveis contra incendis.

Tampoc hi estan obligats 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, el control i la vigilància del trànsit, quan estiguin complint les seves funcions específiques respectives.

Article 24. *Gestió indirecta per concessió.*

1. Les carreteres de l'Estat en règim de concessió administrativa es regeixen pel que disposa la legislació i normativa específica, en allò que no s'oposi al que disposa la present Llei.

2. La societat concessionària ha de facilitar al Ministeri de Foment, dins el termini que aquest estableixi, les dades que li requereixi en relació amb l'explotació, incloses en tot cas les relacionades 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 part d'una societat d'economia mixta, correspon al Consell de Ministres acordar, per mitjà d'un 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 esmentats, siguin titulars de l'explotació de les carreteres, poden gaudir dels beneficis fiscals i financers que per a les carreteres en règim de concessió prevegi la legislació vigent. Aquests beneficis només poden ser atorgats pel Govern en el reial decret abans referit i amb els mateixos condicionaments establerts en el supòsit que la carretera sigui objecte de concessió administrativa.

3. El contracte de gestió o els estatuts socials, si s'escau, han 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 ha de facilitar 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 adjacents amb les carreteres, dissenyades expressament per albergar instal·lacions i serveis destinats a la cobertura de les necessitats de la circulació, i 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 ha d'establir la localització de les àrees de servei i les seves característiques funcionals, de tal manera que es garanteixi la prestació dels serveis essencials, considerant la seguretat viària i comoditat dels usuaris, la protecció del medi natural i altres elements de l'entorn.

4. Les àrees de servei poden 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 les condicions de la construcció i explotació s'han de fixar en els plecs corresponents.

En el cas de contractes concessionals, el concessionari està obligat a abonar a l'Estat el cànon anual que s'hagi compromès 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 fixin 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 s'escau, del que sigui necessari per 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 seves zones d'influència.

7. En els estudis informatius de carreteres s'ha d'estudiar la necessitat d'establir àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs. Quan siguin necessàries se n'ha de determinar la ubicació a l'efecte que quedin inclosos en la declaració d'impacte ambiental corresponent. No obstant això, encara que s'hagin aprovat els estudis informatius, el Ministeri de Foment pot promoure àrees de servei, àrees de descans o aparcaments segurs que no hi estiguin inclosos seguint els procediments legals oportuns.

8. Les àrees de servei, les àrees de descans i els aparcaments segurs han 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 s'ha de dur a terme en el marc del contracte administratiu corresponent a l'oferta econòmicament més avantatjosa. L'atorgament de la concessió comprèn les actuacions següents:

a) Determinació de la ubicació de l'àrea de servei, així com de les instal·lacions i serveis que ha d'incloure i dels requisits i condicions de cadascun, i tot això correspon al Ministeri de Foment, sobre la base dels requisits tècnics i de seguretat.

b) Informació pública per un termini no inferior a vint dies hàbils, que s'ha d'anunciar en el Butlletí Oficial de l'Estat i en un diari d'àmplia circulació a la zona afectada, a fi que qualsevol persona física o jurídica pugui formular les al·legacions o els suggeriments que consideri convenients.

c) Aprovació per part del 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, el cànon mínim a satisfer i les garanties tècniques i econòmiques que han 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 prevegi la concessió d'instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers, no es pot realitzar a favor del mateix operador a l'engròs o d'un operador del mateix grup empresarial que el que subministri en exclusiva a les estacions de servei immediatament anterior i posterior, en el mateix sentit de circulació, a la qual és objecte de licitació. De la mateixa manera, tampoc es poden adjudicar en bloc totes les concessions d'àrees de servei que disposin d'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 pot 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, per a la qual cosa ha de presentar davant el Ministeri de Foment la sol·licitud corresponent, a la qual s'ha d'adjuntar: a) documentació acreditativa de la personalitat de l'interessat i, si s'escau, acreditació de la seva representació per qualsevol mitjà vàlid en dret que deixi constància fidedigna o mitjançant declaració en compareixença personal del representat, b) una memòria en la qual s'ha d'indicar la situació i les característiques de l'àrea o de la

instal·lació la concessió de la qual s'interessa acompanyada del pertinent estudi de carreteres, que n'ha d'incloure la localització, els accessos, les instal·lacions i la viabilitat.

El Ministeri de Foment, en el termini màxim d'un mes des de la presentació de la sol·licitud, ha d'acordar que se'n porti a terme el tràmit d'informació pública, així com les actuacions que preveu l'apartat 1, excepte en el supòsit que l'àrea de servei no compleixi els corresponents requisits tècnics, funcionals i de seguretat establerts per reglament, cas en el qual s'ha de posar fi al procediment mitjançant una resolució motivada. La falta de resposta expressa en el termini d'un mes comporta la necessitat de realitzar, en tot cas, els tràmits indicats anteriorment.

4. Quan es tracti de la concessió de l'explotació d'àrees de servei ja construïdes, l'import del cànon anual, que s'ha de fixar en les bases del corresponent procediment d'adjudicació del contracte concessional, no pot ser inferior al 4 per 100 de la seva valoració.

5. Correspon al Ministeri de Foment verificar el compliment dels requisits que han de complir les zones d'aparcament que prestin servei amb els requisits de seguretat, d'informació a l'usuari i altres de similars, establerts a la normativa nacional o internacional que sigui aplicable.

## CAPÍTOL III

### Ús i defensa de les carreteres

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

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

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

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

L'exercici 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 té efectes tant respecte de les carreteres construïdes com de les projectades o en construcció una vegada aprovat definitivament l'estudi informatiu corresponent o, si no n'hi ha, l'avantprojecte o projecte, sigui quin sigui el termini previsible de l'actuació prevista en l'estudi.

4. Sense perjudici 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 adjacents, els nusos 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 tenen la consideració de carretera convencional.

Així es considera anàlogament en el cas de les vies de servei, però només a l'efecte de l'existència de zona de domini públic, tot i que no de la resta de zones de protecció.

Les limitacions a la propietat no s'estenen a la resta d'elements funcionals de la carretera, sense perjudici de la prevalença de les zones de protecció de les carreteres a les quals serveixen.

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

Són nul·les de ple dret les autoritzacions administratives i llicències que hagin estat 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'amplada 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 l'aresta esmentada.

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

En cas que hi hagi cunetes exteriors a les vores dels talussos o murs esmentats, o en terrenys plans, l'aresta exterior de l'esplanació ha de coincidir amb la vora de la cuneta més allunyada de la carretera.

En el cas de trams urbans i travesseres en què hi hagi un encintat de vorades que separa la plataforma de les voreres, zones enjardinades o mitjanes, l'aresta exterior de l'esplanació ha de coincidir amb l'aresta de la vorada més pròxima a la via més exterior de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

3. En els casos especials de túnels, ponts, viaductes i altres estructures, cimentacions, ancoratges, estabilitzacions de talussos, elements de drenatge o obres similars, es pot establir una altra delimitació de l'aresta exterior de l'esplanació de manera justificada, i en aquest cas s'ha d'incloure expressament en l'estudi de carreteres que ha de ser objecte d'informació pública; si no, aquesta aresta exterior de l'esplanació ha de ser la línia de projecció vertical de la vora de l'obra sobre el terreny natural.

