Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 234, de 30 de septiembre de 2015
Referencia: BOE-A-2015-10439

ÍNDICE

Preámbulo 5

CAPÍTULO I. Disposiciones generales 12

Artículo 1. Objeto. 12

Artículo 2. Definiciones. 13

Artículo 3. Elementos funcionales. 14

Artículo 4. Carreteras y Red de Carreteras del Estado. 14

Artículo 5. Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado. 15

Artículo 6. Deber de información. 16

CAPÍTULO II. Planificación, proyecto, construcción y explotación de carreteras 16

Sección 1.ª Planificación 16

Artículo 7. Plan estratégico de las carreteras del Estado. 16

Artículo 8. Coordinación con otros departamentos ministeriales. 17

Sección 2.ª Programación, estudios y proyectos de carreteras 17

Artículo 9. Principios generales. 17

Artículo 10. Programas de carreteras. 18

Artículo 11. Estudios de carreteras. 18

Artículo 12. Aprobación de estudios y proyectos. 19

Artículo 13. Evaluación ambiental. 20

Artículo 14. Evaluación y auditorías de seguridad viaria. 20

Artículo 15. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera. 20
Artículo 16. Ordenación del territorio y ordenación urbanística. 21
Sección 3.ª Construcción de carreteras 22
Artículo 17. Expropiación y afección de bienes y derechos.. 22
Artículo 18. Exención de controles previos. 23
Sección 4.ª Financiación 24
Artículo 19. Financiación. 24
Artículo 20. Contribuciones especiales. 24
Sección 5.ª Explotación 25
Artículo 21. Explotación. 25
Artículo 22. Competencia. 25
Artículo 23. Exenciones de peaje. 25
Artículo 24. Gestión indirecta por concesión. 26
Artículo 25. Otros sistemas de gestión indirecta. 26
Artículo 26. Áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros. 26
Artículo 27. Adjudicación de áreas de servicio.. 27
Artículo 27 bis. Afectación. 28
CAPÍTULO III. Uso y defensa de las carreteras 28
Sección 1.ª Limitaciones de la propiedad 28
Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales. 28
Artículo 29. Zona de dominio público. 29
Artículo 30. Obligación de deslinde y facultad de investigación. 31
Artículo 31. Zona de servidumbre. 31
Artículo 32. Zona de afección. 32
Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad. 32
Artículo 34. Facultad de expropiación. 33
Artículo 35. Paralización de obras o suspensión de usos no legalizados. 34
Artículo 36. Limitación de accesos. 35
Artículo 37. Publicidad.. 36
Artículo 38. Limitaciones a la circulación. 36
Artículo 39. Instalaciones de aforo y pesaje. 37

Artículo 40. Daños a la carretera. . . . 37
Sección 2.ª Infracciones y sanciones . . . 37
Artículo 41. Infracciones. . . . 37
Artículo 42. Potestad sancionadora. . . . 39
Artículo 43. Sanciones. . . . 40
Artículo 44. Competencia. . . . 40
Artículo 45. Prescripción de infracciones. . . . 40
CAPÍTULO IV. Travesías y tramos urbanos . . . 41
Artículo 46. Travesías. . . . 41
Artículo 47. Tramos urbanos. . . . 41
Artículo 48. Estudios de delimitación de tramos urbanos. . . . 41
Artículo 49. Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras. . . . 42
Disposiciones adicionales . . . 42
Disposición adicional primera. Catálogo de carreteras estatales. . . . 42
Disposición adicional segunda. Normativa técnica básica y señalización. . . . 42
Disposición adicional tercera. Transferencia de carreteras y tramos. . . . 42
Disposición adicional cuarta. Intereses de la defensa nacional. . . . 42
Disposición adicional quinta. Inscripciones en el Catastro. . . . 43
Disposición adicional sexta. Cooperación interadministrativa. . . . 43
Disposición adicional séptima. Gestión directa de la construcción y/o explotación de las carreteras estatales por SEITTSA. . . . 43
Disposiciones transitorias . . . 44
Disposición transitoria primera. Delimitación de tramos urbanos. . . . 44
Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de expropiaciones. . . . 44
Disposición transitoria tercera. Régimen sancionador de las concesiones. . . . 44
Disposiciones derogatorias . . . 44
Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . 44
Disposiciones finales . . . 45
Disposición final primera. El Reglamento de la Ley de Carreteras. . . . 45
Disposición final segunda. Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. . . . 45

Disposición final tercera. Modificación del texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio. 45

Disposición final cuarta. Actualización de sanciones. 45

Disposición final quinta. Título competencial. 45

Disposición final sexta. Entrada en vigor. 46

ANEXO I. Definiciones 46

ANEXO II. Catálogo de la Red de Carreteras del Estado. 47

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 29 de enero de 2026

FELIPE VI

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:

PREÁMBULO

La Constitución española, en sus artículos 149.1.21.ª y 24.ª, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

La clásica consideración de la carretera en su triple aspecto, como dominio público, como obra pública y como soporte para la prestación de un servicio público, se ha visto reflejada con mayor o menor intensidad en las sucesivas legislaciones viarias que desde hace siglos se han venido sucediendo en nuestro país, procurando adaptarse en cada momento histórico a la evolución de su realidad física y de las demandas de la sociedad a la cual habían de servir.

En este sentido puede afirmarse que la legislación viaria española siempre ha gozado de un nivel paralelo al de las carreteras objeto de su regulación, que es en la actualidad muy notable en España alcanzando en las últimas décadas una extensión y calidad técnica que puede compararse muy satisfactoriamente con las de las naciones más desarrolladas, merced a un esfuerzo sin precedentes de la sociedad española en el ámbito de las infraestructuras acorde con sus características como elemento básico en el sistema de transporte y en la vertebración territorial del país.

La hasta ahora vigente Ley de Carreteras, Ley 25/1988, de 29 de julio, fue promulgada después de que en los años anteriores se hubiera producido la transferencia a las comunidades autónomas de una parte importante de las carreteras del Estado, y en un momento en el que se estaba iniciando la modernización de la red en cumplimiento del Plan General de Carreteras 1984-1991. Dicha Ley fue modificada parcialmente por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, el Real Decreto-ley 11/2001, de 22 de junio, la Ley 14/2000 de 29 de diciembre, el Real Decreto-ley 15/1999, de 1 de octubre, la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, la Ley 13/1996, de 30 de diciembre y la Ley 42/1994, de 30 de diciembre.

En desarrollo de la citada Ley, el Reglamento General de Carreteras fue aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, siendo modificado parcialmente por el Real Decreto 114/2011, de 9 de Febrero, Real Decreto 597/1997, de 16 de abril, Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, y Ley 42/1994, de 30 de diciembre.

Ha transcurrido más de un cuarto de siglo desde el inicio de aquel traspaso de carreteras y desde la promulgación de la Ley, y en este tiempo se han producido cambios sustanciales en las redes de carreteras tanto del Estado como de las comunidades autónomas y administraciones locales. También se han producido importantes cambios en la consideración social hacia aspectos tales como la seguridad viaria, la integración de las infraestructuras en el medio ambiente, la búsqueda de la eficiencia en la gestión de las redes de transporte, y en la de los recursos financieros públicos, asuntos todos ellos en los que las demandas de la sociedad española son en la actualidad más exigentes que en los años en que se promulgó la Ley anterior. Por otra parte, es cada vez mayor la atención que se concede al servicio que prestan las carreteras y no sólo a las obras que han que llevarse a cabo para ello, considerando que el buen servicio exige mucho más que la mera ejecución de las infraestructuras.

Se impone así la obligación de resolver los problemas que crea la creciente necesidad de mayor movilidad ocupando el menor territorio posible, lo cual determina la prioridad de

optimizar el servicio que presta la infraestructura existente antes de construir nuevas carreteras. Esta optimización del servicio se basa en la adecuada integración de los diferentes modos de transporte, en potenciar el transporte público, en una efectiva coordinación tanto entre las distintas redes de carreteras como en la intermodalidad, y en preservar adecuadamente tanto la condición física de las vías, mediante una conservación y explotación adecuadas, como su condición funcional, evitando que se degrade por usos ajenos a su función o por actuaciones perjudiciales para ésta.

Igualmente se impone la necesidad de conciliar el planeamiento y desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio con el mantenimiento del flujo de tráfico de largo recorrido libre de entorpecimientos que podrían afectar muy negativamente a la Red de Carreteras del Estado y provocar ineficiencias en la gestión de los recursos que a ella se dedican.

Es por todo ello por lo que resulta necesario actualizar la legislación de Carreteras, procurando mantener una cierta continuidad en su estructura y contenido pero con las modificaciones precisas para adecuar sus preceptos a lo que actualmente requiere la adecuada prestación del servicio público viario.

Por ello se ha considerado conveniente introducir en la Ley el concepto de servicio público viario, el cual, aunque conocido y considerado tradicionalmente como base de la gestión de carreteras, no quedaba explícitamente reflejado en la legislación de carreteras vigente.

En línea con lo indicado, el texto refleja la importancia que debe darse a aquellos aspectos de la gestión orientados a lograr la mayor compatibilidad y coordinación posibles entre la construcción, conservación y explotación de infraestructuras y la gestión y defensa del medio ambiente en su concepto más amplio.

Por otra parte, el notable desarrollo de las redes de carreteras en España impone la necesidad de reajustar las competencias del Estado y de las restantes administraciones públicas sobre determinadas carreteras, de forma que se obtenga una racionalización de la gestión de las redes basada en criterios funcionales. Esta racionalización es esencial para conseguir la imprescindible coordinación entre las actuaciones de cada Administración en sus propias redes, ya que de lo contrario, el solape de funciones hace muy difícil evitar disfunciones y armonizar planificaciones. Asimismo, se hace imprescindible agilizar el procedimiento para posibilitar los intercambios de titularidad entre las distintas redes cuando la permuta o cesión de tramos o itinerarios sea conveniente para el interés público.

En este sentido resulta básico el criterio de que a la Administración General del Estado le compete proporcionar servicio al tráfico de largo recorrido uniendo los núcleos de población más importantes y al que se dirige a los principales puntos de conexión del territorio nacional con las redes de los países vecinos, con los principales centros logísticos, etc… todo ello en los términos que se establecen en esta ley. Corresponde a las Administraciones Autonómicas y Locales, por otra parte, hacerse cargo del servicio de distribución del tráfico desde la red de largo recorrido hasta los distintos puntos del territorio de su ámbito territorial, siendo su papel por tanto complementario pero fundamental para lograr una óptima accesibilidad al territorio.

La especialización funcional de las redes de carreteras es un principio esencial, no solo para facilitar la buena coordinación entre Administraciones, sino también, y en esto se corresponde con otra de las prioridades sociales antes mencionadas, para optimizar la seguridad viaria. En efecto, la separación en lo posible de los tráficos de largo, medio y corto recorrido es siempre una acción eficaz para luchar contra la accidentalidad, ya que propicia el uso de la vía de forma más homogénea y por tanto más previsible.

Íntimamente relacionada con el tipo de servicio que debe prestar la vía, y en particular con la seguridad, se encuentra también la necesidad de controlar los accesos a las carreteras. La legislación anterior ya contemplaba este aspecto; sin embargo, de forma creciente durante los últimos veinticinco años, el desarrollo urbanístico, comercial e industrial viene sometiendo a las carreteras del Estado a una presión continua de apertura de nuevas conexiones para facilitar el acceso a desarrollos de todo tipo, obviando que cada nuevo acceso es un nuevo punto conflictivo y que la accesibilidad a los puntos concretos del territorio, aunque estén cercanos a la red de largo recorrido, debe hacerse a través de redes de distribución para no perjudicar la función principal de las carreteras del Estado.

Es con base en este servicio y al tráfico de largo recorrido como destinatario principal de las carreteras de dicha Red, hacia donde deben dirigirse los esfuerzos de la Administración

de Carreteras del Estado, teniendo en cuenta dichos principios a la hora de que las actuaciones puntuales a planear y desarrollar por terceros a lo largo de su recorrido sean compatibles con el fin principal de la vía, tanto en la defensa de sus zonas de protección legalmente determinadas como en la adecuada gestión de los accesos solicitados por los desarrollos colindantes; sean de carácter público o privado, con la perspectiva de la seguridad viaria como objetivo básico entre los mencionados. Sin menoscabo del principio constitucional de la coordinación entre Administraciones, la defensa de la vía exige que las actuaciones futuras a realizar tomando como apoyo a la misma, se hagan sobre la base de la compatibilidad con el uso principal de la infraestructura, la cual deberá ser demostrada por el interesado promotor de cualquier actuación que pudiere afectar a la vía.

