I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

18844 *LEY 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

La Constitución Española, en su artículo 149.1.21.ª y 1.24.ª, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general, cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Finalizado el proceso de traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, y en avanzado desarrollo el Plan General de Carreteras 1984-1991, resulta necesario revisar y actualizar el régimen vigente en la materia y, en concreto, sustituir la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, por otra que ofrezca cauces aptos para superar problemas y satisfacer necesidades y, al mismo tiempo, salvaguardar y garantizar los intereses generales del Estado que existen en este sector público.

Esta nueva Ley de Carreteras trata de regular los variados aspectos del servicio viario, mediante normas que responden tanto a las nuevas exigencias técnicas y a las actuales demandas de los usuarios como a la realidad de la organización territorial nacida de la Constitución. Asimismo, actualiza las definiciones de las carreteras y formula una nueva clasificación y denominación de las mismas.

En materia de planes, estudios de planeamiento y proyectos, se establece la necesaria coordinación con los instrumentos del planeamiento urbanístico y con las actividades de esta clase que realizan otras Administraciones públicas.

Los preceptos reguladores del uso, explotación y defensa de la carretera se orientan directamente, tanto a potenciar y mejorar los variados servicios, principales y complementarios, exigidos por los usuarios, como a la protección y conservación del propio patrimonio viario, que debe ser objeto de cuidadosa y esmerada atención, utilizando y aplicando estrictamente los procedimientos que contiene la Ley para sancionar debidamente las infracciones a la misma.

Por último, se actualiza el especial régimen jurídico regulador de las denominadas redes arteriales y travesías, de acuerdo con las circunstancias peculiares de las carreteras y tramos de las mismas que discurren por suelo urbano.

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1

Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales.

Artículo 2

1. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

2. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

3. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnan las siguientes características:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

4. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

5. Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

6. Reglamentariamente se establecerán las limitaciones a la circulación en las carreteras de los diferentes tipos de vehículos.

7. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

8. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Artículo 3

1. No tendrán la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicio, entendiendo por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.

b) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

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

Artículo 4

1. Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior constituyen la Red de Carreteras del Estado, que podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, en los siguientes supuestos:

2.1 Por cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones Públicas interesadas.

2.2 Por la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

3. A efectos de lo establecido en el punto 2.2 de este artículo, se consideran itinerarios de interés general aquéllos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

3.1 Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.

3.2 Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.

3.3 Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.

3.4 Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

4. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme, las variantes y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

CAPITULO II

Régimen de las carreteras

SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo 5

Los planes de carreteras del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

Artículo 6

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo someterá los estudios y proyectos de carreteras estatales que afecten a las actividades de otros Departamentos ministeriales a su informe de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

2. Los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Defensa arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación en las materias a las que se refiere la presente Ley cuando así convenga a las necesidades de la Defensa Nacional.

Artículo 7

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

a) Estudios de planeamiento.

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

b) Estudio previo.

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

c) Estudio informativo.

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

d) Anteproyecto.

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

e) Proyecto de construcción.

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

f) Proyecto de trazado.

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

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

Artículo 8

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

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

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.

Artículo 9

Los proyectos de autopistas y autovías que supongan un nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras, deberán incluir la correspondiente evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto.

Sección 2.ª Construcción

Artículo 10

1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas a que afecte la nueva carretera o variante. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

2. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para que emita, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime conveniente.

Si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Departamento, se entenderá su conformidad con el mismo.

3. En los Municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado uno de este artículo comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

4. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

La aprobación del expediente de información pública corresponde al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 11

1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres, en su caso, necesarias para la construcción de las carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954.

2. Las expropiaciones a que dieren lugar las obras concernientes a las travesías y a los tramos de carretera a que se refiere el capítulo IV de la presente Ley, quedarán sometidas a las prescripciones de la normativa legal sobre régimen del suelo y ordenación urbana y normas que la complementen y desarrollen.

3. En los supuestos a que se refiere el apartado anterior, la Administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado a efectos de su derecho al aprovechamiento urbanístico que corresponda a los terrenos según la ordenación en vigor.

Artículo 12

Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras estatales por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Sección 3.ª Financiación

Artículo 13

1. La financiación de las actuaciones en la Red de Carreteras del Estado se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de Organismos nacionales e internacionales y excepcionalmente de particulares.

2. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 14.

3. Las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las Sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que pudieran otorgarse.

Artículo 14

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con las carreteras, accesos y vías de servicio; y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y los de las urbanizaciones, cuya comunicación resulte mejorada.

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto, en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

- Con carácter general, hasta el 25 por 100.
- En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.
- En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurran en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación:

a) Superficie de las fincas beneficiadas.

b) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones.

c) Bases imponibles en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.

d) Los que determine el Real Decreto que establezca la contribución especial en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

5. El Gobierno, mediante Real Decreto aprobado a propuesta de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Obras Públicas y Urbanismo, acordará el establecimiento de contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente Ley.