En tot cas és de domini públic el terreny ocupat pels suports dels ponts i viaductes i la totalitat de les seves cimentacions, i a més la franja de terreny que sigui necessari excavar al seu al voltant per a la seva construcció amb una amplada d'1 metre com a mínim, llevat d'excepcions degudament justificades.

4. Només es poden fer obres, instal·lacions o altres usos a la zona de domini públic quan la prestació d'un servei públic d'interès general ho exigeixi, perquè així ho estableix una disposició legal o, en general, quan es justifiqui degudament que no hi ha cap altra alternativa tècnicament o econòmicament viable, o amb motiu de la construcció o reposició d'accessos o connexions autoritzats.

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

5. L'ús especial del domini públic establert a l'apartat anterior o la seva ocupació comporten l'obligació, per part del beneficiari de l'autorització corresponent d'ús o ocupació, d'abonar un cànon.

Constitueix el fet imposable d'aquest cànon l'ocupació de terrenys o la utilització de béns de domini públic que es faci en virtut d'autoritzacions regulades en aquesta Llei i de concessions d'àrees de servei a les carreteres estatals.

Són 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 és el valor dels terrenys ocupats, tenint en compte el seu valor d'adquisició per part de l'Estat i el dels predis contigus. El tipus de gravamen anual és del 5 per 100 sobre el valor de la base indicada.

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

En el cas de concessions d'àrees de servei la quantia del cànon és la que estableix l'article 26.4.

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

És subjecte passiu del cànon esmentat la persona física o jurídica que tingui la titularitat de l'explotació esmentada en virtut de l'autorització o concessió corresponent. El fet

imposable és l'ocupació i l'aprofitament especial de béns de domini públic objecte d'explotació per part del subjecte passiu, la base de fixació de la quantia del gravamen és 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 seva quantia proporcional a les variacions que experimenti el valor de la base utilitzada per fixar-lo, si bé aquestes revisions només es poden fer al terme dels períodes que per al cas s'expressin a les condicions de l'autorització o concessió.

Estan exempts d'abonar el cànon per ocupació del domini públic viari l'Administració General de l'Estat i els organismes autònoms que en depenen que no siguin de caràcter mercantil o industrial. Quan els organismes esmentats cedeixin l'ús de la instal·lació a tercers i ocupin el domini públic esmentat, la qual cosa requereix en tot cas l'autorització prèvia del seu gestor, els cessionaris estan obligats a abonar el cànon corresponent.

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

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

El titular esmentat és responsable dels danys i perjudicis que puguin ocasionar les obres i activitats al domini públic i al privat, excepte en el cas en què aquells tinguin el seu origen en alguna clàusula imposada per l'administració al titular i que sigui d'ineludible compliment per part d'aquest titular.

El Ministeri de Foment conserva en tot moment les facultats de tutela i policia sobre el domini públic afectat, i el titular de l'ocupació o activitat queda obligat a informar-lo de les incidències que es produeixen en relació amb els béns esmentats i a complir les instruccions que se li dictin en aquest sentit.

8. En finalitzar la construcció de noves carreteres o actuacions en aquestes carreteres, el Ministeri de Foment, o la societat concessionària si s'escau, ha de procedir a delimitar els terrenys de titularitat pública mitjançant el seu amollonament. Les característiques específiques d'aquesta actuació les ha de definir el Ministeri de Foment.

9. Els béns i drets reals de titularitat pública afectes al servei públic viari, obtinguts mitjançant expropiació, cessió o permuta, han de ser inscrits en el Registre de la Propietat.

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

10. En el cas d'actuacions promogudes per tercers i degudament autoritzades, que passin a formar part del domini públic viari estatal, la inscripció esmentada és a càrrec del promotor i no escau cap exempció aranzelària.

11. En tota informació registral que s'aporti en relació amb finques adjacents amb el domini públic viari estatal, així com en les notes de qualificació o despatx referides a aquestes finques, s'ha de posar de manifest la circumstància esmentada, com a informació territorial associada i amb efectes merament informatius, per tal que es pugui conèixer que la contigüitat esmentada 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 es determini per reglament.

2. La delimitació s'ha d'incoar d'ofici o a petició de qualsevol interessat, i en aquest cas les despeses que es derivin de la tramitació del procediment i de les operacions que sobre el terreny s'hagin d'efectuar són a càrrec del sol·licitant. La delimitació ha de tenir l'aprovació del Ministeri de Foment.

3. La incoació de l'expedient de delimitació faculta el Ministeri de Foment per dur a terme o autoritzar, fins i tot en terreny privat, amb la comunicació prèvia al propietari, els treballs necessaris de curta durada per recollir dades i fixar punts, sense perjudici de les

indemnitzacions que pertoquin pels danys i perjudicis causats i a conseqüència de la delimitació que finalment s'aprovi.

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 seva concreció física s'ha de fer mitjançant l'amollonament. La delimitació aprovada i inscrita en el Registre de la Propietat té preferència enfront d'altres inscripcions que puguin incidir sobre el mateix àmbit físic a què es refereix la delimitació, en funció de la naturalesa demanial dels béns separats.

5. El Ministeri de Foment pot investigar la situació dels béns i drets que es presumeixin pertanyents al domini públic viari, i a aquest efecte pot sol·licitar totes les dades i els informes que consideri necessaris i promoure la pràctica de la delimitació corresponent o la pràctica de la resta d'actuacions que siguin procedents en defensa del domini públic.

6. La resolució d'aprovació de la delimitació és títol suficient per rectificar, en la forma i les condicions que es determinin per reglament, les situacions jurídiques registrals contradictòries amb la delimitació esmentada. Així mateix, la resolució esmentada és títol suficient per tal que l'Administració procedeixi a la immatriculació dels béns de domini públic quan ho consideri convenient.

Així mateix, té la facultat d'iniciar d'ofici l'expedient de recuperació possessòria, d'ofici i en qualsevol moment, sobre els béns i drets esmentats, segons el procediment que s'estableixi per reglament.

7. Quan es tracti d'immatricular per part de tercers en el Registre de la Propietat béns immobles situats a la zona de servitud, en la seva descripció s'ha de precisar si afronten o no amb el domini públic viari. En cas afirmatiu no es pot practicar la immatriculació si el títol no s'acompanya de la certificació de l'Administració General de l'Estat en la qual s'acrediti que no s'envaeix el domini públic.