Las consideraciones expuestas sobre la racionalización de la red y la necesidad de insistir en el control de los accesos a la misma hacían preciso modificar la clasificación de las carreteras, suprimiendo la categoría de las vías rápidas y creando la de carreteras multicarril. Así, en esta ley se suprime la anterior categoría de «vía rápida» porque no es necesaria una categoría especial para estas carreteras convencionales cuyo nombre implica además un mensaje contrario a la seguridad viaria, así como para la adecuación con otras leyes sectoriales muy relacionadas con el ámbito de aplicación de esta norma.

Con objeto de facilitar la puesta en práctica de todo lo anterior dentro de la Red de Carreteras del Estado se establecen las condiciones para definir en ésta una red básica y una red complementaria. También se establece una nueva categoría de carreteras que, siendo de titularidad estatal no pertenecen sin embargo a la Red de Carreteras del Estado propiamente dicha: el viario anexo a dicha Red, y en su seno, las carreteras transferibles a otras Administraciones por no cumplir las condiciones que se exigen para integrarse en la Red del Estado. Se trata de una categoría transitoria, ya que también se establece la obligación de la Administración General del Estado de promover las oportunas transferencias de titularidad, priorizando la figura del acuerdo con la Administración Pública que corresponda. Ello supone el cumplimiento de una de las medidas contenidas en el informe de la Comisión para la reforma de las administraciones públicas, que señalaba que en el ámbito de carreteras y al objeto de evitar duplicidades de gestión se modificará la legislación para la cesión gratuita a ayuntamientos de tramos de carreteras del Estado que sean travesías urbanas.

Otra de las actuales prioridades sociales es la percepción de las infraestructuras viarias bajo el prisma de la movilidad sostenible. Esta sostenibilidad implica entre otras cosas el conseguir la mayor eficiencia en la gestión y uso de la infraestructura existente antes de ocupar más territorio con nuevas carreteras. También la sostenibilidad impone la consideración de la intermodalidad en el entorno de las aglomeraciones urbanas, y la compatibilidad de las carreteras con la mejor defensa y protección del medio ambiente, como aspectos esenciales a tener en cuenta al establecer la política de carreteras. La presente ley recoge estas prioridades y consideraciones y establece una serie de preceptos dirigidos a su implantación práctica en las actuaciones en la red viaria.

La relación entre las carreteras, la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico también se aborda en la Ley, que recoge la necesidad de que los desarrollos urbanísticos integren sus propias previsiones para satisfacer las demandas locales de movilidad que generen. El proceso urbanizador no se puede apoyar en la exigencia continua de nuevas carreteras estatales que vengan a solucionar dichas demandas, ya que esa no es la función de dichas carreteras. Ni se puede pretender que el desarrollo de la Red de Carreteras del Estado esté supeditado únicamente a la planificación territorial y urbanística. El urbanismo debe resolver las necesidades de movilidad que genera, desarrollando sus propios sistemas e infraestructuras, y apoyándose en otras redes viarias, antes de que los flujos de tráfico que producen los nuevos desarrollos desemboquen en la red de largo recorrido.

En relación con los aspectos indicados se contemplan en la Ley una serie de obligaciones que se imponen al Ministerio de Fomento dentro de sus competencias. Concretamente se establece que cuando se estudien tramos de carreteras cercanos a las aglomeraciones urbanas se consideran las alternativas para minimizar la congestión, promoviéndose la intermodalidad y los estudios de movilidad sostenible. Por otra parte, en los informes sobre planes urbanísticos que afecten a las carreteras del Estado se mantiene la necesidad en todos los casos de que haya un informe expreso del Ministerio de Fomento

previo a la aprobación de planes que impliquen modificaciones de las carreteras o de sus accesos y conexiones.

Otra novedad muy significativa consiste en permitir que los distintos corredores incluidos en un estudio de carreteras en redacción puedan ser objeto de un determinado grado de protección que permita que en tanto se desarrolla y aprueba dicho estudio, la proliferación de actuaciones urbanísticas y construcciones de todo tipo no impida el futuro desarrollo de la infraestructuras sobre el corredor seleccionado, para lo cual, sin cambiar la clasificación de los terrenos de todos los corredores en estudio, lo cual constituiría un problema importante de gestión por su envergadura y por su complejidad competencial, al menos permita el control adecuado que limite la extensión de nuevas autorizaciones y licencias por un período de tiempo limitado, minimizando futuros sobrecostes por expropiaciones y dificultades en la gestión administrativa de las mismas.

Por último, deben destacarse algunas otras novedades que se recogen en el nuevo texto. Son las siguientes:

Se precisan las funciones de la explotación de carreteras, que comprende las operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad vial, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera.

Por razones medioambientales y de seguridad viaria se regula la implantación de publicidad, que en carreteras será posible únicamente en tramos urbanos.

Se clarifica el régimen vigente de accesos a las carreteras, incorporando a la Ley algunos preceptos del actual Reglamento General de Carreteras por su importancia para la defensa de la integridad funcional de la red.

Se facilita la coordinación con las redes autonómicas de carreteras estableciendo criterios funcionales para su interconexión con la red del Estado, y supeditando siempre estas decisiones al acuerdo entre Administraciones.

Se modifica levemente la descripción de las zonas de protección de las carreteras, creándose la zona de limitación a la edificabilidad e introduciendo el concepto de servidumbre acústica en su delimitación, modificándose asimismo tanto la descripción de arista exterior de la explanación, para adaptarla a la realidad y resolver los conflictos surgidos en la aplicación de la Ley anterior, como también se modifica la distancia de la línea límite de edificación en diferentes tipos de carreteras y elementos de las mismas, para mejorar la eficacia de la defensa que tales limitaciones tienen como objetivo.

Además se incluyen otras modificaciones de carácter operativo para una mayor eficiencia. Entre otras, las dirigidas a completar la normativa aplicable a los estudios y proyectos y al régimen de construcción de las obras en aspectos tales como son los servicios afectados y la posibilidad de tomar los datos necesarios para elaborar los estudios sin dilaciones excesivas.

La nueva Ley, por último, actualiza el catálogo de las carreteras estatales de acuerdo con la clasificación que en ella se contiene y establece la obligación del Ministerio de Fomento de mantener actualizado este catálogo.

La Ley consta de 49 artículos distribuidos en cuatro capítulos, más seis disposiciones adicionales, otras dos transitorias, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales.

En el capítulo primero se establece el objeto de la Ley, que es la regulación de la Red de Carreteras del Estado su correspondiente dominio público y zonas de protección. En cuanto al concepto de dominio público, se mejora el de la norma anterior, que únicamente se refería a las carreteras, que son tan sólo una parte del objeto regulado. A tal fin se define dicho dominio público viario, que integra no sólo las carreteras propiamente dichas, sino el viario anexo, sus elementos funcionales y las zonas contiguas a las carreteras.

Se modifica parcialmente la definición de las carreteras, para hacerla más acorde con la terminología legal nacional e internacional, así como su clasificación, desapareciendo categorías como la de las llamadas vías rápidas, hoy en desuso, e introduciendo una nueva bajo la denominación de carreteras multicarril para conseguir una mejor adaptación a la realidad del sistema viario. Se completa la definición de los elementos funcionales de las carreteras estableciendo su pertenencia al dominio público viario.

Dentro de las carreteras existentes en el territorio nacional se definen con mayor precisión aquellas que forman parte de la Red de carreteras del Estado, estableciéndose su clasificación en Red básica y Red complementaria, con distintas características y funcionalidad, definiéndose asimismo un viario anexo, integrado por aquellas carreteras que siendo de titularidad estatal no forman parte de ninguno de los grupos indicados.

La posibilidad de modificación de la Red estatal, bien por cesión de su titularidad a otras administraciones públicas así como la inversa incorporación a dicha Red de carreteras de distinta titularidad queda asimismo contemplada en la Ley, al igual que el procedimiento a seguir para dicha modificación.

Se establecen asimismo los criterios relativos a la denominación de las carreteras, así como los principios de coordinación que al respecto deben seguirse en relación con carreteras de distinta titularidad, con el fin de evitar duplicidades o confusión a los usuarios. Queda asimismo establecido el procedimiento para la inclusión en redes supranacionales de aquellas carreteras o tramos que reúnan los correspondientes requisitos para ello.

El capítulo II consta de cinco secciones. La primera de ellas se dedica a la planificación de carreteras, definiéndose su contenido y tramitación. La segunda sección se refiere a programas, estudios y proyectos de carreteras, introduciéndose medidas de carácter pionero en nuestro ordenamiento jurídico de las obras públicas, como son la obligatoriedad de llevar a cabo análisis coste/beneficio en las actuaciones más relevantes, en línea con las tendencias normativas de otros países y organizaciones internacionales y en orden a lograr una mayor eficiencia en las inversiones públicas.

Con el mismo objetivo se dispone la obligatoriedad de realizar análisis multicriterio para la priorización de actuaciones viarias. No menos novedosa es la obligatoriedad de estudiar la viabilidad o procedencia de utilizar fórmulas de gestión indirecta o colaboración público privada en toda actuación viaria susceptible de explotación diferenciada.

En cuanto a los tipos de estudios de carreteras se completan y actualizan las definiciones de algunos de ellos, introduciéndose otros, como son los relativos a delimitación de tramos urbanos, documentos de final de obra, etc. cuyos contenidos quedan así legalmente establecidos.

La aprobación de los proyectos y estudios es asimismo objeto de regulación, en particular en los aspectos relativos a la información pública y a los efectos de su aprobación.

Se aborda asimismo las hasta ahora solo parcialmente reguladas obras de emergencia en carreteras, en orden a facilitar su ejecución.

Especialmente significativo resulta el reconocimiento de la importancia que tiene la seguridad vial. A este respecto se introduce la obligatoriedad de llevar a cabo evaluaciones de impacto y auditorías específicas en las distintas fases de concepción y ejecución de actuaciones en carreteras.

No menos importante es la detallada regulación que se hace en la Ley de los procedimientos de coordinación entre el planeamiento viario y la ordenación territorial y urbanística, que deben llevarse a cabo de forma coordinada para evitar disfunciones posteriores de costosa y difícil corrección en otro caso, a cuyo fin se disponen medidas cautelares de carácter temporal. Se modifican asimismo parcialmente los procedimientos de información pública, con objeto de lograr mayor transparencia en la actuación administrativa.

Teniendo en cuenta que la afección al sistema viario puede producirse por desarrollos urbanísticos no estrictamente colindantes con la carretera, pero que han de servirse de esta para su accesibilidad, se amplía la necesidad de información y coordinación a planeamientos ubicados en las zonas de influencia de las carreteras.

La sección 3.ª está dedicada a la construcción de carreteras, siendo especialmente destacables las disposiciones orientadas a facilitar la reposición de servicios afectados, de forma que se eviten retrasos y encarecimientos en la ejecución de actuaciones viarias. Asimismo se extiende la actual exención de la obligatoriedad de obtención de licencias para la construcción de carreteras a las tareas necesarias para su concepción y realización.

En cuanto a la financiación de las carreteras y sin perjuicio de mantener los actuales sistemas, en la sección 4.ª se regula con mayor detalle el relativo al establecimiento de contribuciones especiales, cuya consideración resultará obligatoria para la Administración en determinados casos.

La sección 5.ª se refiere a la explotación de carreteras, su contenido y forma de gestión.

Se modifican determinados aspectos de la regulación de áreas de servicio y aparcamientos seguros, en particular en cuanto al reconocimiento de la iniciativa particular en la promoción de dichos elementos funcionales, orientados a mejorar la explotación de la carretera y el servicio a los usuarios de la misma.

El Capítulo III de la Ley versa sobre los aspectos esenciales para la adecuada gestión de la Red de Carreteras, como son las referidas al uso y defensa de las carreteras.