SECCIÓN 4.ª EXPLOTACIÓN

Artículo 15

La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección,

Artículo 16

1. El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, excepcionalmente, mediante el pago de peaje, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.
2. Las carreteras también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.
3. No están obligados al abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los de los servicios contra incendios y los de la propia explotación, en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

Artículo 17

Las carreteras estatales en régimen de concesión administrativa se regirán por lo dispuesto en la legislación específica.

Artículo 18

1. Si la explotación de la carretera estatal se efectúa por gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica, o por una Sociedad de economía mixta, corresponde al Consejo de Ministros acordar, por Real Decreto, los términos de la gestión y la constitución de la Sociedad.
2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevé la legislación vigente. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por el Gobierno en el Real Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.
3. El contrato de gestión, el concierto o los estatutos sociales, en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes o socios de los beneficios y riesgos de la gestión.

Artículo 19

1. La Administración del Estado facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.
2. Reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas entre las mismas y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad y comodidad de los usuarios, la protección del paisaje y demás elementos naturales del entorno.
3. No podrán instalarse áreas de servicio en las variantes o carreteras de circunvalación, extendiéndose esta prohibición a los cinco kilómetros inmediatamente anteriores o posteriores a las mismas.
4. Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualesquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Las condiciones para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se establecerán en un pliego de condiciones generales que será aprobado por el Gobierno.

CAPITULO III

Uso y defensa de las carreteras

SECCIÓN 1.ª LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 20

A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 21

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

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

2. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.
3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.

Artículo 22

1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 21 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.
2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquéllos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.
3. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.
4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 23

1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 50 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.
2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 38.
3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 39.
4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un futuro no superior a diez años.

Artículo 24

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.
2. A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 25

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 25 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total y parcialmente por zonas urbanas el Ministerio de Obras Públicas

y Urbanismo podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 100 metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

Artículo 26

En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que la hiciera indispensable o conveniente.

Artículo 27

1. Los Delegados del Gobierno y Gobernadores civiles, a instancia o previo informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dispondrán la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. Las citadas autoridades interesarán del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que efectúe la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

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

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

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

Artículo 28

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo puede limitar los accesos a las carreteras estatales y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse.

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

3. Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, o por otros directamente interesados, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso.

4. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que sean calzadas de servicio.

Sección 2.ª Uso de las carreteras

Artículo 29

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Departamentos ministeriales, podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras estatales lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras. Le compete igualmente fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalizar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación.

Artículo 30

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer en puntos estratégicos de la red de carreteras del Estado instalaciones de aforos y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

Sección 3.ª Infracciones y sanciones

Artículo 31

1. Incurrirán en responsabilidad administrativa quienes cometan cualquiera de las infracciones tipificadas en los apartados siguientes de este artículo.

2. Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza.

c) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

3. Son infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevada a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera.

e) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

f) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre y afección sin autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la calzada o a los arcenes.

d) Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para los usuarios de la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

f) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

g) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

Artículo 32

1. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo o como consecuencia de denuncia formulada por particulares.

2. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras ésta no se haya pronunciado. La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración podrá proseguir el expediente sancionador con base en los hechos que los Tribunales hayan considerado probados.

Artículo 33

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 31 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

- Infracciones leves, multa de 25.000 a 250.000 pesetas.
- Infracciones graves, multa de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.
- Infracciones muy graves, multa de 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

2. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo.

La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada para la infracción cometida.

Artículo 34

1. La imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Gobernador civil; la de las graves, al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y la de las muy graves, al Consejo de Ministros.

2. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 35

El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 31 será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año, para las leves.

CAPITULO IV

Travesías y redes arteriales

Artículo 36

Los tramos de carretera estatal que discurran por suelo urbano o estén incluidos en una red arterial se regirán por las disposiciones del presente capítulo y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten aplicables.

Artículo 37

1. A los efectos de esta Ley se denomina red arterial de una población o grupo de poblaciones el conjunto de tramos de carretera actuales o futuras, que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

2. Se consideran tramos urbanos aquéllos de las carreteras estatales que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en uno de los márgenes.

Artículo 38

1. Toda actuación en una red arterial se establecerá previo acuerdo entre las distintas Administraciones públicas interesadas de forma coordinada con el planeamiento urbanístico vigente.

2. A tal efecto, deberán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y coherencia de actuaciones en una red arterial en materia de inversión y de prestación de servicios.

3. A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, podrá aprobar la ejecución de las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que formen o puedan formar parte de la red estatal de carreteras.