8. Els terrenys patrimonials de titularitat de l'Administració General de l'Estat adjacents amb el domini públic viari, o emplaçats a les seves zones de servitud o afectació, que siguin necessaris per a la protecció o utilització del domini esmentat, han de ser afectats, mitjançant l'acte administratiu corresponent a l'ús propi d'aquest, en la forma que preveu la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del patrimoni de les administracions públiques. No es pot procedir a la seva alienació sense la declaració prèvia de no-necessitat als efectes esmentats, la qual l'ha de sol·licitar la Direcció General de Patrimoni de l'Estat al Ministeri de Foment. Si, un cop transcorregut el termini d'un mes des que s'efectua la sol·licitud esmentada, el Ministeri de Foment no ha emès l'informe, s'entén que l'informe esmentat és a tots els efectes favorable. Un cop complert el tràmit esmentat no és aplicable a aquests terrenys el que preveu l'apartat següent.

9. El Ministeri de Foment té dret de tempteig i retracte en les transmissions oneroses intervius dels béns adjacents amb el domini públic viari, i a aquest efecte l'han de notificar per escrit els cedents, o, si no n'hi ha, el notari que intervingui en la transmissió. El dret de tempteig es pot exercir en el termini de tres mesos i el de retracte en el d'un any, tots dos a comptar de la notificació corresponent, que comprèn 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 dues franges de terreny a banda i banda, delimitades interiorment per la zona de domini públic i exteriorment per dues 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 arestes esmentades.

2. A la zona de servitud no s'hi poden fer obres o instal·lacions ni es permeten altres usos a part dels que siguin compatibles amb la seguretat viària i l'explotació adequada de la via, amb l'autorització prèvia, en qualsevol cas, del Ministeri de Foment, i sense perjudici d'altres competències concurrents.

3. El Ministeri de Foment pot utilitzar o autoritzar tercers a utilitzar la zona de servitud per raons d'interès general o quan ho requereixi el millor servei de la carretera.

4. Són indemnitzables l'ocupació de la zona de servitud i els danys i perjudicis que es causin per la seva utilització.

#### Article 32. *Zona d'afectació.*

1. La zona d'afectació de les carreteres de l'Estat està constituïda per dues franges de terreny a banda i banda, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues 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 arestes esmentades.

En el cas especial de túnels i els seus elements auxiliars, constitueixen la zona d'afectació els terrenys situats entre les projeccions verticals dels murs laterals exteriors i a més dues franges de terreny addicionals de 50 metres d'amplada, una a cada costat de les projeccions esmentades, mesurades horitzontalment i perpendicularment a l'eix dels túnels o elements auxiliars, llevat que en aplicació del que disposa l'article 31.3 se'n derivi un grau de protecció diferent.

2. Per executar a la zona d'afectació 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 requereix l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, sense perjudici d'altres competències concurrents.

La sol·licitud d'autoritzacions es pot efectuar, en tot cas, pels mitjans telemàtics que preveuen la legislació sobre procediment administratiu i les seves normes de desplegament.

3. En les construccions i instal·lacions ja existents a la zona d'afectació es poden fer obres de reparació o millora, amb l'autorització prèvia corresponent, una vegada constatat la seva finalitat i el seu contingut, sempre que no suposin un augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que comportin pugui ser tingut en compte a efectes expropiatoris, tot això, així mateix, sense perjudici de les altres competències concurrents.

4. La denegació de l'autorització a la part de la zona d'afectació que sigui exterior a la línia límit d'edificació definida a l'article 33.1, només es pot fonamentar en raons de seguretat viària, o en l'explotació adequada 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 fer l'estudi corresponent.

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

1. A banda i banda 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 propera. 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 establertes als marges respectius 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, incloses les que es desenvolupin al subsòl, o canvi d'ús, a excepció de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions o instal·lacions ja existents.

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

2. A l'efecte del que disposa l'apartat anterior, els nusos viaris i canvis de sentit, les interseccions, les vies de gir i els ramals han de tenir 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 l'informe previ no vinculant de les comunitats autònomes i entitats locals afectades, que s'ha d'emetre en un termini no superior a dos mesos, pot fixar, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, una línia límit d'edificació inferior a l'establerta 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, sigui quina sigui la seva classificació, que es construeixin per tal d'evitar el pas per poblacions, la línia límit d'edificació se situa 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 confereixen 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 a les zones de servitud acústica que acreditin el detriment dels seus drets i no els puguin exercir en altres ubicacions.

També són indemnitzables els perjudicis causats en aquest sentit per actuacions degudament autoritzades de tercers, públics o privats, fins i tot encara que aquestes actuacions o alguns dels seus elements puguin ser finalment d'ús o titularitat públics; confereixen dret a indemnització a favor de qui acrediti el detriment de drets reconeguts i que no els pugui exercir en altres ubicacions, la qual ha de ser satisfeta per qui promogui l'actuació.

És indemnitzable la depreciació originada a les finques contigües a carreteres que es construeixin o actuacions que s'hi portin a terme a partir de l'entrada en vigor de la present Llei, com a conseqüència del detriment en l'estatut jurídic de la propietat, inclosa la pèrdua d'edificabilitat que tinguin reconeguda les finques situades a les zones de protecció de les carreteres esmentades i no es puguin exercir en altres ubicacions.

6. On, pel fet de ser molt gran la projecció horitzontal de l'esplanació, la línia límit d'edificació quedi dins de les zones de domini públic o de servitud, la línia límit d'edificació s'ha de fer coincidir amb la vora exterior de la zona de servitud.

On diferents línies límit d'edificació se superposin, en funció que el seu mesurament es faci des de la carretera principal o des de les interseccions, nusos viaris, canvis de sentit, vies de gir i ramals, preval, en tot cas, la més allunyada de la carretera, sigui quina sigui la carretera o element intervinent.

7. La classificació i la qualificació de terrenys inclosos en la zona de limitació a l'edificabilitat no es poden modificar 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 ha de comprendre sempre els que conformen la zona de domini públic. Si l'obra implica un canvi de classificació sobre la carretera objecte d'actuació, s'ha d'incloure l'ampliació de la zona de domini públic ja existent per adaptar-la a la seva nova configuració quan sigui necessari.

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

2. A les zones de servitud i a la compresa fins a la línia límit d'edificació, el Ministeri de Foment pot procedir a l'expropiació, sense perjudici del que estableix l'article 12, i s'entén implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació, sempre que existeixi 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 faci necessària.

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

1. Correspon 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 preservar aquestes carreteres i les seves zones de protecció de qualsevol ús no autoritzat. L'actuació administrativa s'ha de portar a terme, en tot cas, mitjançant un procediment contradictori, encara que correspon al Ministeri de Foment dictar, si s'escau, l'acord de paralització d'obres o instal·lacions o suspensió d'usos no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes a les autoritzacions corresponents, per a la notificació del qual pot sol·licitar l'auxili de la força pública.

2. El Ministeri de Foment ha de determinar mitjançant el procediment indicat a l'apartat anterior si els usos o les 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 a la notificació, el Ministeri de Foment ha d'instar la Delegació del Govern al territori, dins del termini de deu dies naturals posterior a la notificació, perquè prossegueixi amb el procediment per tal que es compleixi la notificació practicada. En la instància esmentada s'ha d'informar 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 pot ordenar instruir els expedients oportuns per legalitzar les obres o instal·lacions o autoritzar-ne els usos.