En la Sección 1.ª, «Limitaciones de la propiedad y uso de las carreteras», se describen las distintas zonas de protección de la carretera, introduciendo diversos aspectos novedosos. Así, a las tradicionales zonas de dominio público, servidumbre y afección se añade una nueva zona, denominada de limitación a la edificabilidad, que completa y mejora al concepto hasta ahora vigente de línea límite de edificación, modificándose la ubicación de ésta en las variantes de población, para las que ahora se reduce a 50 m, desde la arista exterior de la calzada, la distancia a la que se ubica dicha línea límite de edificación, en lugar de 100 m que disponía la Ley anterior. A ello es de añadir que para la mejor protección general de los márgenes de las carreteras se especifica que la clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

Por el contrario se incrementa la protección en el entorno de las intersecciones, ramales de giro y nudos de carretera en general pues hasta ahora en numerosas ocasiones se veía dificultada, encarecida e incluso impedida su mejora debido a la inexistencia de reserva viaria suficiente para su ampliación. Por ello se establece el incremento hasta 50 m de la distancia a la que se ubica la línea límite de edificación en estos casos singulares.

Para conciliar la adecuada protección de la carretera con los legítimos intereses de las propiedades colindantes se establecen diversas medidas. Así, por ejemplo las modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones conferirán derecho a indemnización a favor de quienes acrediten menoscabo de sus derechos reales; lo mismo sucederá cuando dichas nuevas actuaciones sean promovidas por la iniciativa privada o por terceros, aun siendo de uso público, de manera que corresponderá al promotor la obligación de satisfacer dichas indemnizaciones. También será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o a actuaciones que se lleven a cabo en las mismas, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad reconocida y que no pueda compensarse en otro lugar.

Se incrementan las posibilidades para que se puedan realizar obras o actividades en la zona de afección, reduciéndose las causas por las que se limitaban. A ello se suma una nueva definición de la zona de afección en el caso de los túneles y sus elementos funcionales al objeto de garantizar su adecuada protección.

Por último, se introduce el sometimiento de la edificación residencial a las restricciones derivadas del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica por los mapas o estudios específicos de ruido aprobados definitivamente tras su información pública.

La Ley recoge asimismo la obligación de efectuar el deslinde del dominio público viario, con las líneas generales de su procedimiento, así como la obligación de realizar la inscripción registral de los terrenos e inmuebles afectos al servicio público viario de titularidad pública, la cual será gratuita.

En relación con la paralización de obras o suspensión de usos no legalizados realizados por terceros en las márgenes de las carreteras, se establece un nuevo marco de reparto de funciones que pretende mejorar la agilidad y eficacia de la tramitación de actuaciones de esta naturaleza, en aras a lograr la paralización de aquéllos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones de su autorización, de acabar con la práctica de hechos consumados y de discernir adecuadamente la tramitación de los que pueden o no pueden ser legalizados, a la vez de permitir a la Administración que, ante actuaciones que representen un peligro para la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía, pueda adoptar medidas inmediatas para su supresión con cargo al causante.

En otro orden de cosas se mejora la regulación de los accesos a las carreteras, como elementos que precisan una supervisión y vigilancia reforzadas, dado que no deben perjudicar la seguridad viaria, para lo cual han de establecerse criterios claros, homogéneos y eficaces, tipificándose como infracción muy grave para aquellos que se realicen o modifiquen sin autorización. Se regula con carácter general, entre otras, la imposibilidad de

realizar accesos directos a las vías y su control; se introduce la exigencia de aportación de estudios de tráfico así como la posibilidad de aplicar contribuciones especiales a cargo de los promotores de determinados nuevos accesos.

Otro de los aspectos que se regulan en la Ley, por su afección a la seguridad vial y a la defensa del paisaje es el relativo a la publicidad en carreteras. La presión y el interés publicitario se acrecienta en las inmediaciones de las localidades y núcleos de población, y aún más en el entorno de las grandes ciudades, por ello es necesario avanzar en la regulación de la instalación de dichos elementos para compatibilizarla con el ejercicio de dicha actividad limitándose a los tramos urbanos las zonas en donde puede llevarse a cabo. Por último, se faculta al personal al servicio de las carreteras para la retirada inmediata de elementos no autorizados que se ubicasen en el dominio público de la carretera o en equipamientos de la misma.

A continuación se desarrollan las limitaciones a la utilización de las vías, con escasas novedades respecto a la legislación anterior. Así se regula la facultad del Ministerio de Fomento para imponer en determinadas circunstancias limitaciones a la circulación, especificando la competencia para el desvío del tráfico hacia autopistas explotadas en régimen de concesión, y simplificándose significativamente los trámites en caso de urgencia, sin perjuicio de las indemnizaciones a que hubiera lugar. Otro aspecto novedoso lo constituye el respaldo legal a la potestad del Ministerio de Fomento para exigir el resarcimiento del coste ocasionado no sólo por daños causados a las carreteras y sus elementos, sino también por las intervenciones para el auxilio técnico, custodia de vehículos o cargas, o retirada de restos de accidentes o averías, con medios de servicio público.

En la Sección 2.ª «Infracciones y sanciones» se sigue el tradicional esquema del ordenamiento jurídico español, distinguiendo faltas leves, graves y muy graves. Se modifica sin embargo su orden de exposición de manera que se inicia con las infracciones muy graves, siendo de destacar que se establece una interrelación entre las tres tipificaciones habituales, de forma que en determinados casos una infracción puede agravarse por reiteración o atenuarse si se retiran los elementos denunciados que no hayan producido daños a la vía. Cobran así importancia factores tales como la buena fe, la restitución de las cosas a su estado inicial o, por el contrario, el abuso por reiteración.

Se refuerzan las medidas contra la construcción o modificación de accesos sin autorización, y también contra el deterioro o daño voluntario de elementos de señalización y balizamiento; asimismo se refuerza en la Ley la protección de otros aspectos de la carretera, entre los que destaca el incumplimiento de la obligación de modificar o retirar servicios afectados con motivo de las expropiaciones derivadas de obras de carreteras, a fin de evitar las situaciones de grave perjuicio que en ocasiones se han venido produciendo por dicho motivo. Por otra parte, a los efectos de tipificación de infracciones se introduce la distinción entre la afección al dominio público viario exterior a la explanación o incluido en ella.

Por lo que se refiere a la cuantía de las multas, se actualizan sus importes, facilitándose la labor de los instructores de los procedimientos sancionadores reduciendo los márgenes de discrecionalidad, y promoviendo la mayor transparencia en aras de mejorar la defensa de los derechos de los ciudadanos.

El Capítulo IV es el relativo a las travesías y tramos urbanos. La Ley establece un nuevo enfoque para proceder a la calificación de un tramo de carretera como urbano y dentro del mismo, los casos en que constituye travesía, de forma que un tramo de carretera se considerará urbano cuando así lo indique un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos que haya sido aprobado por el Ministerio de Fomento, estudio en el que también se describirá la parte del mismo que puede considerarse travesía, a partir de los criterios y del procedimiento administrativo fijados en esta ley, y con los efectos indudables que tal circunstancia produce. De esta forma desaparece la clasificación urbanística como fundamento del umbral de partida de dicha definición, dadas las dificultades que plantea a tal efecto la dispersión normativa registrada como consecuencia del proceso de desconcentración y transferencia competencial a las Administraciones Autonómicas.

Se establece asimismo la competencia del Ministerio de Fomento para la emisión de autorizaciones en travesías y tramos urbanos, desapareciendo la figura del informe vinculante que caracterizaba a este tipo de expedientes, y que en muchas ocasiones producía situaciones de difícil solución, presentando adicionalmente una laguna

competencial en lo referente al régimen sancionador que no tenía respuesta clara en el anterior texto legal.

El texto se complementa con seis disposiciones adicionales: La primera es la relativa al Catálogo de las carreteras del Estado; la segunda emplaza al Ministerio de Fomento a determinar la normativa técnica básica de interés general; la tercera se refiere a la trasferencia de carreteras o tramos que ya no cumplan los requisitos precisos para formar parte de la Red de Carreteras del Estado; la cuarta se refiere a las especificidades derivadas de las necesidades de la defensa nacional; la quinta a la incorporación al Catastro de los bienes de dominio público viario y la sexta a la cooperación interadministrativa en la simplificación del régimen de autorizaciones.

En cuanto a las dos disposiciones transitorias: la primera establece el régimen transitorio de consideración de tramos urbanos en aquellos casos en los que aún no estuviera aprobado el correspondiente Estudio de Delimitación; y la segunda es referente a determinados supuestos sobre el tratamiento a proporcionar a los terrenos de dominio público viario que no hubieran sido objeto de expropiación.

La disposición derogatoria es seguida de seis disposiciones finales en las que: se trata del Reglamento General de Carreteras; se modifican la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en cuanto a la regulación de áreas de servicio, y el texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio; se prevé el sistema de actualización de sanciones; se habilita al Gobierno para el desarrollo de la ley, se establece el régimen competencial al amparo del cual se dicta la Ley; y se dispone la fecha de entrada en vigor de la ley.

El sector de los carburantes tiene una gran relevancia para la economía española debido a su interrelación con el resto de los sectores de la economía. Concretamente, los carburantes son un input clave para el sector del transporte por carretera, lo que determina su rol esencial para la competitividad de la economía y para el logro de una verdadera unidad de mercado. Por ello, con el objetivo de promover la competencia en el sector de los carburantes, el artículo 27.2 y la disposición final segunda de la Ley tienen por objetivo limitar el grado de concentración de los operadores mayoristas en las concesiones de explotación de las áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, prohibiendo el encadenamiento de estaciones de servicio de igual bandera.

Estos preceptos tienen carácter básico y se dictan al amparo del artículo 149.1.13.ª y 18.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y sobre la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, respectivamente.

Y, por último, en los Anexos, se contienen las definiciones de los conceptos más importantes de la terminología sectorial empleados en esta ley y el Catálogo de carreteras del Estado.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Es objeto de la presente ley la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección.

2. La política de carreteras tiene las siguientes finalidades:

a) Facilitar el ejercicio los derechos de libre circulación de las personas físicas y jurídicas.

b) Ofrecer la infraestructura necesaria para el transporte de personas o bienes.

c) Promover el crecimiento económico y social equilibrado y sostenible.

d) Conseguir una oferta de infraestructuras de carreteras y servicios asociados a las mismas de calidad, seguras y eficientes, con una asignación de recursos adecuada.

e) Impulsar la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica, así como su difusión.

f) Colaborar en la protección del medio ambiente.

g) Fomentar el desarrollo de servicios avanzados a la movilidad y el transporte por carretera.

h) Promover la coordinación con otras redes de infraestructuras y modalidades de transporte.

i) Colaborar en los objetivos de cohesión y equilibrio territorial.

3. El dominio público regulado en la presente ley está constituido por:

a) La Red de Carreteras del Estado, su Viario Anexo y los terrenos ocupados por ambos.

b) Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.

c) La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.

Artículo 2. *Definiciones.*

1. A los efectos de la aplicación de la presente ley se estará a los conceptos y clases de carreteras siguientes y a las definiciones que figuran en el anexo I.

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

3. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.

a) Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:

– No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

– No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.

– 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.

b) 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 y desde las propiedades colindantes, y carecen de cruces a nivel.

c) Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.

d) Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril.

4. La Administración General del Estado, con participación de las comunidades autónomas, entes locales y sectores afectados, podrá establecer dentro la clasificación prevista en el apartado anterior, distintas categorías en función de normas de calidad, servicios incluidos o características del servicio viario que presten.

5. El cambio de clase y categoría de una carretera requiere:

a) El cumplimiento de las condiciones establecidas para cada clase y categoría de carretera, previa aprobación y realización en su caso de las obras correspondientes.

b) Su integración dentro de alguna de las redes de carreteras existentes en territorio español.

c) La expresa clasificación y categorización por el órgano competente, previa participación de las administraciones afectadas por el cambio.

La competencia del cambio de categorización de las carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento.

6. No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas:

a) los caminos de servicio, entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

b) las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

c) Los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento, si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la presente ley, siendo su gestión competencia del Ministerio de Fomento.

7. Los caminos de servicio de los que sean titulares personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, deberán abrirse al uso público cuando lo exija el interés general. En este caso se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa.

Artículo 3. *Elementos funcionales.*

1. 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 centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios. No tienen consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico y otros medios técnicos de vigilancia y disciplina del mismo.

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquélla, forman parte del dominio público y su gestión y explotación corresponden al Ministerio de Fomento.

Artículo 4. *Carreteras y Red de Carreteras del Estado.*

1. Son carreteras del Estado, a los efectos de esta ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado, que ejerce sus competencias sobre las mismas a través del Ministerio de Fomento. Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y su Viario Anexo.