Artículo 39

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades, ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicho Departamento ministerial, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos de carretera indicados en el número anterior, excluidas las travesías, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos.

Cuando no estuviese aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico deberán aquéllos recabar, con carácter previo, informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

3. En las travesías de carretera estatales corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes o situadas en las zonas de servidumbre o afección.

Artículo 40

1. La conservación y explotación de todo tramo de carretera estatal que discurra por suelo urbano corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

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

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y las Corporaciones Locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

Artículo 41

La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y, de modo especial, en las travesías se ajustará además de a lo dispuesto en el capítulo III de esta Ley, al Código de la Circulación y a la correspondiente normativa local.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. 1. Como anexo a la presente Ley figura la relación y denominación de las carreteras estatales.

2. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo actualizará el inventario de las carreteras estatales, su denominación e identificación, así como la información sobre las características, situación, exigencias técnicas, estado, viabilidad y nivel de utilización de las mismas.

Segunda. 1. La Administración del Estado determinará la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la señalización y balizamiento de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España.

2. El sistema internacional de señales de carretera se aplicará en todas las carreteras del territorio nacional con arreglo a la legislación del Estado sobre esta materia.

3. La identificación de las carreteras en las placas de ruta y las señales del balizamiento se ajustarán, en todo caso, a los criterios que al efecto determine la legislación del Estado.

Tercera. 1. La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que sean competencia de los órganos de gobierno de los territorios forales con derechos históricos se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor.

2. La construcción en estos territorios de nuevas carreteras que puedan afectar a las facultades que corresponden al Estado, conforme al artículo 149.1.21.ª y 1.24.ª de la Constitución, requerirá la coordinación y acuerdo con éste.

Cuarta.–El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 33 esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. 1. Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

2. Los preceptos del Reglamento General de Carreteras que regulan las autovías se entenderán referidos a las vías rápidas contempladas en la presente Ley y no serán de aplicación a las autovías definidas en ella.

Asimismo, la regulación contenida en los puntos 3 al 11 del artículo 117 del citado Reglamento deberá aplicarse tanto a las autopistas como a las autovías y vías rápidas definidas en la presente Ley.

Segunda. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley deberá ser retirada cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

DISPOSICION DEROGATORIA

1. Se derogan las disposiciones siguientes en lo referente a materia de carreteras:

- Ley de 11 de abril de 1939, que aprueba el Plan de Obras Públicas.
- Ley de 18 de abril de 1941, que aprueba el Plan de Obras Públicas, complementario del que se comprende en la Ley de 11 de abril de 1939.
- Ley de 17 de julio de 1945, que incluye en el Plan General de Carreteras del Estado los accesos a aeropuertos.
- Ley de 18 de diciembre de 1946, que aprueba el Plan adicional al vigente de caminos locales del Estado.
- Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.
- Real Decreto 2850/1977, de 23 de julio, por el que se aprueba la clasificación de las redes de carreteras estatales existentes.
- Apartados b) y c) del artículo 13 y apartado b) del artículo 15 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

2. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en esta Ley.

DISPOSICION FINAL

El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, aprobará el Reglamento General de ejecución de la presente Ley.

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca a 29 de julio de 1988.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

CATALOGO DE CARRETERAS DE LA RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
A-1	Autopista del Norte	Burgos (N-I)	Enlace Armiñón (A-68)	
A-2	Autopista del Nordeste	Zaragoza (N-II)	El Vendrell (A-7)	
		Papiol (A-7)	Barcelona	
A-4	Autopista del Sur	Dos Hermanas (N-IV)	Puerto Real	
A-6	Autopista del Noroeste	Las Rozas	Adanero	
A-7	Autop. del Mediterráneo	Frontera Francesa	Valencia	
		Silla	Alicante	
A-8	Autop. del Cantábrico	Frontera Francesa	San Sebastián	
		San Sebastián	Bilbao (Basauri)	
		Gijón (Lloreda)	Avilés (Llaranes)	
A-9	Autopista del Atlántico	La Coruña (N-550)	Santiago de Compostela	
		Pontevedra	Vigo	
A-17	Autopista de Barcelona	Autopista (A-18)	Montmelo	
A-19	Autopista Barcelona-Massanet)	Mongat	Mataró	
A-49	Autopista Sevilla-Huelva	Sevilla	Huelva	
A-66	Autop. León-Avilés y Gijón	León (N-630)	Campomanes (N-630)	
		Oviedo	Serín (A-8)	
		Lloreda (A-8)	Gijón	
A-67	Autop. Santander-Torrelavega	Santander	Torrelavega	
A-68	Autopista Bilbao-Zaragoza	Bilbao (Basauri)	Zaragoza	
M-30	Circunvalación de Madrid	Manoteras (N-I)	Nudo Sur	
		Nudo Sur	Puente del Rey (N-V)	
		Puente del Rey	Pte. de los Franceses	Actual M-500
		Pte. de los Franceses	Puerta de Hierro	Antigua M-VI
		Puerta de Hierro	Intersección C-607	Actuales C-401 y C-607
		Intersección C-602	Nudo Norte	Actual C-607
		Nudo Norte	Manoteras (N-I)	
B-30	Calzada laterales A-7			
MA-20	Ronda de Málaga	Intersección N-340	Málaga	
N-I	Madrid a Irún	Madrid	L.P. de Alava	
N-II	Madrid a Francia por Barcelona	Madrid	Barcelona (Puerto)	Incluye actual B-10
		Mongat	Frontera Francesa	
N-III	Madrid a Valencia	Madrid	Valencia	
N-IV	Madrid a Cádiz	Madrid	Cádiz	
N-V	Madrid a Portugal por Badajoz	Madrid	Frontera portuguesa	
N-VI	Madrid a La Coruña	Madrid	La Coruña (N-550)	Incluye LC-210