2n En cas contrari, si les obres, instal·lacions o usos no es poden legalitzar, la Delegació del Govern ha d'adoptar la resolució corresponent i ha d'instruir l'expedient per demolir-les o per impedir definitivament els usos referits.

b) Si no hi ha hagut incompliment de la notificació practicada i les obres es poden legalitzar, la instrucció esmentada a l'epígraf a) 1r ha de ser realitzada pel Ministeri de Foment. Si, per contra, les actuacions no es poden legalitzar, aquest ha de traslladar l'expedient a la Delegació del Govern perquè procedeixi com s'indica a l'epígraf a) 2n anterior.

3. L'adopció de les resolucions oportunes s'ha de fer sense perjudici de les sancions i de les responsabilitats de tot ordre que siguin procedents.

4. Si es tracta d'actuacions en el domini públic que perjudiquin la circulació, la seguretat viària, l'explotació o els elements de la infraestructura, o que d'acord amb les determinacions d'aquesta Llei no puguin ser autoritzades, el Ministeri de Foment, amb la comunicació prèvia als òrgans responsables de la gestió del trànsit, ha de requerir directament els qui les duguin a terme perquè restitueixin la situació al seu estat primitiu, i estan obligats a fer-ho en el termini que a aquest efecte se'ls concedeixi.

Si les actuacions esmentades constitueixen un perill per a la seguretat viària o l'explotació de la via, el Ministeri de Foment ho ha de posar en coneixement dels òrgans responsables de la gestió del trànsit i poden procedir a suprimir el perill de manera immediata, a compte del causant, sense que sigui necessària una autorització judicial prèvia per a això. Les actuacions esmentades es fan sense perjudici de les sancions i responsabilitats de tot ordre que siguin procedents.

5. Respecte del que indica aquest article, si l'infractor no duu a terme les actuacions a les quals se l'hagi instat en el termini que se li indiqui, la Delegació del Govern pot procedir a la seva execució subsidiària, a costa de l'infractor.

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 aquests accessos es poden construir. No obstant això, els organismes responsables de la gestió del trànsit poden interrompre temporalment



la circulació a través d'aquests accessos en exercici de les competències que a aquest efecte tinguin atribuïdes.

2. Així mateix, el Ministeri de Foment queda facultat per reordenar els accessos existents per tal de millorar l'explotació de la carretera i la seguretat viària, i per a això pot expropiar 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 adjacents, i, en general qualsevol disposició física del terreny que permeti l'entrada o sortida de vehicles a la calçada.

4. L'accés a les autopistes, a les autovies, a les variants de població i circumval·lacions s'ha de produir exclusivament a través dels seus nusos.

A la resta de les carreteres, les propietats adjacents no hi han de tenir accés, llevat que es realitzi mitjançant vies de servei. En aquestes carreteres s'exceptuen de l'anterior els accessos que compleixin una de les dues condicions següents:

a) Que l'accés sigui d'interès públic perquè està vinculat a béns, obres o serveis de caràcter igualment públic.

b) Que estigui suficientment justificada la impossibilitat d'un altre tipus d'accés.

En tot cas no hi ha accés directe de les propietats adjacents als nusos 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 poden portar a terme, amb l'autorització prèvia del Ministeri de Foment, en els punts en què sigui més adequat per optimitzar la funcionalitat de les carreteres de l'Estat i la seva interconnexió amb altres xarxes.

6. El Ministeri de Foment, en qualsevol moment, també pot modificar o suspendre temporalment o definitivament l'autorització dels accessos existents, quan se n'hagi canviat l'ús, s'incrementi substancialment el seu trànsit, s'afecti negativament la seguretat viària o l'adequada explotació de la carretera, es produeixin danys en el domini públic o en l'equipament de la via, s'alterin els supòsits del seu atorgament o siguin incompatibles amb normes aprovades amb posterioritat a la seva autorització.

7. No s'han d'autoritzar noves connexions de camins de servei amb les carreteres llevat excepcionalment i de manera degudament justificada a través d'enllaços i interseccions ja existents.

8. S'han de determinar per reglament les condicions que s'han de complir per tal que un accés pugui ser autoritzat, així com el procediment de sol·licitud i, si s'escau, l'atorgament de l'autorització corresponent.

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

10. Quan, com a conseqüència de la construcció d'un accés per part del Ministeri de Foment, resulti l'obtenció per part dels propietaris o usufructuaris d'una propietat adjacent, o per part d'altres directament interessats, d'un benefici especial, es poden imposar contribucions especials, i és aplicable el que estableix sobre 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 que estableix l'autorització corresponent, s'ha d'actuar de conformitat amb el que disposa l'article 35 d'aquesta Llei.

## Article 37. *Publicitat.*

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

2. Aquesta prohibició s'aplica a tots els rètols i cartells, inscripcions, formes, logotips o imatges, independentment del tipus, dimensió o elements que els suportin.

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 informin exclusivament de la identitat corporativa de l'activitat desenvolupada a la propietat on s'ubiquin, i aquells altres que s'estableixin per reglament.

4. No obstant el que disposa aquest article, el Ministeri de Foment pot ordenar, fins i tot en les travesseres, la retirada o modificació d'aquells elements publicitaris o informatius que puguin afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la via, sense que això doni lloc a dret a indemnització.

En cas que estiguin ubicats en el domini públic de la carretera o en l'equipament d'aquesta, el Ministeri de Foment pot procedir a retirar-los o suprimir-los amb càrrec als responsables de la infracció, segons es determini per reglament, i sense perjudici de les responsabilitats i sancions que pertoquin.

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

1. El Ministeri de Foment, en l'àmbit de les seves competències i sense perjudici del que estableixen altres disposicions i de les facultats d'altres departaments ministerials, pot imposar, quan les condicions, situacions, exigències tècniques o seguretat viària o l'explotació adequada de les carreteres de l'Estat ho requereixin, 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 s'escau pugui atorgar l'òrgan competent i senyalitzar les corresponents ordenacions resultants de la circulació, sense perjudici de les competències que, sobre senyalització, recull la legislació sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

2. Quan de les circumstàncies anteriors es derivi la necessitat de desviar el trànsit dels vehicles que es determini, per la totalitat o una part d'una autopista explotada en règim de concessió, el delegat del Govern a les societats concessionàries d'autopistes nacionals de peatge pot acordar el desviament esmentat i, en aquest cas, amb l'informe previ del Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques i amb l'audiència del concessionari, ha de fixar les condicions d'utilització de l'autopista amb caràcter temporal, i establir la compensació que correspon al concessionari pels perjudicis que s'originin, sense que sigui aplicable 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 pot ser adoptat pel ministre de Foment, o l'autoritat en qui delegui, sense els tràmits precedents, per un termini màxim d'un mes, sense perjudici de la compensació a què pugui tenir dret el concessionari.