2. Por el Ministerio de Fomento se establecerá la denominación de las carreteras del Estado, la cual se ajustará a criterios de racionalidad, funcionalidad, simplicidad y continuidad de itinerario. En casos excepcionales debidamente justificados la denominación de la carretera o elemento de ella podrá incorporar términos geográficos, históricos o nominativos.

La denominación de las carreteras dependientes de otras administraciones públicas deberá corresponderse con las clases y categorías que se definan para las carreteras del Estado, y en todo caso deberá ser sencilla e inequívoca respecto de la calidad y los servicios que se presten evitando la confusión de los usuarios.

La señalización que en las carreteras del Estado haga referencia a las vías de distinta titularidad se atendrá en todo caso a las especificaciones de nomenclatura e identificación que el Ministerio de Fomento considere adecuadas a los criterios indicados anteriormente y a la normativa vigente en materia de señalización.

3. Corresponde al Ministerio de Fomento la facultad de proponer a las entidades y organismos cuyos tratados y convenios internacionales aplique el Reino de España, la inclusión en las correspondientes redes supranacionales de aquellas carreteras o tramos de las mismas sitas en territorio nacional que cumplan los requisitos establecidos al efecto.

4. Constituyen la Red de Carreteras del Estado las integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

5. Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios.

b) Constituir acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento.

c) Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.

d) 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.

6. La Red de Carreteras del Estado se clasificará funcionalmente en los grupos siguientes:

a) Red Básica, integrada por las carreteras que facilitan la accesibilidad a todo el territorio nacional y por las que circulan los principales flujos de viajeros o mercancías y, en particular, por aquellas carreteras de la Red de Carreteras del Estado que forman parte de los principales itinerarios de tráfico internacional definidos en convenios o tratados internacionales suscritos por el Reino de España o derivados de la aplicación de la normativa de la Unión Europea.

b) Red Complementaria, integrada por el resto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Por real decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, podrán establecerse otros grupos o categorías en función de la intensidad del uso, su carácter estratégico, calidad y características de los servicios o la función de servicio que preste.

7. El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizado un inventario de las carreteras del Estado, distinguiendo las que pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, clasificadas en Red Básica o Red Complementaria, e incluyendo las carreteras transferibles.

8. La Red de Carreteras del Estado podrá modificarse, mediante Real decreto, a propuesta del Ministro de Fomento:

a) Por el cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas.

b) Por cesión a otras administraciones públicas, respecto de aquellas carreteras que, perteneciendo a la Red de Carreteras del Estado, no forman parte de la Red Básica, cuando por sus características y funcionalidad no fuera necesaria su permanencia en dicha Red.

c) Por incorporación de carreteras cuya titularidad corresponda a otras administraciones públicas, siempre que cumplan las funciones propias de la Red de Carreteras del Estado.

Asimismo podrá ser modificada, por el Ministro de Fomento, como consecuencia de la construcción de nuevas carreteras o tramos de éstas, integrados en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una comunidad autónoma.

9. 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.

Artículo 5. *Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado.*

Aquellas carreteras que, siendo competencia del Ministerio de Fomento, no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, así como los viales y caminos de su competencia, constituyen el Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en el cual no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento.

Este viario podrá ser cedido a otras administraciones públicas. El expediente se promoverá a instancia de éstas o del propio Ministerio de Fomento y será resuelto por éste. Cuando no existiere acuerdo entre el cedente y el cesionario, el expediente será resuelto por el Consejo de Ministros.

Asimismo, este viario podrá ser transmitido a otras personas físicas o jurídicas, a propuesta del Ministerio de Fomento, previa desafectación del mismo al servicio público. También podrán ser objeto de trasmisión las carreteras o tramos de las mismas que dejen de utilizarse como tales y no se incluyan como elementos funcionales de otras, previa desafectación de las mismas al servicio público, iniciándose el expediente por el Ministerio de Fomento.

Artículo 6. *Deber de información.*

1. Corresponde al Ministerio de Fomento la recopilación de información, elaboración y comunicación a otros países u organizaciones internacionales de los que sea parte España, y en su caso la aprobación y ejecución de las actuaciones y procedimiento que en cumplimiento de convenios o tratados internacionales vigentes o de la normativa europea afecten a las carreteras españolas o a sus elementos funcionales, en los términos previstos en esta ley y sin perjuicio de las competencias de otros departamentos ministeriales.

Esta competencia se ejercerá respetando las competencias generales de representación en la Unión Europea y en otras organizaciones internacionales que corresponden al Gobierno y al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

Por el Ministerio de Fomento se facilitará información actualizada sobre vialidad, actuaciones en ejecución, mapas de carreteras, estadísticas y datos sobre aforos, tarifas de peajes, áreas de servicio, de descanso y aparcamientos seguros y, en general, toda aquella información de interés para los usuarios de las carreteras.

2. Las demás administraciones así como las personas físicas y jurídicas directamente afectadas en la ejecución de esta ley deberán facilitar la información que le sea requerida para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, así como la necesaria para una correcta ejecución de la presente ley, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso.

CAPÍTULO II

Planificación, proyecto, construcción y explotación de carreteras

Sección 1.ª Planificación

Artículo 7. *Plan estratégico de las carreteras del Estado.*

1. El Plan estratégico de las carreteras del Estado es el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, y debe contener las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades de actuación en relación con carreteras estatales y sus elementos funcionales con sujeción, en su caso, a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal.

2. El Plan estratégico de las carreteras del Estado contendrá las siguientes determinaciones:

a) Descripción y diagnóstico del conjunto de carreteras y elementos funcionales en ellas incluidos con indicación, en su caso, de las altas o bajas que se produzcan en el mismo.

b) Período de tiempo que abarca.

c) Objetivos del Plan para dicho período de tiempo.

d) Criterios de coordinación con otras redes de carreteras, así como con otros sistemas de comunicación y transporte. A estos efectos se considerará la complementariedad y sustitución entre modos de transporte, para una mejor asignación de los recursos asignados a la política de transportes e infraestructuras.

e) Criterios generales de programación, conservación y explotación del sistema. En dichos criterios deberán en todo caso incluirse los relacionados con la priorización de las inversiones, evaluación de impacto y análisis coste/beneficio.

f) Evaluación de impacto estratégico, ambiental, de sostenibilidad y territorial del Plan que se formula. Esta evaluación deberá cumplir las condiciones que en su caso estuvieran previstas en su legislación específica.

g) Previsión e identificación de los agentes responsables de la ejecución de las actuaciones contempladas así como de los medios disponibles para ello.

h) Actuaciones previstas en ejecución del Plan.

i) Implantación y despliegue de servicios avanzados a las carreteras y sistemas inteligentes de transportes.

j) Procedimiento de evaluación y control de su ejecución, así como instrumentos para la difusión de sus resultados.

k) Criterios de inversión, evaluación de impacto ambiental y económico, alternativas de financiación y de priorización en la programación de actuaciones en las carreteras.

l) Clasificación, categorización y programación que sean necesarias para el cumplimiento del Plan.

m) Previsión de desarrollo del mismo.

3. El Plan estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, previo informe del Consejo Asesor de Fomento, oídas las administraciones autonómicas y locales y de los sectores que puedan resultar afectados, en la forma que reglamentariamente se determine. Asimismo se garantizará la participación de los Ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en las letras f), i), k) y l) del apartado 2.

4. El Plan estratégico de las carreteras del Estado tendrá carácter vinculante para las actuaciones previstas en la Red de Carreteras del Estado. No obstante el Ministerio de Fomento podrá excepcionalmente acordar la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en el Plan estratégico de carreteras en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados, siempre que los mismos no supongan modificaciones sustanciales de las características de sus tramos.

Para las carreteras no incluidas en la Red de Carreteras del Estado tendrá carácter indicativo aunque deberá ser igualmente objeto de evaluación.

Artículo 8. *Coordinación con otros departamentos ministeriales.*

1. El Ministerio de Fomento someterá los estudios de carreteras del Estado que afecten a las actividades, bienes o derechos gestionados por otros departamentos ministeriales, a informe de éstos, de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

2. Los Ministerios de Fomento 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 y previsiones de la defensa nacional.

Sección 2.ª Programación, estudios y proyectos de carreteras

Artículo 9. *Principios generales.*

1. La elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras deberá perseguir las finalidades generales establecidas para la política de carreteras así como el cumplimiento de las previsiones establecidas en la planificación estratégica que le fuera aplicable en cada momento.

2. En todo caso, la elaboración, aprobación y modificación de programas, de estudios o de proyectos de carreteras requerirán:

a) Identificación de las necesidades, desde una perspectiva intermodal y atendiendo a la complementariedad y sustitución entre modos de transporte.

b) Justificación de las finalidades, objetivos, criterios y prioridades previstas en la presente ley o sus instrumentos de desarrollo y ejecución que se atienden en el mismo.

c) Análisis de alternativas y coste–beneficio de la actuación con indicación de los sectores y organizaciones que puedan verse favorecidas por la actuación.

d) Análisis de alternativas de ejecución, financiación y explotación de los elementos comprendidos en dicho instrumento.

e) Análisis de impacto ambiental, de sostenibilidad económica y territorial de la actuación. Esta evaluación deberá cumplir las condiciones que en su caso estuvieran previstas en su legislación específica.

3. El Ministerio de Fomento someterá todos los programas, estudios y proyectos que desarrolle dentro de un mismo ámbito de actuación a análisis homogéneos de tipo

multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

El Consejo Asesor de Fomento informará todos los programas y los grandes estudios y proyectos de especial relevancia.

4. El Ministerio de Fomento promoverá la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, construcción y explotación de carreteras y de sus elementos funcionales, para lo que someterá las propuestas a valoración del Consejo Asesor de Fomento.

Artículo 10. *Programas de carreteras.*

1. Los programas de carreteras son el instrumento técnico y jurídico de la política viaria en parte de una red de carreteras y deben contener las previsiones, objetivos y prioridades en relación con aquellos tramos de carreteras y sus elementos funcionales a los que se refieran.

Corresponde al Ministerio de Fomento promover y aprobar los programas de carreteras que afecten a las carreteras y elementos funcionales de las mismas de su titularidad, de acuerdo con la programación presupuestaria general del Estado.

2. Los programas de carreteras deberán ser objeto de difusión general de su contenido a través de medios accesibles telemáticamente, así como mediante publicación en el Boletín Oficial correspondiente de las determinaciones que sean vinculantes para los particulares.

3. La vigencia de los programas será definida en los mismos, debiendo revisarse cuando se cumplan las condiciones previstas al efecto en ellos o cuando sobrevengan circunstancias que impidan su cumplimiento.

4. Los programas de carreteras del Estado contendrán:

a) La determinación de las necesidades, fines y objetivos a alcanzar, de acuerdo con los principios generales establecidos en el artículo 9 y la prevalencia para la consecución de estos objetivos.

b) La determinación de la parte de la red estatal a la que afectan los programas.

c) La definición de los criterios generales aplicables a la programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras y de sus elementos funcionales incluidos en el programa.

d) La determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para el desarrollo y ejecución del programa.

e) El análisis de impacto ambiental, de seguridad, de sostenibilidad y territorial del programa. Esta evaluación deberá cumplir las condiciones que en su caso estuvieran previstas en su legislación específica.

f) La definición de los criterios para la revisión del programa.

5. Los programas tendrán la documentación que se establezca en la normativa de desarrollo.

6. El procedimiento de elaboración, aprobación y revisión se realizará de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente. En todo caso dicho procedimiento deberá contemplar la audiencia de los organismos y de las administraciones territoriales afectadas durante un plazo mínimo de un mes, transcurrido el cual sin que se hayan formulado observaciones, se entenderá cumplimentado el trámite y podrán proseguir las actuaciones.

Artículo 11. *Estudios de carreteras.*

1. Los estudios de carreteras son los documentos técnicos, jurídicos y económicos mediante los que se establecen el diseño y características de una carretera o conjunto de carreteras con sus correspondientes elementos funcionales.