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
N-100	Acceso al aeropuerto de Madrid	N-II	Aeropuerto	Actual N-II/55
N-110	Soria a Plasencia	S. Esteban de Gormaz (N-122)	Plasencia (N-630)	Incluye SG-712 y SG-724
N-111	Madrid a Pamplona y S. Sebastián	Medinaceli (N-II)	L.P. de Navarra	
N-113	Soria a Pamplona	Int. N-122 (Agreda)	L.P. Navarra	Actual C-101
N-120	Logroño a Vigo	Int. N-232	Int. N-601	Incluye BU-810 y LE-911
		León	Astorga (N-VI)	
		Toral de los Vados	Monforte	
		Monforte	Orense	Actual C-546
		Orense	Puerto de Vigo	
N-121	Tarazona a Francia por Dancharinea	Tarazona (N-122)	L.P. de Navarra	
N-122	Zaragoza a Portugal por Zamora	Zaragoza	Valladolid	
		Tordesillas	Frontera Portuguesa	
N-123	Zaragoza a Francia por el Valle de Arán	Barbastro	Benabarre	Incluye C-130, C-139 HU-904 y C-1311
N-124	Logroño a Vitoria	Gimileo (N-232)	L.P. Alava (Briñas)	Actual N-232
N-125	Acceso al Aeropuerto de Zaragoza	N-II	N-232	Actual Z-300
N-126	Acceso a la Autopista A-68	Casalarreina (N-232)	Enlace A-68	Actual N-232
N-141	Bossot a Francia por el Postillón	Bossot (N-230)	Frontera Francesa	Actual C-141
N-145	Seo de Urgell a Andorra	Seo de Urgell (N-260)	Frontera Andorrana	Actual C-145
N-152	Barcelona a Puigcerdá	Ripoll (N-260)	Frontera Francesa	
N-154	Acceso a Llivia	Intersección N-152	Llivia	Actual N-152. Ramal Llivia
N-156	Acceso al Aeropuerto de Gerona	N-II	Aeropuerto	Actual GE-534
N-204	Cuenca a Soria	Sacedón (N-320)	Almadrones (N-II)	Actual C-204
N-211	Guadalajara a Alcañiz y Lérida	Alcolea del Pinar (N-II)	Monreal (N-330)	
		Caminreal (N-330)	Fraga (N-II)	Incluye la actual C-231
N-220	Acceso al Aeropuerto de Valencia	N-III	Aeropuerto	Actual V-611
N-225	Teruel al Grao de Castellón	Alfáiz (N-234)	Grao de Castellón	Incluye las actuales V-400, CS-75, Camino de Fadrell, CS-700 y CS-701
N-230	Tortosa a Francia por el Valle Arán	Lérida (N-II)	Frontera Francesa	
N-232	Vinaroz a Santander	Vinaroz	L.P. de Navarra	Incluye act. Z-190 y Z-80
		L.P. Navarra	Pancorbo (N-I)	
		Sta. Mª de Ribarredonda (N-I)	Pto. del Escudo (N-623)	
N-234	Sagunto a Burgos	Sagunto (N-340)	Teruel (N-330)	
		Daroca (N-330)	Burgos (N-I)	
N-235	Acceso a Amposta desde la A-7	A-7	Aldea (N-340)	Actual C-235
N-236	Acceso a Lérida desde la A-2	Lérida (A-2)	Lérida (N-II)	
N-237	Sagunto a El Grao	Sagunto (N-340)	Puerto de Sagunto	Actual C-237