3. Les limitacions a la circulació o qualsevol altra restricció adoptada i, si s'escau, els desviaments acordats, s'han de comunicar al més aviat possible a les autoritats competents en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor, per tal que aquestes adequin amb caràcter immediat les mesures de vigilància, disciplina i regulació del trànsit i mantinguin actualitzada la informació sobre les vies que s'ofereixi als usuaris.

4. El beneficiari de l'autorització complementària de circulació està obligat a rescabalar, mitjançant l'abonament corresponent, les despeses a què hagi hagut de fer front el Ministeri de Foment o les seves entitats concessionàries i els costos dels mitjans dels que, si s'escau, s'hagin hagut de disposar com a conseqüència de l'autorització.

5. S'han d'establir per reglament les limitacions a la circulació en les carreteres dels diferents tipus de vehicles, sense perjudici de les competències d'altres departaments ministerials.

*Article 39. Instal·lacions d'aforament i pesatge.*

El Ministeri de Foment pot establir en determinats punts de les carreteres de l'Estat instal·lacions d'aforament, estacions de pesatge 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 seva explotació adequada. Les autoritats competents en cada cas han de sancionar les sobrecàrregues que constitueixin infracció.

*Article 40. Danys a la carretera.*

El Ministeri de Foment pot exigir als causants de danys a les carreteres o els seus elements el rescabament del cost de la reparació, independentment de les sancions que si s'escau els puguin correspondre o fins i tot quan no escaiguin sancions.

Així mateix, el Ministeri de Foment pot exigir al causant de danys el rescabament del cost que comporti la seva intervenció per a l'auxili públic mitjançant personal, ja sigui 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 seves zones de protecció, les accions i omissions que es tipifiquen als apartats següents 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) Fer, 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 pugui afectar la seguretat viària, o incomplir alguna de les prescripcions imposades a les autoritzacions atorgades, quan no sigui possible la seva legalització i no s'hagin restituit les zones esmentades al seu estat anterior a la infracció comesa.

b) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol construcció, instal·lació, element o equipament quan les actuacions afectin la plataforma, o puguin afectar la seguretat viària, o les infraccions recollides als epígrafs 41.3.c) i 41.3.e) si s'han produït danys a la via o s'ha perjudicat la seguretat viària o la seva explotació adequada.

c) Realitzar instal·lacions o obres de construcció, reconstrucció o ampliació, incloses les que es desenvolupin en el subsòl, que estiguin prohibides a la zona de limitació a l'edificabilitat, a excepció de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les ja existents.

d) Fer actes que suposin o puguin suposar un augment del volum de les edificacions existents quan aquestes estiguin situades a la zona de limitació a l'edificabilitat.

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

f) Sostreure, deteriorar o destruir qualsevol element relacionat amb l'ordenació, orientació o seguretat de la circulació o modificar intencionadament les seves característiques o situació, quan s'impedeixi que l'element de què es tracti segueixi prestant la seva funció o posi en perill la seguretat viària o l'explotació adequada de la via.

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

h) Establir qualsevol tipus de publicitat prohibida en cas que no s'hagin restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa, o no retirar cartells informatius o elements publicitaris quan es requereixi als titulars que ho facin.

i) Instal·lar o utilitzar mitjançant sistemes remots focus, rètols lluminosos, lluminàries o qualsevol element similar que perjudiquin la seguretat viària, en cas que no s'hagin 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) Fer a la zona de limitació a l'edificabilitat instal·lacions o obres de construcció, reconstrucció o ampliació, incloses les que es desenvolupin en el subsòl, sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguin ser objecte de legalització posterior, o quan no puguin ser objecte de legalització i s'hagin restituit les coses al seu estat anterior a la infracció comesa sense causar perjudicis posteriors.

b) Fer construccions o actuacions a les zones de servitud o d'afectació, portades a terme sense les autoritzacions requerides, o incomplir les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no puguin ser objecte de legalització posterior o puguin afectar la seguretat viària, i no s'hagin restituit les zones esmentades al seu estat anterior a la infracció comesa, o, tot i haver-se restituit, s'hagin causat perjudicis.

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

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

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

f) Col·locar, abocar, desaiguar, llançar o abandonar objectes, vehicles de motor o materials de qualsevol naturalesa a l'esplanació.

g) Fer a la zona d'afectació construccions o actuacions de qualsevol naturalesa o exercir alguna activitat que resultin molestes o insalubres per als usuaris de la via sense adoptar les mesures pertinents per 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 cas que s'hagin restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa.

j) Instal·lar focus, rètols lluminosos, lluminàries, o la seva utilització remota o qualsevol element similar que perjudiquin la seguretat viària en cas que s'hagin 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 perjudici de les penalitzacions contractuals que, si s'escau, estableixin els contractes corresponents.

### 4. Són infraccions lleus:

a) Fer construccions o actuacions a les zones de servitud o d'afectació, portades a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir alguna de les

prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguin ser objecte de legalització posterior, o en cas que s'hagin restituït les zones afectades al seu estat anterior a la infracció comesa, a què al·ludeix l'article 41.3.b) i no s'hagin causat perjudicis.

b) Col·locar, abocar, desaiguar, llançar 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. Són 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 als 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 s'escau, el tècnic director de l'obra o actuació.

Si hi ha més d'un subjecte responsable, tots ells han de respondre de manera solidària de la infracció i de la sanció que, si s'escau, s'imposi.

Si un mateix fet és constitutiu de dues o més infraccions, s'ha de prendre en consideració únicament la que comporti la sanció més gran.

#### 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'apliquen mitjançant un procediment sotmès al principi de contradicció, interdicció de la indefensió i publicitat. A manca d'una regulació específica el procediment esmentat s'ha de tramitar de conformitat amb la normativa vigent sobre l'exercici de la potestat sancionadora.

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

3. En els supòsits en què els actes comesos contra la carretera o els seus elements puguin ser constitutius de falta o delictes, el Ministeri de Foment ha de deduir el tant de culpa al Ministeri fiscal o l'autoritat judicial competent i ha de suspendre el procediment sancionador fins que aquest es resolgui.

El procediment sancionador es pot continuar quan acabi el procediment penal de conformitat amb les regles següents:

a) Els fets declarats provats en l'àmbit penal es consideren igualment provats en el procediment administratiu.

b) No es pot imposar una sanció administrativa quan sobre els fets constitutius d'infracció s'hagi dictat una sentència penal condemnatòria.

c) El procediment administratiu i la prescripció dels fets en aquesta seu estan interromputs durant tot el procés penal.

4. El termini per notificar la resolució dels procediments sancionadors és de dotze mesos des de la data de l'acord d'iniciació de l'expedient, un cop transcorregut el qual, si no es produeix, s'ha de dictar una resolució que declari la caducitat del procediment i ordeni l'arxivament de les actuacions, amb els efectes que preveu la legislació vigent.