2. Por su finalidad y contenido de sus determinaciones los estudios de carreteras pueden ser:

a) Estudios previos, que consisten 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.

b) Estudios informativos, en los que se definen y comparan, en líneas generales, diferentes alternativas de trazado, de conexión y de explotación de la actuación objeto de estudio, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública y, en su caso, al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la más adecuada.

c) Anteproyectos, que consisten en el estudio a escala adecuada para definir o comparar con la precisión suficiente la mejor o mejores soluciones para satisfacer una determinada necesidad, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

d) Proyectos básicos o de trazado, en los que se contienen los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición concreta, individualizada y pormenorizada de los bienes, derechos y servicios afectados, así como, en caso necesario, las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos, así como para determinar el coste total de la actuación.

e) Proyectos de construcción, que consisten en el desarrollo completo de la actuación, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y explotación.

f) Documentos finales de obra, que son los documentos que permiten un conocimiento detallado de las características de la obra ejecutada, por contener su definición geométrica, sus características estructurales, las expropiaciones realizadas, los datos del control de calidad efectuado, y en general toda la información necesaria para facilitar la posterior conservación y explotación de la carretera y de sus elementos funcionales y servicios, para lo cual preferentemente se utilizarán sistemas de información geográfica accesibles con carácter general.

g) Estudios de delimitación de tramos urbanos, en los que se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación.

3. Los estudios citados constarán de los documentos y contenidos que reglamentariamente se determinen, que en todo caso deberán ser suficientes para el cumplimiento de su función propia.

Artículo 12. *Aprobación de estudios y proyectos.*

1. Reglamentariamente se determinará el procedimiento de aprobación de los estudios de carreteras. Si se trata de estudios informativos, en la aprobación se determinará la alternativa seleccionada de entre las propuestas, en su caso, en los mismos.

2. La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras del Estado implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. No obstante, en el mismo acto de aprobación provisional podrá declararse la urgencia del proyecto, en cuyo caso, dicha aprobación definitiva implicará la urgencia a los fines de expropiación.

3. A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

4. La aprobación del proyecto de construcción no requerirá la realización previa del trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo cuando aquélla llevara consigo la necesidad de modificar el proyecto de trazado que con carácter previo hubiera sido sometido a información pública y aprobado definitivamente.

Cuando no existiere proyecto de trazado, será el proyecto de construcción el que haya de ser sometido a información pública.

En cualquiera de los casos, la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto, reposición de servicios afectados y a las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

5. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición de su trazado y sus elementos funcionales,

la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa, explotación o servicio de la carretera y para la seguridad viaria. Además, cuando se afecte a otras redes viarias, deberá definirse la delimitación de titularidades entre las distintas administraciones públicas afectadas y aplicarse lo establecido en el artículo 16.1.

6. Con independencia de la información oficial en los casos en los que ésta sea preceptiva se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, un trámite de información pública del estudio correspondiente durante un período de treinta días hábiles, en el cual deberán ponerse de manifiesto expresamente las limitaciones al uso y a la propiedad que conllevará la actuación.

Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan 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 y la aprobación definitiva del estudio corresponden al Ministro de Fomento.

7. El plazo para resolver y notificar la aprobación del expediente de información pública así como la aprobación definitiva del estudio será de seis meses a contar desde la correspondiente publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Declaración de Impacto Ambiental, si ésta fuese necesaria, o desde la terminación del periodo de información pública en otro caso.

8. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para su ejecución, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento ordinario de abono del depósito previo y en su caso de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación temporal, previstos en la legislación de expropiación forzosa.

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación temporal, siempre que fuera posible evaluarlas de antemano a la ocupación, será ofrecida por la administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de 10 días desde la declaración de emergencia. Si la oferta fuera rechazada expresamente por el propietario, las partes elevarán, en el plazo de 20 días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de 10 días.

Artículo 13. *Evaluación ambiental.*

En los planes, programas y estudios de carreteras que requieran someterse al procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente se deberá realizar el correspondiente informe o estudio al respecto.

Artículo 14. *Evaluación y auditorías de seguridad viaria.*

1. Los estudios informativos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una evaluación del impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

2. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

3. Las obras de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 15. *Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.*

1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto sobre actuaciones recogidas en el anexo II de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible y siempre que su importe total estimado, sin incluir IVA, sea superior a los indicados en dicho anexo, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá

para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

Este estudio de rentabilidad se entenderá equivalente al estudio previsto en el artículo 52 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, debiendo incorporar los elementos previstos por ésta.

En cualquier caso, también será preceptiva la realización de un análisis preliminar de rentabilidad socioambiental de la actuación en los casos previstos en el artículo 51 de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

2. Todos los programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

3. Siempre que el Ministerio de Fomento promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

Artículo 16. *Ordenación del territorio y ordenación urbanística.*

1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos.

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta. En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Fomento decidirá si procede continuar con la tramitación de la actuación, y en este caso la elevará al Consejo de Ministros, que resolverá si procede aprobarla. En caso de ser así, el Consejo de Ministros ordenará la modificación o revisión, del planeamiento territorial, o urbanístico afectados, los cuales deberán acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de un año desde la aprobación de la misma.

2. Cuando el contenido de cualquier instrumento de ordenación territorial o urbanística, o de desarrollo de los mismos, que se encuentre en tramitación, esté afectado por lo establecido en un estudio de carreteras ya aprobado, el promotor del instrumento deberá incluir en el mismo, antes de su aprobación, las determinaciones necesarias para la plena eficacia de dicho estudio de carreteras.

3. No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente. El incumplimiento de la anterior prohibición comportará la nulidad de pleno derecho del instrumento de ordenación.

4. La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicialmente, cuando ya hubieran sido sometidos a información pública y siempre que el plazo de suspensión de la aprobación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, no supere un año a contar desde la publicación del anuncio de la información al público de aquéllos, o un año y seis meses en los casos excepcionales en que así se determine de manera motivada por el Ministerio de Fomento. Durante dicho plazo, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística no podrá otorgar nuevas clasificaciones y calificaciones a los suelos afectados por los trazados y actuaciones de carreteras objeto del correspondiente estudio informativo, ni autorizaciones y licencias urbanísticas nuevas, salvo que se haya recabado y obtenido informe favorable del Ministerio de Fomento cuando las actuaciones pretendidas sean compatibles con las alternativas establecidas en aquel, o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente.

5. En aquellos ámbitos territoriales que carecieran de instrumentos de ordenación territorial o de planeamiento urbanístico aprobados, la aprobación definitiva de los estudios y

proyectos de carreteras comportará la inclusión de la actuación en los instrumentos de ordenación o planeamiento que se aprueben con posterioridad.

6. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados. Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.

7. Con la finalidad de garantizar la compatibilidad de todos los intereses públicos en presencia, y una adecuada coordinación entre la Administración General del Estado y las administraciones competentes en materia urbanística y de ordenación del territorio, el Ministerio de Fomento podrá solicitar su participación en las reuniones que celebren los órganos colegiados a los que incumba la aprobación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial que afecten a carreteras del Estado, con independencia de su sistema de gestión.

Sección 3.ª Construcción de carreteras

Artículo 17. *Expropiación y afección de bienes y derechos.*

1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres u ocupaciones temporales que resulten necesarias, en su caso, para la construcción de obras de carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación estatal de expropiación forzosa y en la legislación estatal sobre suelo y valoraciones, sin perjuicio de las reglas establecidas en el artículo 12.

En el caso de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, el Ministerio de Fomento podrá optar en sustitución de la expropiación por la reposición de aquéllos. La titularidad de esos servicios o vías repuestos así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos. Por vía reglamentaria se regulará la audiencia de éste en el correspondiente procedimiento, su intervención en la recepción de las obras realizadas para la reposición y el régimen de responsabilidad, la cual continuará en todo caso siendo del titular originario, salvo acuerdo expreso en contrario.

2. Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras de carreteras, están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud del Ministerio de Fomento. Se excluyen de lo anterior las instalaciones para la gestión, control y vigilancia del tráfico. El coste de la retirada o modificación será fijado contradictoriamente entre las partes, salvo cuando los bienes o instalaciones se encontraran ubicados en la zona de dominio público viario, en virtud de

autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades del servicio público de carreteras.

Alternativamente, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud, el Ministerio de Fomento podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho departamento ministerial.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de carreteras que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el primer párrafo sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con el Ministerio de Fomento para su ejecución por éste o para fijar el coste contradictorio de la misma, el Ministerio de Fomento podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice el Ministerio de Fomento, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.

3. La administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado a efectos de hacer efectivo el derecho al aprovechamiento urbanístico que pudiera corresponder a los terrenos, según la ordenación urbanística en vigor.

No obstante, cuando se expropien terrenos con algún tipo de aprovechamiento urbanístico, la administración podrá convenir expropiar el suelo de acuerdo con el valor que le correspondería en situación básica de rural, manteniendo el derecho del propietario expropiado a patrimonializar dichos aprovechamientos.

4. En la tasación de los terrenos que hayan de ser expropiados con motivo de una actuación en materia de carreteras de interés y competencia estatal, tanto si estuvieran previstas por la ordenación territorial y urbanística, como si fueran de nueva creación, se tendrá en cuenta la situación básica de los terrenos en que se sitúen, o por los que discurran, de conformidad con lo dispuesto en la legislación estatal de suelo. En ningún caso se tendrán en cuenta las plusvalías que sean consecuencia directa del plan o proyecto de obras que den lugar a la expropiación y las previsibles para el futuro.

5. Cuando los proyectos de expropiación forzosa para la construcción de carreteras de competencia estatal afecten a fincas que formen parte del patrimonio del Estado, el Ministerio de Fomento deberá solicitar a la Dirección General de Patrimonio del Estado la correspondiente afectación, o en su caso mutación demanial.

Artículo 18. *Exención de controles previos.*

1. Las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, ni por consiguiente al abono de ningún tipo de tasas por licencia de obras, actividades o similares.

Las actuaciones indicadas en el párrafo anterior tampoco estarán obligadas a la obtención de licencias o autorizaciones por parte de otras administraciones, organismos o entidades públicas, excepto si los estudios de carreteras de los que dimanen las correspondientes actuaciones no hubieran sido sometidos a informe de aquellas, cuando dicho informe fuera preceptivo en virtud de una norma estatal, o cuando resulte exigible en

virtud de la normativa sectorial estatal, todo ello sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico.

2. La ejecución de obras o actuaciones de carreteras promovidas por el Ministerio de Fomento no podrá ser suspendida cautelarmente por ninguna otra administración pública en el ejercicio de las competencias que les puedan corresponder, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes.

Sección 4.ª Financiación

Artículo 19. *Financiación.*

1. La financiación de las actuaciones en las 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 de particulares así como mediante el establecimiento de peajes.

2. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 20 de esta ley.

3. Las carreteras del Estado que vayan a construirse o explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen en los términos del contrato, las subvenciones que pudieran otorgarse y los peajes que en su caso se establezcan.

4. Las posibles aportaciones de otras administraciones, entes o particulares para financiar actuaciones en las carreteras estatales requerirán la firma de un convenio con el Ministerio de Fomento en el que se reflejen las obligaciones de las partes y la forma y cadencia de las aportaciones.

Artículo 20. *Contribuciones especiales.*

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevas carreteras o actuaciones de mejora de carreteras o sus elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial por la obra realizada. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

En toda propuesta de actuación generadora de gasto público, de entre las consideradas en el párrafo anterior, y con excepción de aquéllas que sean de reconocida urgencia, deberá considerarse el establecimiento de contribuciones especiales acompañado de los parámetros para su cálculo o, en su caso, una justificación de su improcedencia. En ambos casos la propuesta considerada de contribuciones especiales se reflejará expresamente en el trámite de información pública de la correspondiente actuación.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con las carreteras, elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicio; y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y los de urbanizaciones, cuya comunicación resulte mejorada, ya sean personas físicas o jurídicas, herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades o colectivos que, careciendo de personalidad jurídica propia, constituyan una unidad productiva autónoma o un patrimonio separado susceptible de imposición.

3. La base imponible se determinará en el Real decreto por el que se acuerde la contribución especial y no podrá exceder de los límites siguientes en relación con el coste total de la actuación, incluido el de las expropiaciones, y sin perjuicio de lo establecido en el apartado 6 de este artículo:

a) Con carácter general, hasta el 25 por 100.

b) En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.

c) En los nudos o accesos a 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 y longitud de colindancia con la vía de las fincas beneficiadas.
b) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, establecimientos, 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 Hacienda y Administraciones Públicas, y de Fomento, acordará el establecimiento de contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente ley.
6. Cuando el sujeto pasivo sea titular de un derecho expropiado para llevar a cabo la actuación, el justiprecio del mismo se deducirá de su cuota individual.
7. Las contribuciones especiales se devengarán en el momento en que las obras se hayan puesto en servicio. Si las obras fueran fraccionables el devengo se producirá para cada uno de los sujetos pasivos desde que se hayan ejecutado las correspondientes a cada tramo o fracción de la obra que les afecte.