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
N-238	Acceso al puerto de Vinaroz	Uldecona (A-7)	Puerto de Vinarez	Actual CS-332
N-240	Tarragona a S. Sebastián y Bilbao	Tarragona	Huesca	
		Jaca N-330	L.P. de Navarra	Incluye actual C-134
N-260	Eje Pirenaico	Frontera Francesa	Figueras (N-II)	Actual C-252
		Figueras (N-II)	Besalú (C-150)	Actual C-260
		Besalú (C-150)	Ripoll (N-152)	Actual C-150
		Puigcerdá(N-152)	Adrall (C-1313)	Actual C-1313
		Adrall (C-1313)	Sort (C-147)	Actual C-146
		Sort (C-147)	La Pobla de Segur (C-147)	Actual C-147
		La Pobla de Segur (C-147)	Castejón de Sos (C-139)	Actual C-144
		Castejón de Sos (C-139)	Campo (C-139)	Actual C-139
		Campo (C-139)	Ainsa (C-138)	Actual C-140
		Ainsa (C-138)	Broto (C-140)	Actual C-138
		Broto (C-140)	Biescas (C-136)	Actual C-140
		Biescas (C-136)	Sabiñánigo (N-330)	Actual C-136
N-301	Madrid a Cartagena	Ocaña (N-IV)	Pto. de Cartagena	
N-310	Ciudad Real a Valencia	Manzanares (N-IV)	Villanueva de la Jara (N-320)	Incluye actuales CR-141 CR-132, C-400, CR-150, AB-150 C-3214, C-311 y CR-931
N-320	Albacete a Guadalajara y Burgos	La Gineta (N-301)	Guadalajara (N-II)	Incluye actuales CR-141, C-102, C-100 y M-103
		Azuqueca (N-II)	Venturada (N-I)	
N-322	Córdoba a Valencia	Bailén (N-IV)	Requena (N-III)	
N-323	Bailén a Pto. de Motril	Bailén (N-IV)	Puerto de Motril	
N-325	Teruel a Murcia	Novelda (N-330)	Crevillente)	Actual N-330
N-330	Alicante a Francia por Zaragoza	Alicante	Requena (N-III)	
		Utiel (N-III)	Zaragoza (A-2)	Incluye la Z-150
		Zaragoza (A-2)	Frontera Francesa	
N-331	Córdoba a Málaga	Cuesta del Espino (N-IV)	Málaga	Incluye act. N-321 y N-342
N-332	Cartagena a Valencia	Cartagena (N-301)	Valencia (N-III)	Incluye tramo urbano en Cartagena
N-335	Acceso al Pto. de Valencia	Quart de Poblet (N-III)	Pto. de Valencia	Actual V-30
N-337	Acceso al pto. de Gandía	Gandía (N-332)	Grao de Gandía	Actual C-320
N-338	Acceso al Aeropuerto de Alicante	N-332	Aeropuerto	Actual A-344
N-339	Acceso al Aeropuerto de Sevilla	N-IV	Aeropuerto	Act. SE-201 y SE-202
N-340	Cádiz y Gibraltar a Barcelona	San Fernando (N-IV)	Alicante (N-332)	Incluye actual MU-241
		San Juan (N-332)	Valencia	Incluye actual V-V-2004
		Puzol (A-7)	Barcelona	Incluye antigua N-II
N-341	Acceso al puerto de Carboneras	Venta del Pobre (N-344))	Pto. de Carboneras	Actual AL-101
N-343	Acceso a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena	Alumbres (N-332)	Pto. de Escombreras	Actual MU-321