#### Article 43. *Sancions.*

1. Les infraccions a què es refereix l'article 41 s'han de sancionar tenint en compte els danys i perjudicis produïts, si s'escau, 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. Independentment de les multes que preveu l'apartat anterior, els òrgans sancionadors, una vegada transcorreguts els terminis assenyalats al requeriment corresponent, poden imposar multes coercitives, de conformitat 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 aconseguir l'execució material de les ordres de paralització, enderroc o transformació que hagi ordenat l'Administració de conformitat amb aquesta Llei.

La quantia de cadascuna de les multes esmentades no pot superar el 20% de la que es fixi per al supòsit que la no-atenció dels requeriments suposi una infracció administrativa.

3. Per calcular la quantia de les multes s'han de tenir en compte els criteris que es fixin per reglament.

#### Article 44. *Competència.*

1. La imposició de sancions per infraccions lleus correspon al delegat del Govern al 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 correspongui és independent de l'obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats, i de la de restituir o reposar les coses al seu estat anterior, d'acord amb els seus respectius procediments i normativa aplicable.

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

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

El còmput del termini de prescripció de les infraccions s'inicia en la data en què s'hagi comès 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 l'activitat constitutius de la infracció no es poden conèixer per manca de manifestació de signes externs, el termini de prescripció s'ha de computar des que aquests es manifestin.

## CAPÍTOL IV

### Travesseres i trams urbans

#### Article 46. *Travesseres.*

1. Als efectes d'aquesta Llei, es considera travessera la part de carretera en què hi ha edificacions consolidades almenys en dues terceres parts de la longitud de tots dos marges i un entramat de carrers connectats amb aquella almenys en un dels seus marges.

2. En les travesseres de carreteres de l'Estat correspon al Ministeri de Foment, amb l'informe previ de l'ajuntament corresponent, l'atorgament d'autoritzacions relatives a la mateixa carretera o als terrenys i les edificacions adjacents quan s'afecti els elements de la carretera o la zona de domini públic. En cas que la travessera no estigui inclosa dins d'algun dels trams urbans definits a l'article 47, l'atorgament d'autoritzacions a la resta de zones de protecció de la carretera correspon, així mateix, al Ministeri de Foment, amb l'informe previ de l'ajuntament corresponent. El silenci administratiu respecte a les sol·licituds d'autorització indicades té sempre caràcter negatiu.

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

On hi hagi voreres, illots, jardins o mitjanes contigües a la plataforma, amb interposició o no de vies de servei de titularitat estatal, aquesta consideració es refereix 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 seva distància amb la vorada és inferior a 2 metres.

## Article 47. *Trams urbans.*

1. Als efectes d'aquesta Llei, es consideren trams urbans aquells de les carreteres de l'Estat que discorren per sòl classificat com a urbà per l'instrument de planejament urbanístic corresponent i que estiguin reconeguts com a tal en un estudi de delimitació de trams urbans aprovat pel Ministeri de Foment, mitjançant un expedient tramitat per la seva pròpia iniciativa o a instància de l'ajuntament interessat.

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

Així mateix, quan els trams esmentats siguin considerats com a travessera, preval el que estableix l'article 46.2.

El silenci administratiu té 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 ha de fixar, per a la fracció de Xarxa de Carreteres de l'Estat estudiada, els trams que es consideren urbans i els que es consideren travesseres. Així mateix, s'ha de fixar 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'amplada definida per aquesta línia límit d'edificació pot ser no uniforme, i es pot fixar a una distància inferior a la que prescriu 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 ha de notificar a l'ajuntament i la 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 esmentada emetin l'informe.

3. En cas de conformitat, o si l'ajuntament o la comunitat afectada no contesten en el termini esmentat, aquest estudi pot ser aprovat pel Ministeri de Foment. En cas de disconformitat, s'ha de procedir tal com indica per a aquest cas l'apartat 1 de l'article 16 d'aquesta Llei.

4. Independentment de la informació oficial a què es refereixen els apartats anteriors, s'ha de portar a terme, en la forma que preveu 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 poden tenir 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'han d'actualitzar, seguint el procediment indicat, quan les circumstàncies ho demanin, i com a màxim cada cinc anys després de la seva aprovació definitiva.

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

1. Les carreteres de l'Estat o trams determinats s'han de lliurar als ajuntaments respectius en el moment en què adquireixin la condició de vies urbanes. L'expedient s'ha de promoure a instància de l'ajuntament o del Ministeri de Foment i ha de ser resolt pel Consell de Ministres. Excepcionalment el pot resoldre el titular del departament esmentat quan hi hagi 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 poden convenir el que considerin procedent amb vista a la millor conservació i funcionalitat d'aquestes carreteres o trams d'aquestes carreteres.

## DISPOSICIONS ADDICIONALS

Disposició addicional primera. *Catàleg de carreteres estatals.*

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

2. El Ministeri de Foment ha de fer i actualitzar, amb el nivell de detall suficient, l'inventari de les carreteres estatals, incloent-hi les seves característiques geomètriques, estructurals i de dotació, 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 determini la normativa tècnica bàsica d'interès 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 derivi del compliment de tractats, convenis, acords i recomanacions de caràcter internacional que apliqui l'Estat espanyol.

2. El sistema internacional de senyals de carreteres s'aplica a 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'ha d'ajustar, en tot cas, als criteris que a aquest efecte determini la legislació de l'Estat.

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

El Ministeri de Foment ha de promoure els acords oportuns per transferir a l'administració que correspongui les carreteres o els trams d'aquestes carreteres que, tot i ser de titularitat de l'Estat, no compleixin els requisits necessaris per 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 que depenen d'altres administracions que incideixin sobre zones declarades d'interès per a la defensa nacional o bé sobre terrenys, edificacions i instal·lacions, incloses les seves zones de seguretat, vinculats als fins de la defensa nacional, s'ha de sol·licitar un informe del Ministeri de Defensa respecte d'aquesta incidència. L'informe té caràcter vinculant i ha de ser evacuat en el termini de dos mesos, i s'entén desfavorable, si no és emès, en allò que afecta la defensa nacional.

2. Les subjeccions i limitacions imposades per a la zona de protecció de les carreteres no són aplicables als terrenys expressament declarats d'interès per a la seguretat i la defensa nacional o vinculats a aquesta última de conformitat amb la seva legislació específica, si bé en aquests supòsits, i amb l'acord previ amb el Ministeri de Defensa, també s'ha de tenir en compte qualsevol implicació que es derivi 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 seves característiques, que s'hagin de realitzar com a conseqüència del que disposa aquesta Llei, s'han d'efectuar en els termes que preveu el text refós de la Llei del cadastre immobiliari, aprovat pel 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 sisena. *Cooperació interadministrativa.*

L'Administració General de l'Estat, les administracions de les comunitats autònomes i les administracions locals han de cooperar per dissenyar un procediment que permeti 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 els municipis en què no hi hagi un estudi de delimitació de trams urbans definitivament aprovat, i fins que no se'n disposi, es consideren trams urbans i travesseres els que tinguin la condició esmentada 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 de conformitat amb l'article 29.1 que no hagin pogut ser ocupats per l'Administració, perquè estan emparats en títols de propietat i no s'ha iniciat o culminat el procés expropiatori amb l'abonament del preu i la seva ocupació de conformitat amb el que preveu la Llei de 16 de desembre de 1954, d'expropiació forçosa, queden subjectes al règim establert a la present Llei per a la utilització del domini públic, si bé els seus titulars poden sol·licitar la legalització dels usos existents, sempre que aquests usos no siguin incompatibles amb la seguretat viària, o amb l'adequada conservació o explotació de la via. Altrament, és procedent la seva expropiació.