Sección 5.ª Explotación

Artículo 21. *Explotación.*

1. La explotación de la carretera comprende el conjunto de operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección de la carretera, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización a los organismos responsables de la gestión del tráfico.
2. El Ministerio de Fomento llevará a cabo periódicamente inspecciones de seguridad viaria en la Red de Carreteras del Estado con objeto de identificar elementos susceptibles de mejora por motivos de seguridad, de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

Artículo 22. *Competencia.*

1. Compete al Ministerio de Fomento la explotación de las carreteras del Estado. Dicha explotación, como regla general, se realizará directamente.
2. La utilización de la carretera por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.
3. Sin perjuicio de lo indicado en el apartado 1, las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Sector Público.
4. La facultad de inspección de la explotación de las carreteras del Estado corresponde, cualquiera que sea la forma de gestión, al Ministerio de Fomento.

Artículo 23. *Exenciones de peaje.*

En el caso de que estuvieran establecidos peajes no estarán obligados a su abono, los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios.
Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales, de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas.

Véase el Acuerdo de interpretación, en relación con la aplicación de este artículo, publicado por Resolución de 18 de septiembre de 2018. Ref. BOE-A-2018-13834

Artículo 24. *Gestión indirecta por concesión.*

1. Las carreteras del Estado en régimen de concesión administrativa se regirán por lo dispuesto en la legislación y normativa específica, en lo que no se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

2. La sociedad concesionaria deberá facilitar al Ministerio de Fomento, dentro del plazo que éste establezca, los datos que le requiera en relación con la explotación, incluyendo en todo caso los relacionados con el tráfico y la seguridad viaria de las infraestructuras en concesión.

Artículo 25. *Otros sistemas de gestión indirecta.*

1. Si la explotación de la carretera del Estado se efectúa por gestión interesada, 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 prevea 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 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 26. *Áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros.*

1. El Ministerio de Fomento facilitará la instalación de áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación vial.

2. 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.

3. El Ministerio de Fomento establecerá la localización de las áreas de servicio y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales, considerando la seguridad viaria y comodidad de los usuarios, la protección del medio natural y demás elementos del entorno.

4. Las áreas de servicio podrán ser construidas y explotadas directamente por la administración, o por cualquier otro sistema de gestión indirecta de servicios públicos de los que establece la Ley de Contratos del Sector Público. Los términos y condiciones de la construcción y explotación se fijarán en los correspondientes pliegos.

En el caso de contratos concesionales, el concesionario vendrá obligado al abono al Estado del canon anual que se hubiera comprometido a satisfacer en la proposición que sirvió de base para el otorgamiento de la concesión en el correspondiente procedimiento de adjudicación del contrato y de acuerdo con los términos que se fijen en los pliegos de aquél.

5. Son áreas de descanso los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistos, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación.

6. Son aparcamientos seguros aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al

transporte, en condiciones de seguridad, ubicadas en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia.

7. En los estudios informativos de carreteras se estudiará la necesidad de establecer áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros. Cuando sean necesarias se determinará su ubicación a efectos de que queden incluidos en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. No obstante lo anterior, aunque se hayan aprobado los estudios informativos, el Ministerio de Fomento podrá promover áreas de servicio, áreas de descanso o aparcamientos seguros no incluidos en aquellos siguiendo los procedimientos legales oportunos.

8. Las áreas de servicio, las áreas de descanso y los aparcamientos seguros deberán reunir necesariamente condiciones de accesibilidad universal para personas con discapacidad, con arreglo a lo establecido en la normativa específica aplicable.

Artículo 27. *Adjudicación de áreas de servicio.*

1. La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio se realizará en el marco del contrato administrativo correspondiente a la oferta económicamente más ventajosa. El otorgamiento de la concesión comprenderá las siguientes actuaciones:

a) Determinación de la ubicación del área de servicio, así como de las instalaciones y servicios que incluirá y de los requisitos y condiciones de cada uno de ellos, todo lo cual corresponderá al Ministerio de Fomento, con base en los requisitos técnicos y de seguridad.

b) Información pública por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en el Boletín Oficial del Estado y en un diario de amplia circulación en la zona afectada, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones o sugerencias que estime convenientes.

c) Aprobación por el Ministro de Fomento del pliego de cláusulas administrativas particulares para la ejecución de las obras y la explotación del servicio, con señalamiento expreso de los plazos de iniciación y terminación de las obras y de los efectos de su incumplimiento, así como del plazo de la concesión, canon mínimo a satisfacer y garantías técnicas y económicas que deberán presentar los concursantes.

d) Resolución por el Ministerio de Fomento del expediente de contratación, de conformidad con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

2. La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio en la que, de acuerdo con la normativa vigente en materia de carreteras, se contemple la concesión de instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, no podrá realizarse en favor del mismo operador al por mayor o de un operador del mismo grupo empresarial que el que suministre en exclusiva a las estaciones de servicio inmediatamente anterior y posterior, en el mismo sentido de circulación, a la que es objeto de licitación. Del mismo modo, tampoco podrán adjudicarse en bloque todas las concesiones de áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos a un mismo operador al por mayor o a operadores de un mismo grupo empresarial.

3. Independientemente de las áreas de servicio promovidas por el Ministerio de Fomento, cualquier interesado podrá solicitar la concesión de la explotación o de la construcción y explotación de un área de servicio o de cualquiera de sus elementos integrantes, presentando ante el Ministerio de Fomento la correspondiente solicitud, a la que se acompañará: a) documentación acreditativa de la personalidad del interesado y, en su caso, acreditación de la representación del mismo por cualquier medio válido en derecho que deje constancia fidedigna o mediante declaración en comparecencia personal del representado, b) una memoria en la que se indicará la situación y características del área o de la instalación cuya concesión se interesa acompañada del pertinente estudio de carreteras, que incluirá su localización, accesos, instalaciones y viabilidad.

El Ministerio de Fomento, en el plazo máximo de un mes desde la presentación de la solicitud, acordará que se lleve a cabo el trámite de información pública de la misma así como las actuaciones previstas en el apartado 1, excepto en el supuesto de que el área de servicio no cumpliera los correspondientes requisitos técnicos, funcionales y de seguridad establecidos reglamentariamente, en cuyo caso se pondrá fin al procedimiento mediante

resolución motivada. La falta de respuesta expresa en el plazo de un mes conllevará la necesidad de realizar, en todo caso, los trámites indicados anteriormente.

4. Cuando se trate de la concesión de la explotación de áreas de servicio ya construidas, el importe del canon anual, que será fijado en las bases del correspondiente procedimiento de adjudicación del contrato concesional, no podrá ser inferior al 4 por 100 de la valoración de las mismas.

5. Corresponde al Ministerio de Fomento verificar el cumplimiento de los requisitos que habrán de cumplir las zonas de aparcamiento que presten servicio con los requisitos de seguridad, de información al usuario y otros similares, establecidos en la normativa nacional o internacional que resulte de aplicación.

Artículo 27 bis. *Afectación.*

El importe de los derechos liquidados por el uso o explotación de las áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera quedará afecto a la financiación de los servicios y obras de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado.

CAPÍTULO III

Uso y defensa de las carreteras

Sección 1.ª Limitaciones de la propiedad

Artículo 28. *Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.*

1. A los efectos de la presente ley se establecen las siguientes zonas de protección de la carretera: de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad.

2. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera.

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá autorizar la colocación de instalaciones fácilmente desmontables entre el borde exterior de la zona de dominio público y el de la zona de limitación a la edificabilidad, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en esta ley.

Lo establecido en el párrafo anterior será especialmente aplicable a los puntos de recarga de vehículos y a las marquesinas e instalaciones que estos precisen para su correcto funcionamiento, siempre que puedan considerarse fácilmente desmontables.

En caso de que las instalaciones antes citadas tuvieran que ser desmontadas por cualquier causa, el coste de su desmontaje correrá en todo caso a cargo del titular de la instalación. Entre tales causas se incluyen las necesidades de ampliación, mejora, o explotación de la carretera afectada, así como los condicionantes de seguridad, en especial de seguridad vial.

3. La prohibición y la necesidad de autorización a que se refiere el apartado anterior operará tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas o en construcción una vez aprobado definitivamente el estudio informativo correspondiente o, en su defecto, el anteproyecto o proyecto, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación contemplada en el estudio.

4. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2, debe considerarse que a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro, las vías colectoras - distribuidoras y las calzadas laterales tendrán la consideración de carretera convencional.

Así se considerará análogamente en el caso de las vías de servicio, pero sólo a los efectos de la existencia de zona de dominio público, no así de las restantes zonas de protección.

Las limitaciones a la propiedad no se extenderán a los restantes elementos funcionales de la carretera, sin perjuicio de la prevalencia de las zonas de protección de las carreteras a las que sirven.

5. Las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley.

Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley.

Artículo 29. *Zona de dominio público.*

1. Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

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

En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.

3. En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural.

Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.

4. Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

5. El uso especial del dominio público establecido en el apartado anterior o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon.

Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras estatales.

Serán sujetos pasivos del canon los titulares de las autorizaciones y los concesionarios de áreas de servicio.

En el caso de autorizaciones de ocupación o aprovechamiento especial del dominio público, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos por el Estado y el de los predios contiguos. El tipo de gravamen anual será del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada.

El canon podrá ser revisado proporcionalmente a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

En el caso de concesiones de áreas de servicio la cuantía del canon será la establecida en el artículo 26.4.

6. La explotación por terceros de obras, instalaciones o servicios públicos relativos a carreteras estatales, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de los mismos, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la administración un canon.

Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación en virtud de la correspondiente autorización o concesión. El hecho imponible será la ocupación y aprovechamiento especial de bienes de dominio público objeto de explotación por el sujeto pasivo, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados y de los bienes, inmuebles e instalaciones de titularidad pública objeto de explotación, con un tipo de gravamen del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada, con devengo anual y posibilidad de revisión en su cuantía proporcional a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

Estarán exentos del abono del canon por ocupación del dominio público viario la Administración General del Estado y organismos autónomos dependientes de la misma que no sean de carácter mercantil o industrial. Cuando por dichos organismos se ceda el uso a terceros de la instalación ocupante del citado dominio público, lo cual requerirá en todo caso previa autorización del gestor del mismo, los cesionarios vendrán obligados al abono del correspondiente canon.

Asimismo, el Ministerio de Fomento quedará exento del pago de canon por ocupación de dominio público a otros departamentos ministeriales de la Administración General del Estado y a sus organismos autónomos dependientes que no sean de carácter mercantil o industrial.

7. La ocupación del dominio público, en el supuesto previsto en este artículo, no implicará la cesión de éste, ni su utilización significará la cesión de las facultades demaniales de la Administración General del Estado, ni la asunción por ésta de responsabilidades de ningún tipo respecto al titular del derecho a la ocupación o a terceros.

El mencionado titular será responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar las obras y actividades al dominio público y al privado, salvo en el caso en que aquéllos tengan su origen en alguna cláusula impuesta por la administración al titular y que sea de ineludible cumplimiento por éste.

El Ministerio de Fomento conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público afectado, quedando obligado el titular de la ocupación o actividad a informar a aquélla de las incidencias que se produzcan en relación con dichos bienes y a cumplir las instrucciones que se le dicten al respecto.

8. Al finalizar la construcción de nuevas carreteras o actuaciones en las mismas se procederá por el Ministerio de Fomento, o sociedad concesionaria en su caso, a delimitar los terrenos de titularidad pública mediante su amojonamiento. Las características específicas de esta actuación se definirán por el Ministerio de Fomento.

9. Los bienes y derechos reales de titularidad pública afectos al servicio público viario, obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, serán inscritos en el Registro de la Propiedad.

La inscripción por la Administración General del Estado de los citados bienes y derechos será gratuita.

10. En el caso de actuaciones promovidas por terceros y debidamente autorizadas, que pasen a formar parte del dominio público viario estatal, la inscripción citada será a cargo del promotor sin que proceda ninguna exención arancelaria.

11. En toda información registral que se aporte en relación con fincas colindantes con el dominio público viario estatal, así como en las notas de calificación o despacho referidas a las mismas, se pondrá de manifiesto dicha circunstancia, como información territorial asociada y con efectos meramente informativos, para que pueda conocerse que dicha colindancia impone limitaciones a las facultades inherentes al derecho de propiedad.