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
N-344	Almería a Valencia por Yecla	Almería	Los Gallardos (N-340)	Incluye act. AL-100, N-332
		Alcantarilla (N-340)	Molina de Segura (N-301)	Incluye act. MU-534 y MU-532
		N-301	Fte. La Higuera (N-430)	Incluye act. MU-400, C-3213 C-3314, MU-424, AB-454, AB-450 A-201, V-201 y C-320
N-345	Acceso a la dársena de Portman del Puerto de Cartagena	La Unión (N-332)	Pto. de Portman	Actual MU-313
N-346	Accesos al aeropuerto de Jerez de la Frontera	N-IV	Aeropuerto	Actual CA-401
N-348	Acceso al Aeropuerto de Málaga	N-340	Aeropuerto	
N-351	Acceso a La Línea	Inter. N-340	La Línea	
N-400	Toledo a Cuenca	Toledo	Cuenca	
N-401	Madrid a Ciudad Real por Toledo	Madrid	Ciudad Real (N-430)	Incluye act. CR-752
N-403	Toledo a Valladolid	Toledo	Adanero (N-601)	
N-420	Córdoba a Tarragona por Cuenca	Montoro(N-IV)	Ciudad Real (N-430)	Incluye act. CO-501 y camino del IRYDA Montoro-Cardeña
		Daimiel (N-430)	Ademuz (N-330)	
		Teruel (N-234)	Montalbán (N-211)	
		Valdealgorta (N-232)	Tarragona (N-340)	
N-430	Badajoz a Valencia por Almansa	Torrefresneda (N-V)	Játiva (N-340)	Incluye parte de las act. locales C-413 CR-752 y CR-142
N-431	Sevilla a Portugal por Huelva	Sevilla	La Pañoleta (N-630)	
		La Nicoba (A-49)	Frontera Portuguesa	Incluye act. H-101
N-432	Badajoz a Granada	Badajoz (N-V)	Granada	
N-433	Sevilla a Lisboa	Venta del Alto (N-630)	Frontera Portuguesa	
N-435	Badajoz y Zafra a Huelva	Albuera (N-432)	S. Juan del Puerto (A-49)	
N-437	Acceso al Aeropuerto de Córdoba	Córdoba	Aeropuerto	
N-441	Acceso al Puerto de Huelva	Pequerillas (N-431)	Puerto de Huelva	
N-442	Acceso al pto. exterior de Huelva	Huelva (N-441)	Pto. exterior de Huelva	Actual C-442
N-443	Acceso a Cádiz desde la N-IV	Puerto Real (A-4)	Cádiz (N-IV)	Actual CA-610
N-501	Madrid a Salamanca	Avila (N-110)	Salamanca (N-620)	
N-502	Avila a Córdoba	Avila (N-110)	Casar de Talavera (N-V)	Actual C-502
		Talavera (N-V)	Herrera del Duque	Actual C-503
		Herrera del Duque	Pto. de los Carneros (N-430)	Incluye parte act. C-413
		Pto. de los Carneros (N-430)	Almadén	Incluye C-503, C-413, PA-V-4014, PA-V-4194 y CR-V-4194
		Almadén	Espiel (N-432)	Actual C-411
N-521	Trujillo a Portugal por Valencia de Alcántara	Trujillo (N-V)	Frontera portuguesa	
N-525	Zamora a Santiago	Benavente (N-VI)	Santiago (N-550)	Incluye OR-420, OR-421 C-620.
N-532	Verín a Portugal	Verín (N-525)	Frontera Portuguesa	Actual C-532
N-536	León a Orense	Ponferrada (N-VI)	La Rua (N-120)	
N-540	Lugo a Portugal por Orense	Lugo (N-VI)	Cambeo (N-525)	

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
N-541	Orense a Pontevedra	Orense (N-525)	Pontevedra	Incluye OR-402
N-542	Acceso a Orense	Cruce del F.C.	Intersección N-525	
N-543	Acceso a Lugo	Intersección N-540	Intersección N-640	Antigua N-540 y antigua N-VI
N-547	Lugo a Santiago	Guntin (N-540)	Labacolla (N-634)	Actual C-547
N-550	La Coruña a Tuy	La Coruña	Tuy	Incluye act. PO-312;PO-370 y PO-372
N-551	Acceso a Tuy	Tuy	Nuevo Pte.Internacional	Actual C-550
N-552	Acceso al Puerto de Vigo	Redondela (N-550)	Puerto de Vigo	Actual N-550
N-553	Acceso a Pontevedra	Pontevedra Sur (A-9)	Pontevedra (N-558)	
N-554	Acceso a Redondela	Vilaboa (N-550)	Cangas (A-9)	Actual C-550
N-555	Accesos al Aeropuerto de Vigo	Redondela	Aeropuerto	Actual PO-321
N-556	Accesos al Aeropuerto de Vigo	Vigo	Aeropuerto	Actual PO-322
N-557	Acceso al Puerto de La Coruña	La Coruña(N-550))	Puerto de La Coruña	Actual N-VI
N-558	Acceso al Puerto de Marin	Pontevedra (N-550)	Puerto de Marín	Actual PO-370
N-601	Madrid a León por Valladolid	Adanero	León	Incluye la actual N-403
N-603	Madrid a Segovia	San Rafael (N-VI)	Segovia	
N-610	Palencia a Orense	Palencia	Benavente (N-VI)	Incluye C-620
N-611	Palencia a Santander	Baños de Cerrato (N-620)	Santander	
N-620	Burgos a Portugal por Salamanca	Burgos (N-I)	Frontera portuguesa	Incluye SA-331 y SA-332
N-621	León a Santander por Potes	León	Unquera (N-634)	Incluye act.LE-242; S-240 y S-242
N-623	Burgos a Santander	Burgos	Santander	Incluye la actual S-454
N-625	León a Santander por Cangas de Onis	Mansilla(N-601)	Cistierna (N-621)	Actual LE-211
		Riaño (N-621)	Arriondas (N-634)	Incluye act.C-635 y C-637
N-629	Burgos a Santoña	Cereceda (N-232)	Colindres (N-634)	Incluye act. BU-531;BU-540 BU-541 y C-629
N-630	Gijón a puerto de Sevilla	Gijón (N-632)	Gijón (A-8)	
		Oviedo	Puerto de Sevilla	Incluye act. SA-333;N-431 SE-600;SE-601;SE-602; y SE-604
N-632	Ribadesella a Luarca por Gijón y Avilés	Llovio (N-634)	Gijon (A-8)	
		Avilés (A-8)	Canero (N-634)	
N-634	San Sebastián a Santiago de Compostela	I..P. de Vizcaya	Daamonde (N-VI)	
		Portobello (N-VI)	Santiago (N-550)	
N-635	Santander a Francia por -- San Sebastián	Santander	Solares (N-634)	
N-636	Acceso al aeropuerto de -- Santander	Intersección N-635	Aeropuerto	Actual N-636
N-640	Vegadeo a Puerto de Villagarcía de Arosa	Barres (N-634)	Lugo (N-540)	Incluye actual LU-663
		Nespereira (N-540)	Lalín (N-525)	
		Chapa (N-525)	Pto. Villagarcía de Arosa	Incluye actual C-531