2. En els trams de carreteres en què es faci la delimitació del domini públic viari, de conformitat amb el que preveu l'article 30 perquè no s'ha practicat, o per tal d'adequar-lo al que preveu aquesta Llei respecte a les característiques establertes per als diferents béns, els terrenys que estiguin compresos entre l'antiga i la nova delimitació queden subjectes al règim establert a l'apartat primer d'aquesta disposició.

3. En relació amb les construccions existents en els terrenys esmentats, en què els usos s'hagin legalitzat, només es poden autoritzar les obres que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions o instal·lacions ja existents, i sense que l'increment de valor per les esmentades actuacions de conservació i manteniment es puguin tenir 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'oposin 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 en la seva execució en allò que no s'oposi 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, ha d'aprovar el Reglament general de desplegament de la present Llei.

3. El Govern pot aprovar les normes de rang reglamentari que siguin necessàries per al desplegament del que preveu aquesta Llei. Així mateix, s'autoritza el ministre de Foment,

en l'àmbit de les seves competències respectives, per dictar les disposicions necessàries per a l'aplicació i el 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 pot contractar, en la forma que els plecs de la concessió estableixin, la gestió dels serveis complementaris establerts en les àrees de servei.

No obstant això, la gestió de les àrees de servei que incloguin instal·lacions de distribució al detall de productes petrolífers no es pot contractar amb el mateix operador a l'engròs o un operador del mateix grup empresarial que el que subministri en exclusiva a les estacions de servei immediatament anterior o posterior, en el mateix sentit de circulació. De la mateixa manera, tampoc no es pot contractar en bloc la gestió de totes les àrees de servei que disposin d'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'ha d'utilitzar 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 la qual s'hagi d'entendre referida la valoració.»

Disposició final quarta. *Actualització de sancions.*

S'habilita el Govern, a proposta del ministre de Foment, per actualitzar, mitjançant un reial decret, la quantia de les sancions que preveu l'article 43 d'aquesta Llei, d'acord amb les variacions de l'índex de preus al 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 seus articles 149.1.21a i 24a, sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interès general la realització de les quals afecti 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 coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i la competència sobre la legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives, respectivament.

Disposició final sisena. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin 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, o des de, la calçada es produeix sense utilitzar les connexions o els enllaços d'altres vies públiques amb la carretera.

**Any horitzó:** any al qual es refereixen determinades prognosis de situacions relacionades amb el servei públic viari.

**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 altra maquinària agrícola.

**Berma:** franja longitudinal, afermada o no, compresa entre la vora exterior del voral i la cuneta o aresta interior de talús més propera 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 té la consideració de carretera ni n'és un element funcional.

**Carretera de circumval·lació:** la que envolta totalment o parcialment una població, i enllaça amb les que hi afluïxen.

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

**Carril addicional per a circulació lenta:** carril addicional que, situat a la dreta dels principals, permet als vehicles que circulen a menys velocitat apartar-se dels carrils principals, a fi de facilitar l'avançament per part dels vehicles més ràpids. Font: Norma 3.1-IC.

**Carril addicional per a circulació ràpida:** carril addicional que, situat a l'esquerra dels principals en carreteres de calçades separades o entre si 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 central d'espera:** carril destinat, en una intersecció amb gir a l'esquerra, a la detenció del vehicle en espera de l'oportunitat per fer aquesta maniobra sense obstaculitzar el trànsit.

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

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

**Desmunt:** part de l'esplanació situada sota 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 seva secció transversal.

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

**Esplanació:** zona de terreny ocupada per la carretera i les seves cunetes i talussos, en què s'ha modificat el terreny original.

**Intersecció:** nus viari en què tots els moviments es realitzen aproximadament en el mateix pla, i cap trajectòria en creua una altra a diferent nivell. Inclou els ramals, les vies de gir i, eventualment, els vials que poden utilitzar els vehicles per 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 dues 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.

Nus viari (abreujadament, nus): zona en la qual concorren dues o més vies, i almenys es pot passar d'una a l'altra. Es classifiquen en interseccions i enllaços.

Plataforma: zona de la carretera destinada a l'ús dels vehicles, formada per la calçada, la mitjana, els vorals i les bermes afermades.

Ramal: en un enllaç, via que connecta dues carreteres per permetre passar d'una a l'altra.

Terraplè: part de l'esplanació situada sobre el terreny original.

Tram: qualsevol porció d'una carretera compresa entre dues seccions transversals qualssevol.

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

Variante de traçat: obra en una carretera que en canvia el traçat en planta o alçat.

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 tronc esmentat les zones de conflicte que s'originen entre connexions consecutives molt properes. En cap cas no serveix les propietats o edificis adjacents. Per les seves característiques, la via col·lectora-distribuïdora és un element funcional de la carretera, si bé als efectes del seu disseny i explotació té la consideració de carretera.

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

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

Via urbana: qualsevol de les que componen la xarxa interior de comunicacions d'una població, excepte les travesseres que no hagin estat substituïdes per una variante de població.

Voral: franja longitudinal afermada, contigua a la calçada, no destinada a l'ús de vehicles automòbils excepte en circumstàncies excepcionals.

## 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 la darrera 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 estiguin 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 oposin.

D'ara endavant, el Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat contingut en aquesta Llei de carreteres és la referència de nomenclatura que s'ha d'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, de conformitat 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, de conformitat amb el que preveuen la Llei 25/1988, de carreteres, i totes les modificacions esdevingudes fins avui, incloent-hi i actualitzant l'RD 1231/2003.

Així mateix, en el camp «Itinerari de referència O/D» s'ha actualitzat el que contenen la Llei 25/1988 i l'RD 1231/2003. En el cas de les nacionals cal destacar el fet que, per la seva substitució gradual per carreteres de gran capacitat, en molts casos aquests itineraris difereixen dels originaris de la Llei de 1988. El criteri utilitzat ha estat esmentar 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 segueixen formant part de la carretera original.