Artículo 30. *Obligación de deslinde y facultad de investigación.*

1. El deslinde del dominio público viario corresponde al Ministerio de Fomento según el procedimiento que reglamentariamente se determine.

2. El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso, los gastos que se deriven de la tramitación del procedimiento y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo del solicitante. El deslinde deberá contar con la aprobación del Ministerio de Fomento.

3. La incoación del expediente de deslinde facultará al Ministerio de Fomento para realizar o autorizar, incluso en terreno privado, previa comunicación al propietario, los trabajos necesarios de corta duración para la toma de datos y fijación de puntos, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiera dar lugar por los daños y perjuicios causados y a resultas del deslinde que finalmente se apruebe.

4. El deslinde aprobado y reflejado en acta declara la posesión y la titularidad dominical a favor de la Administración General del Estado. Su concreción física se realizará mediante el amojonamiento. El deslinde aprobado e inscrito en el Registro de la Propiedad tendrá preferencia frente a otras inscripciones que puedan incidir sobre el mismo ámbito físico a que se refiere el deslinde, en función de la naturaleza demanial de los bienes deslindados.

5. El Ministerio de Fomento podrá investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde o la práctica del resto de actuaciones que procedan en defensa del dominio público.

6. La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde. Dicha resolución será título suficiente, asimismo, para que la administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente.

Asimismo tendrá la facultad de iniciar de oficio el expediente de recuperación posesoria, de oficio y en cualquier tiempo, sobre dichos bienes y derechos, según el procedimiento que se establezca reglamentariamente.

7. Cuando se trate de inmatricular por terceros en el Registro de la Propiedad bienes inmuebles situados en la zona de servidumbre, en la descripción de aquéllos se precisará si lindan o no con el dominio público viario. En caso afirmativo no podrá practicarse la inmatriculación si no se acompaña al título la certificación de la Administración General del Estado, en la que se acredite que no se invade el dominio público.

8. Los terrenos patrimoniales de titularidad de la Administración General del Estado colindantes con el dominio público viario, o emplazados en sus zonas de servidumbre o afección, que resulten necesarios para la protección o utilización de dicho dominio, serán afectados, mediante el correspondiente acto administrativo al uso propio del mismo, en la forma prevista en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. No se podrá proceder a su enajenación sin previa declaración de no necesidad a los mencionados efectos, la cual se solicitará por la Dirección General de Patrimonio del Estado al Ministerio de Fomento. Transcurrido el plazo de un mes desde que se efectuase dicha solicitud sin que el Ministerio de Fomento haya informado, se entenderá que dicho informe es a todos los efectos favorable. Cumplido dicho trámite no será de aplicación a estos terrenos lo previsto en el apartado siguiente.

9. El Ministerio de Fomento tendrá derecho de tanteo y retracto en las transmisiones onerosas intervivos de los bienes colindantes con el dominio público viario, a cuyo efecto deberá ser notificada por escrito por los cedentes, o en su defecto por el notario que intervenga en la transmisión. El derecho de tanteo podrá ejercerse en el plazo de tres meses y el de retracto en el de un año, ambos a contar desde la correspondiente notificación, que comprenderá las condiciones esenciales de la transmisión.

Artículo 31. *Zona de servidumbre.*

1. La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a

una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros 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 32. *Zona de afección.*

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, 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 y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o 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 aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

4. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

Artículo 33. *Zona de limitación a la edificabilidad.*

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán

sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, 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 tramos perfectamente delimitados.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.

5. Las modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras del Ministerio de Fomento conferirán derecho a indemnización a favor de los titulares de derechos reales sobre los terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad así como en los afectados por las restricciones en las zonas de servidumbre acústica que acrediten el menoscabo de sus derechos y no pudieran ejercerlos en otras ubicaciones.

También serán indemnizables los perjuicios causados en este sentido por actuaciones debidamente autorizadas de terceros, públicos o privados, incluso aunque estas actuaciones o algunos de sus elementos pudieran ser finalmente de uso o titularidad públicos; conferirán derecho a indemnización a favor de quien acredite el menoscabo de derechos reconocidos y que no pudiera ejercerlos en otras ubicaciones, la cual será satisfecha por quien promueva la actuación.

Será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones.

6. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

7. La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

Artículo 34. *Facultad de expropiación.*

1. La expropiación de terrenos para la ejecución de los proyectos de carreteras comprenderá siempre a los que conformarán la zona de dominio público. Si la obra implicara un cambio de clasificación sobre la carretera objeto de actuación, se incluirá la ampliación de la zona de dominio público ya existente para adaptarla a su nueva configuración cuando fuere necesario.

No obstante, en supuestos excepcionales, cuando la expropiación de esta zona afecte a construcciones o instalaciones, se podrá por causas justificadas posponer la misma siempre que su estado de mantenimiento o uso no interfieran físicamente con las obras proyectadas ni perjudiquen a la adecuada explotación ni a la seguridad viaria de la carretera.

2. En las zonas de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el Ministerio de Fomento podrá proceder a la expropiación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, siempre que exista previamente un proyecto de trazado, básico o de construcción definitivamente aprobado, para la reparación, ampliación, conservación de la carretera, o para la mejora de la explotación o de la seguridad viaria, que la hiciera necesaria.

Artículo 35. *Paralización de obras o suspensión de usos no legalizados.*

1. Corresponderá al Ministerio de Fomento la tutela de la construcción y la explotación de las carreteras del Estado y como consecuencia de esto la competencia para preservar a las mismas y a sus zonas de protección de cualquier uso no autorizado. La actuación administrativa se llevará a cabo, en todo caso, mediante procedimiento contradictorio aunque corresponde al Ministerio de Fomento dictar, en su caso, el acuerdo de paralización de obras o instalaciones o suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las correspondientes autorizaciones, para cuya notificación podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública.

2. El Ministerio de Fomento determinará mediante el procedimiento indicado en el apartado anterior si los usos o circunstancias que justificaron la paralización o suspensión son acordes a derecho conforme a las siguientes reglas:

a) Si se comprueba el incumplimiento de lo indicado en la notificación, el Ministerio de Fomento instará a la Delegación del Gobierno en el territorio, dentro del plazo de diez días naturales posterior a aquella, para que prosiga con el procedimiento en aras al cumplimiento de la notificación practicada. En dicha instancia se informará sobre la eventual posibilidad de legalización de las obras, instalaciones o usos, si los mismos pudieran ajustarse a las normas aplicables.

1.º En caso afirmativo, la Delegación del Gobierno podrá ordenar instruir los oportunos expedientes para la legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos.

2.º En caso contrario, si las obras, instalaciones o usos no pudieran ser legalizados, la Delegación del Gobierno adoptará la resolución correspondiente e instruirá el expediente para la demolición de las mismas o para impedir definitivamente los usos referidos.

b) Si no hubiera habido incumplimiento de la notificación practicada y las obras pudieran ser legalizadas, la instrucción citada en el epígrafe a) 1.º será realizada por el Ministerio de Fomento. Si, por el contrario, las actuaciones no pudieran ser legalizadas, éste trasladará el expediente a la Delegación del Gobierno para que proceda como se indica en el epígrafe a) 2.º anterior.

3. La adopción de las oportunas resoluciones se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

4. Si se tratase de actuaciones en el dominio público que perjudiquen a la circulación, a la seguridad viaria, a la explotación o a los elementos de la infraestructura, o que con arreglo a las determinaciones de esta ley no puedan ser autorizadas, el Ministerio de Fomento previa comunicación a los órganos responsables de la gestión del tráfico, requerirá directamente a quienes las realicen para que restituyan la situación a su primitivo estado, lo que vendrán obligados a hacer en el plazo que al efecto se les conceda.

Si las actuaciones citadas constituyen un peligro para la seguridad vial o la explotación de la vía, el Ministerio de Fomento lo pondrá en conocimiento de los órganos responsables de la gestión del tráfico y podrán proceder a suprimir el peligro de forma inmediata, por cuenta del causante, sin que para ello sea necesaria autorización judicial previa. Las citadas actuaciones se harán sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

5. Al respecto de lo indicado en este artículo, si el infractor no realizare las actuaciones a las que se le hubiera instado en el plazo que se le indique, la Delegación del Gobierno podrá proceder a la ejecución subsidiaria de las mismas, a costa de aquél.

Artículo 36. *Limitación de accesos.*

1. El Ministerio de Fomento puede limitar los accesos a las carreteras del Estado y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse. No obstante lo anterior, los organismos responsables de la gestión del tráfico podrán interrumpir temporalmente la circulación a través de aquellos en ejercicio de las competencias que al efecto tengan atribuidas.

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

3. Son accesos a las carreteras del Estado las conexiones de éstas con carreteras o cualquier tipo de vía de titularidad distinta a la estatal, o con las vías de servicio de la propia carretera, las conexiones directas con núcleos urbanos y con propiedades colindantes, y, en general cualquier disposición física del terreno que permita la entrada o salida de vehículos a la calzada.

4. El acceso a las autopistas, a las autovías, a las variantes de población y circunvalaciones se producirá exclusivamente a través de sus nudos.

En el resto de las carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a las mismas, salvo que se realice mediante vías de servicio. En estas carreteras se exceptúan de lo anterior los accesos que cumplan una de las dos condiciones siguientes:

a) Que el acceso sea de interés público por encontrarse vinculado a bienes, obras o servicios de carácter igualmente público.

b) Que esté suficientemente justificada la imposibilidad de otro tipo de acceso.

En todo caso no habrá acceso directo de las propiedades colindantes a los nudos viarios y cambios de sentido, ni a los ramales, a las intersecciones, las vías de giro, ni a los carriles de cambio de velocidad o vías colectoras-distribuidoras.

5. Las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones públicas con las carreteras del Estado sólo podrán llevarse a cabo, previa autorización del Ministerio de Fomento, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes.

6. También podrá el Ministerio de Fomento, en cualquier momento, modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de los accesos existentes, cuando se haya cambiado el uso de los mismos, se incremente sustancialmente su tráfico, se afecte negativamente a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera, se produzcan daños en el dominio público o en el equipamiento de la vía, se alteren los supuestos de su otorgamiento o resulten incompatibles con normas aprobadas con posterioridad a su autorización.

7. No se autorizarán nuevas conexiones de caminos de servicio con las carreteras salvo excepcionalmente y de forma debidamente justificada a través de enlaces e intersecciones ya existentes.

8. Reglamentariamente se determinarán las condiciones que deben cumplirse para que un acceso pueda ser autorizado, así como el procedimiento de solicitud y, en su caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización.

9. La solicitud de accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada.

10. Cuando como consecuencia de la construcción de un acceso por el Ministerio de Fomento, resulte la obtención por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, o por otros directamente interesados, de un beneficio especial, se podrán imponer contribuciones especiales, siendo de aplicación lo establecido al respecto en el artículo 20 de esta ley.

11. Si se construye o se modifica un acceso, o si se cambia su uso, sin autorización o sin ajustarse a las condiciones establecidas en la correspondiente autorización, se actuará conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de esta ley.

Artículo 37. *Publicidad.*

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.

2. La citada prohibición se aplicará a todos los rótulos y carteles, inscripciones, formas, logotipos o imágenes, cualquiera que sea su tipo, dimensión, o elemento que los soporten.

3. A los efectos de este artículo no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Fomento.

Son carteles informativos los rótulos o carteles que informen exclusivamente de la identidad corporativa de la actividad desarrollada en la propiedad donde se ubiquen, y aquellos otros que se establezcan reglamentariamente.

4. No obstante lo dispuesto en este artículo, el Ministerio de Fomento podrá ordenar, incluso en las travesías, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía, sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

En el caso de que estuvieran ubicados en el dominio público de la carretera o en el equipamiento de la misma, el Ministerio de Fomento podrá proceder a su retirada o supresión con cargo a los responsables de la infracción, según se determine reglamentariamente, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones a que pudiera haber lugar.

Artículo 38. *Limitaciones a la circulación.*

1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales, podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras.

Le compete igualmente al Ministerio de Fomento fijar las condiciones de las autorizaciones que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalizar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación, sin perjuicio de las competencias que, sobre señalización, se recogen en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2. Cuando de las anteriores circunstancias se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine, por la totalidad o parte de una autopista explotada en régimen de concesión, el Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje podrá acordar dicho desvío y, en tal caso, previo informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y audiencia del concesionario, fijará las condiciones de utilización de la autopista con carácter temporal, estableciendo la compensación que corresponde al concesionario por los perjuicios que se originen, sin que sea de aplicación el artículo 24 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión.