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZO	FINAL	OBSERVACIONES
N-641	Acceso al Pto. de Gijón (Musel)	Int. N-630 (Gijón)	Pto. de Gijón (Musel)	
N-642	Acceso al Pto. de S. Ciprián	Vegadeo (N-640)	Ribadeo (N-634)	
		Barreiros (N-634)	Pto. San Ciprián	Incluye LU-142
N-643	Acceso Aeropuerto de Asturias	Inter. N-632	Aeropuerto	Actuales O-643 y s/n
N-651	Acceso al Pto. de El Ferrol	Betanzos	Pto. de El Ferrol	Incluye LC-120

18845 *LEY 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

Numerosas experiencias internacionales y la propia española, acumuladas a lo largo de muchos años, han puesto de manifiesto la absoluta necesidad de someter las Entidades financieras a un régimen especial de supervisión administrativa, en general mucho más intenso que el que soporta la mayoría de los restantes sectores económicos. Esas entidades captan recursos financieros entre un público muy amplio, carente en la mayor parte de los casos de los datos y los conocimientos necesarios para proceder a una evaluación propia de la solvencia de aquéllas. La regulación y supervisión públicas aspiran a paliar los efectos de esa carencia, y facilitan la confianza en las entidades, una condición imprescindible para su desarrollo y buen funcionamiento, esencial no sólo para los depositantes de fondos, sino para el conjunto de la economía, dada la posición central que reúnen esas entidades en los mecanismos de pago.

Esos problemas se suelen afrontar en todas las partes articulando unos dispositivos especiales de supervisión de las instituciones. Dichos mecanismos se componen básicamente de un conjunto de normas tendentes a facilitar a la autoridad supervisora una completa información sobre la situación y evolución de las entidades financieras, y de otro conjunto de normas tendentes a limitar o prohibir aquellas prácticas u operaciones que incrementen los riesgos de insolvencia o falta de liquidez, y a reforzar los recursos propios con que pueden, en su caso, atenderse esos riesgos, evitando perjuicios para los depositantes. Obviamente, la eficacia de las normas depende de la existencia de unas facultades coercitivas suficientes en manos de las autoridades supervisoras de las entidades financieras, cuyo desarrollo, a través de un régimen adecuado de sanciones administrativas, debe cerrar el sistema regulador.

En nuestro ordenamiento son muy abundantes las normas que establecen preceptos inspirados en los criterios expuestos más arriba para los diferentes tipos de entidades financieras, definiendo unas infracciones de los mismos sancionables por la vía administrativa. Esa normativa presenta, sin embargo, deficiencias muy graves, que se pueden agrupar en dos categorías: las que oscurecen la correcta aplicación del principio de legalidad aplicable a las normas sancionadoras en sus elementos esenciales (atribución de potestades sancionadoras a la Administración, tipificación precisa de las infracciones y sanciones); y las que surgen de la enorme dispersión y variedad de las disposiciones en que se recoge la normativa, con las lagunas legales y las faltas de coordinación correspondiente.

Para atender esas deficiencias, y siguiendo al mismo tiempo la política promovida por la CEE de impulsar la creación de un marco común de supervisión de las entidades financieras, resulta necesaria la publicación de la presente Ley. Con ella se pretende adecuar el derecho sancionador en la materia a las normas constitucionales aplicables a la doctrina sentada al respecto por el Tribunal Constitucionl, e igualmente afectar al conjunto más amplio posible de instituciones financieras, generalizando así este aspecto de su estatuto legal.