Així mateix, les antigues nacionals que han estat substituïdes per noves carreteres, però que segueixen 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 seva carretera mare en el camp «Denominació» i sense contingut en el camp «Itinerari de referència O/D», atès que s'entenen incloses en les carreteres del mateix codi.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
A-1	Autovia del nord.	Madrid / L. P. Burgos-Araba/Álava.
A-1A	Travessia d'El 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 Santiago.	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-Mediterrània.	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		Bailèn (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 Sur.	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.	Bailèn / Motril.
A-45	Autovia de Màlaga.	Còrdova / Màlaga.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
AP-46	Autopista de Las Pedrizas.	Altura de Las Pedrizas / Màlaga.
A-48	Autovia de la Costa de la Llum.	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 Rías Baixas.	Benavente / Vigo.
AP-53	Autopista Central de Galícia.	Santiago de Compostel·la / Altura de Santo Domingo.
A-54	Autovia Lugo-Santiago.	Lugo / Santiago de Compostel·la.
A-55	Autovia Vigo-Tui.	Vigo / Tui.
A-56	Autovia Lugo-Ourense.	Guntín (Lugo) / Ourense.
A-57	Autovia de l'Atlàntic.	A Coruña / 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 / A Coruña.
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 d'Ebro / Logronyo / Saragossa / Mediterrània.
AP-68	Autopista Bascoaragonesa.	Bilbao / Saragossa.
A-7	Autovia de la Mediterrània.	Algesires / Barcelona.
AP-7	Autopista de la Mediterrània.	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 / Ourense.
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. Bizkaia-Santander / Oviedo / Baamonde.
A-81		Badajoz / Espiel / Granada.
A-83	Autovia de Huelva.	Huelva / Zafra.
AP-9	Autopista de l'Atlàntic.	A Coruña 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'Eirís.	AC-11 / AC-12.
AC-11	Alfonso Molina.	Avda. Alfonso Molina d'A Coruña.
AC-12	Pasaje.	O Carballo / Port d'A Coruña.
AC-14	Tercera ronda A Coruña.	A-6 / A Coruña.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
AC-15		Accés al Port exterior d'A Coruña.
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 a 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.	Abrera / 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 Villafría.
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		Variants de Castelló, Benicàssim i Orpesa.
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 el 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 d'Astúries.
GJ-20	Accés Port del Musel.	AS-19. Connexió El Empalme / Lloreda.
GJ-81	Accés sud a Gijón.	Enllaç de Lloreda / Gijón.



Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
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.
GR-16		Accés est al Port de Motril.
GR-30		Circumval·lació de Granada.
GR-43		Accés a Granada des de l'N-432.
H-30		Circumval·lació de Huelva.
H-31		Accés a Huelva des de l'A-49.
HU-20	Variant sud d'Osca.	N-240 / N-330.
LL-11		Accés est a Lleida.
LL-12		Accés sud a Lleida.
LE-11		Accés sud a Lleó.
LE-20		Circumval·lació de Lleó.
LE-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 l'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 l'A-2.
M-21		Variant de l'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 / Pas 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'Araba/Álava.
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 Donostia/S. Sebastià.	Medinaceli (int. amb N-II) / L. P. La Rioja-Navarra.
N-111A	Madrid a Pamplona i Donostia/S. Sebastià.	
N-113	Sòria a Pamplona.	Ágreda (int. amb N-122) / L. P. La Rioja-Navarra.
N-120	Logronyo a Vigo.	Logronyo (int. con N-232 i LO-20) / Ponteareas (int. amb A-52).
N-120A	Logronyo a Vigo.	
N-121	Tarassona a França per Dantxarinea.	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.	

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
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.	
N-124	Logronyo a Vitòria.	Gimileo (int. amb N-232) / L. P. La Rioja-Araba/Álava (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	Bossòst a França pel Postillon.	Bossòst (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 d'Aran.	Lleida (int. amb A-2) / frontera amb França per Canejan.
N-232	Vinaròs a Santander.	Vinaròs / Port de l'Escut (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 Donostia/Sant Sebastià i Bilbao.	Tarragona (int. amb N-340) / L. P. Saragossa-Navarra.
N-240A	Tarragona a Donostia/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) / Bunyol (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	Bailèn al Port de Motril.	Bailèn / Port de Motril (int. amb N-347GR).
N-323A	Bailèn al 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).

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-332A	Cartagena a València.	
N-332R	Cartagena a València.	
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 leclá.	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.	Campamento (CA-34) / La Línea de la Concepción.
N-352CE	Accés a Ceuta.	Ceuta / frontera amb el Marroc per El 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 y 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 a Rosal de la Frontera.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-435	Badajoz i Zafra a Huelva.	Badajoz (La Albuera, int. amb N-432) / Huelva (San Juan del Puerto, int. amb A-49).
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 Ourense.	Ponferrada (int. amb N-6) / O Barco (int. amb N-120).
N-540	Lugo a Portugal per Ourense.	Lugo (int. amb N-6) / Cambeo (N-525).
N-541	Ourense a Pontevedra.	Barbantes (N-120) / Pontevedra.
N-542	Accés a Ourense.	Ourense (encreuament del ferrocarril / N-525).
N-544	Accés a Ourense.	Ourense (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 y N-634).
N-550	A Coruña a Tui.	A Coruña (int. amb AC-11) / O Porriño (A-52).
N-550A	A Coruña 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) / pont 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 A Coruña.	Madrid (Villalba, int. amb A-6) / A Coruña (int. amb AC-12).
N-6A	Madrid a A Coruña.	
N-601	Madrid a Lleó per Valladolid.	Adanero (int. amb N-6) / Lleó (int. amb LE-20).
N-603	Madrid a Segòvia.	San Rafael (int. amb N-6) / Segòvia (int. amb AP-61).
N-610	Palència a Ourense.	Palència (A-65) / Benavente (A-6).
N-610A	Palència a Ourense.	
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 LE-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 BU-30) / Santander (int. amb S-10).
N-625	Lleó a Santander per Cangas de Onís.	Mansilla (N-601) / Arriendas (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.	

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
N-629	Burgos a Santoña.	Cereceda (int. amb N-232) / Colindres (int. amb N-634).
N-630	Gijón al Port de Sevilla.	Oviedo (int. amb A-66) / Sevilla (SE-30).
N-630A	Gijón al 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	Donostia/Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	L. P. Bizkaia-Cantàbria / Santiago de Compostel·la (int. amb A-54).
N-634A	Donostia/Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	
N-634R	Donostia/Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la.	
N-635	Santander a França per Donostia/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 al Port de Vilagarcía de Arousa.	Barres (int. amb N-634) – Port de Vilagarcía de Arousa.
N-640R	Vegadeo al 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 Cibrao.	Vegadeo (N-640) – Port de San Cibrao.
N-643	Accés a l'Aeroport d'Astúries.	N-632 / Aeroport.
N-651	Accés al Port de Ferrol.	Betanzos (int. amb N-6A) / Ferrol (int. amb FE-14).
N-655	Accés al Port exterior de Ferrol.	Ferrol (int. amb FE-12) / Port exterior de 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 Plaza de Castilla.
O-14	Accés nord a Oviedo.	General Elorza / A-66.
OU-11		Accés centre a Ourense.
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 (Castiñeiriño) / 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.

Carretera	Denominació	Itinerari de referència O/D
TO-22		Accés est des de l'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.
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.