Haciendo un repaso de su contenido, pueden destacarse los siguientes principios y soluciones:

I. Se establece una normativa sancionadora común para el conjunto de las entidades de crédito, denominación más acorde con nuestra tradición jurídica que la de «establecimiento de crédito», a la que sustituye, y que se extiende además a otros tipos de instituciones financieras que desarrollan esencialmente la actividad que define a una entidad de crédito.

II. Se determinan con claridad los sujetos pasivos de la potestad sancionadora, implicando a la entidad infractora y, caso de concurrir responsabilidad en ellos, a quienes ejerzan en aquélla cargos de administración, dirección o control.

III. Se tipifican las infracciones, tratando de obtener un equilibrio entre la imprescindible concreción de las conductas sancionables, atendiendo a su gravedad, y la definición de aquéllas con el grado necesario de generalidad que evite el posible vaciamiento futuro de la ley, así como el exceso de casuismo o la exhaustividad en su relación, tan imposible como inútil en una actividad sujeta a rápida evolución.

IV. Se establece una gama de sanciones acomodada a la gravedad de las infracciones, permitiendo, sin merma de la seguridad jurídica de los afectados, la aplicación del principio de proporcionalidad.

V. Por último, y en cuanto a la cuestión de las competencias sancionadoras, la aplicación de la Ley corresponde al Estado, sin perjuicio del ejercicio de las potestades que en la materia corresponden a las Comunidades Autónomas. En todo caso, éstas deberán ejercerse respetando los principios que se declaran básicos, con amparo de los apartados 11.ª, 13.ª y 18.ª del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, al tiempo que se reserva a la competencia estatal la sanción de las infracciones que afecten a normas de carácter monetario o de solvencia.

Junto al desarrollo de estos temas centrales, y de las cuestiones de procedimientos ligadas estrechamente a ellos, se aprovecha esta Ley para regular otros aspectos importantes que guardan relación con el derecho sancionador y cuya normativa era fragmentaria, incompleta o defectuosa: las facultades de la Administración para tutelar que las denominaciones y actividades reservadas a las entidades de crédito no se ejerzan por personas, físicas o jurídicas, no habilitadas para ello; y las medidas de intervención y sustitución de sus órganos de administración que, en circunstancias excepcionales, pueden ser adoptadas por los organismos competentes. En relación con el importante sector de las entidades de seguros, no se limita esta Ley a cubrir lagunas, sino que se opta por extender a las mismas, con las naturales adaptaciones, su régimen sancionador y sus soluciones en materia de medidas de intervención y sustitución de los administradores. Con ello se ha perseguido tanto dar un paso más hacia la homogeneidad del derecho sancionador administrativo del mundo financiero, como superar las deficiencias advertidas en la aplicación de los correspondientes preceptos de la Ley 33/1984, de 2 de agosto, sobre Ordenación del Seguro Privado.

La presente Ley va, sin embargo, más allá de la regulación estricta del régimen disciplinario de las entidades de crédito. En defecto de una ley general sobre ordenación de la actividad de las entidades de crédito, cuya necesidad se deja sentir, pero que, por su complejidad, no puede abordarse con premura, se ha considerado conveniente aprovechar la aprobación de esta Ley para resolver ciertos problemas sustantivos importantes del régimen legal de las diversas categorías de entidades financieras.

Así, figuran en ella disposiciones que responden a un intento de plantear de forma global el marco de actuación de las entidades de crédito, ampliando el ámbito de aplicación de este concepto al Instituto de Crédito Oficial, a las sociedades de arrendamiento financiero y a las sociedades mediadoras del mercado de dinero y eliminando normas vigentes que fuerzan una especialización artificiosa de determinadas entidades financieras, o constituyen una restricción innecesaria para la actividad de otras. En tal sentido cabe reseñar la generalización a todas las entidades de crédito de la posibilidad de emitir obligaciones sin límites relacionados con su capital; la ampliación a los bancos de la facultad de emitir cédulas hipotecarias, o de realizar, junto a las Cajas de Ahorro y cooperativas de crédito, operaciones de arrendamiento financiero; y la autorización al Gobierno para someter a todas las entidades de crédito a las normas vigentes sobre coeficientes de caja, inversión o recursos propios. No obstante, la unificación de trato no es absoluta. En particular se mantienen limitaciones a la capacidad de determinadas entidades de crédito especializadas de utilizar ciertas modalidades de captación de fondos del público.

En la misma línea se sitúa la concentración en el Banco de España de las funciones de registro, control e inspección de todas las entidades de crédito, así como de las sociedades de garantía recíproca. Esa concentración se justifica, primero, por la similitud de las actividades y la problemática de esas entidades, que precisan un tratamiento coordinado; segundo, por las frecuentes vinculaciones que existen de hecho entre entidades de crédito de diferentes tipos; y tercero, en el caso