En casos de urgencia el acuerdo al que se refiere este párrafo podrá ser adoptado por el Ministro de Fomento, o autoridad en quien delegue, sin los trámites precedentes, por un plazo máximo de un mes, sin perjuicio de la compensación a que pueda tener derecho el concesionario.

3. Las limitaciones a la circulación o cualquier otra restricción adoptada y, en su caso, los desvíos acordados, se comunicarán a la mayor brevedad a las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, al objeto de que éstas adecuen con carácter inmediato las medidas de vigilancia, disciplina y regulación del tráfico y mantengan actualizada la información que sobre las vías se ofrezca a los usuarios.

4. El beneficiario de la autorización complementaria de circulación estará obligado a resarcir, mediante el correspondiente abono, los gastos a los que haya tenido que hacer

frente el Ministerio de Fomento o sus entidades concesionarias y los costes de los medios de los que, en su caso, se hayan tenido que disponer como consecuencia de la autorización.

5. Reglamentariamente se establecerán las limitaciones a la circulación en las carreteras de los diferentes tipos de vehículos, sin perjuicio de las competencias de otros departamentos ministeriales.

6. Cuando los órganos competentes en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico dispongan, respecto de los vehículos pesados, el cierre o la restricción del acceso a la circulación de carreteras o tramos por razones de seguridad, fluidez del tráfico o por motivos medioambientales; podrá exigirse a dichos vehículos que, para seguir el mismo itinerario, se desvíen por la totalidad o parte de una autopista cuya utilización conlleve el pago de peajes. El peaje aplicable a estos vehículos podrá bonificarse, en su caso, en la cuantía que se determine en el expediente por el que se modifiquen las condiciones de explotación de la autopista. Mediante convenio entre las Administraciones interesadas podrá pactarse la contribución de cada una de ellas a dicha bonificación.

Artículo 39. *Instalaciones de aforo y pesaje.*

El Ministerio de Fomento podrá establecer en determinados puntos de las carreteras del Estado instalaciones de aforo, estaciones de pesaje y equipamientos integrados en sistemas inteligentes de transporte para conocimiento y control de las características del tráfico sobre la infraestructura de la carretera y su adecuada explotación. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

Artículo 40. *Daños a la carretera.*

El Ministerio de Fomento podrá exigir a los causantes de daños a las carreteras o sus elementos el resarcimiento del coste de la reparación, con independencia de las sanciones que en su caso puedan corresponderles o, incluso cuando no procedan estas.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá exigir al causante de daños el resarcimiento del coste que conlleve su intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería.

Sección 2.ª Infracciones y sanciones

Artículo 41. *Infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de protección del dominio público viario y de sus zonas de protección, las acciones y omisiones que se tipifican en los siguientes apartados de acuerdo con el régimen de responsabilidad que se establece. Estas infracciones se clasifican en muy graves, graves o leves.

2. Son infracciones muy graves:

a) Realizar, sin las autorizaciones o licencias correspondientes, construcciones, actuaciones o actos de transformación y uso de la zona de dominio público viario. Asimismo cualquier otro tipo de actuación que puedan afectar a la seguridad viaria, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización y no se hubiesen restituido dichas zonas a su estado anterior a la infracción cometida.

b) Destruir, deteriorar, alterar, o modificar cualquier construcción, instalación, elemento o equipamiento cuando las actuaciones afecten a la plataforma, o puedan afectar a la seguridad viaria, o las infracciones recogidas en los epígrafes 41.3.c) y 41.3.e) si se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la misma.

c) Realizar instalaciones u obras de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, que estén prohibidas en la zona de limitación a la edificabilidad, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes.

d) Realizar actos que supongan o puedan suponer aumento del volumen de las edificaciones existentes cuando éstas se encuentren situadas en la zona de limitación a la edificabilidad.

e) Construir nuevos accesos o modificar los usos o características de los existentes sin la correspondiente autorización.

f) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento relacionado con la ordenación, orientación o 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 o ponga en peligro la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía.

g) Causar daños o deterioros por circular con pesos, cargas o gálibos que excedan de los límites autorizados.

h) Establecer cualquier tipo de publicidad prohibida en el caso de que no se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida, o no retirar carteles informativos o elementos publicitarios cuando los titulares fueran requeridos para ello.

i) Instalar o utilizar mediante sistemas remotos focos, letreros luminosos, luminarias o cualquier elemento similar que perjudiquen a la seguridad viaria, en el caso de que no se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida.

j) La reincidencia en la comisión de faltas graves durante el plazo establecido para la prescripción de las infracciones muy graves.

k) Cuando perjudique significativamente a los usuarios, la negligencia en la prestación de servicios a los usuarios, o en el cumplimiento de las tareas de explotación de carreteras o elementos funcionales en régimen de concesión, por parte de sus concesionarios; sin perjuicio de las penalizaciones contractuales que, en su caso se encuentren establecidas en los correspondientes contratos.

Dado el deber de vigilancia reforzada que incumbe al concesionario, salvo prueba en contrario se presumirá dicho perjuicio cuando en un intervalo de 24 horas se interrumpa la continuidad del servicio durante más de 2 horas o resulten afectados por ello más de 30 vehículos.

Igualmente, se presumirá dicha negligencia del concesionario cuando, ante situaciones meteorológicas adversas, incurra en falta de previsión, incumpla injustificadamente los planes operativos previstos para dichas contingencias, no disponga de los medios que le fueran exigibles, no proporcione información suficiente a los usuarios o no adopte las medidas necesarias para la regulación del tráfico.

3. Son infracciones graves:

a) Realizar en la zona de limitación a la edificabilidad instalaciones u obras de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior, o cuando no puedan ser objeto de legalización y se hubieren restituido las cosas a su estado anterior a la infracción cometida sin causar perjuicios posteriores.

b) Realizar construcciones o actuaciones en las zonas de servidumbre o de afección, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o incumplir las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no puedan ser objeto de legalización posterior o puedan afectar a la seguridad viaria, y no se hubiesen restituido dichas zonas a su estado anterior a la infracción cometida, o habiéndose restituido, se hubieran causado perjuicios.

c) Realizar construcciones o actuaciones en la zona de dominio público, que no afecten a accesos, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior, o en el caso de que se hubieran restituido las zonas afectadas a su estado anterior a la infracción cometida, a que alude el artículo 41.2.a), siempre que no se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la misma.

d) Deteriorar cualquier elemento relacionado con la ordenación, orientación o seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, si no impide que el elemento siga prestando su función ni pone en peligro la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía.

e) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier construcción, instalación o equipamiento cuando las actuaciones no afecten a la plataforma, siempre que no se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía.

f) Colocar, verter, desaguar, arrojar o abandonar objetos, vehículos a motor o materiales de cualquier naturaleza en la explanación.

g) Realizar en la zona de afección construcciones o actuaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten molestas o insalubres para los usuarios de la vía sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

h) La reincidencia en faltas leves durante el plazo establecido para su prescripción de las infracciones graves.

i) Establecer cualquier tipo de publicidad prohibida, en el caso de que se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida.

j) Instalar focos, letreros luminosos, luminarias, o su utilización remota o cualquier elemento similar que perjudiquen a la seguridad viaria en el caso de que se hubieran restituido las zonas a su estado anterior a la infracción cometida.

k) Incumplir la obligación de modificación o retirada de servicios afectados con motivo de las expropiaciones derivadas de obras de carreteras.

l) Negligencia en la prestación de servicios a los usuarios o en el cumplimiento de las tareas de explotación de carreteras o elementos funcionales en régimen de concesión, por parte de sus concesionarios, sin perjuicio de las penalizaciones contractuales que, en su caso se encuentren establecidas en los correspondientes contratos.

4. Son infracciones leves:

a) Realizar construcciones o actuaciones en las zonas de servidumbre o de afección, 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, o en el caso de que se hubieran restituido las zonas afectadas a su estado anterior a la infracción cometida, a que alude el artículo 41.3.b) y no se hubieren causado perjuicios.

b) Colocar, verter, desaguar, arrojar o abandonar dentro de la franja de zona de dominio público exterior a la explanación, objetos, vehículos a motor o materiales de cualquier naturaleza.

5. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) En el supuesto de existencia de una autorización administrativa, el titular de ésta en caso de incumplimiento de las prescripciones o condiciones de aquella.

b) En las infracciones previstas en los apartados 2.h), y 3.j) de este artículo, el titular del cartel informativo o instalación o equipamiento publicitario, el anunciante y subsidiariamente el propietario del terreno.

c) En los demás casos, el autor material de la actividad infractora o la persona física o jurídica que la ejecuta y, en su caso, el técnico director de la obra o actuación.

Si hubiera más de un sujeto responsable, responderán todos ellos de forma solidaria de la infracción y de la sanción que en su caso se imponga.

Si un mismo hecho fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción.

Artículo 42. *Potestad sancionadora.*

1. El ejercicio de la potestad sancionadora a los efectos de esta ley corresponde al Ministerio de Fomento o a la Delegación del Gobierno en el territorio en los términos previstos en el artículo 44.

Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 41 y 43 se aplicarán mediante un procedimiento sometido al principio de contradicción, interdicción de la indefensión y publicidad. En defecto de una regulación específica dicho procedimiento se tramitará de conformidad con la normativa vigente sobre el ejercicio de la potestad sancionadora.

2. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta ley se iniciará de oficio por el órgano competente del Ministerio de Fomento, bien por propia iniciativa o como consecuencia de petición razonada de otros órganos o denuncia.

3. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de falta o delito, el Ministerio de Fomento deducirá el tanto de culpa al Ministerio Fiscal o la autoridad judicial competente y suspenderá el procedimiento sancionador hasta la resolución de éste.

El procedimiento sancionador podrá continuarse a la finalización del procedimiento penal conforme a las siguientes reglas:

a) Los hechos declarados probados en el ámbito penal se considerarán igualmente probados en el procedimiento administrativo.

b) No podrá imponerse sanción administrativa cuando sobre los hechos constitutivos de infracción haya recaído sentencia penal condenatoria.

c) El procedimiento administrativo y la prescripción de los hechos en dicha sede estarán interrumpidos durante todo el proceso penal.

4. El plazo para la notificación de la resolución de los procedimientos sancionadores será de doce meses desde la fecha del acuerdo de iniciación del expediente, transcurrido el cual sin que se produzca aquella, se dictará resolución declarando la caducidad del procedimiento y ordenando el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en la legislación vigente.

Artículo 43. *Sanciones.*

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 41 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:

a) Infracciones leves: multa de 300 a 3.000 euros.
b) Infracciones graves: multa de 3.001 a 15.000 euros.
c) Infracciones muy graves: multa de 15.001 a 300.000 euros.

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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común para conseguir la ejecución material de las órdenes de paralización, derribo o transformación que haya ordenado la Administración conforme a esta ley.

La cuantía de cada una de dichas multas no podrá superar el 20% de la que se fije para el supuesto de que la no atención de los requerimientos suponga una infracción administrativa.

3. Para el cálculo de la cuantía de las multas se tendrán en cuenta los criterios que se fijen reglamentariamente.

Artículo 44. *Competencia.*

1. La imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Delegado del Gobierno en el territorio; la de las graves, al Director General de Carreteras y la de las muy graves, al Ministro de Fomento.

2. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, y de la de restituir o reponer las cosas a su estado anterior, de acuerdo con sus respectivos procedimientos y normativa de aplicación.

Artículo 45. *Prescripción de infracciones.*

El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 41 de esta ley será de un año para las leves, de cuatro años para las graves y seis para las muy graves.

El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones se iniciará en la fecha en que se hubiera cometido la infracción o, si el objeto de la infracción constituye una actividad o un hecho continuado en el tiempo, en la fecha de su cese. Si el hecho o actividad constitutivos

de la infracción no pudieran conocerse por falta de manifestación de signos externos, el plazo de prescripción se computará a partir de cuando estos se manifiesten.

CAPÍTULO IV

Travesías y tramos urbanos

Artículo 46. *Travesías.*

1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.

2. En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación.

Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.

Artículo 47. *Tramos urbanos.*

1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

2. En los tramos urbanos de carreteras corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre.

Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2.

El silencio administrativo tendrá siempre carácter negativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas.

Artículo 48. *Estudios de delimitación de tramos urbanos.*

1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público y, en los urbanos, también la de servidumbre, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme, y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento notificará al ayuntamiento y comunidad autónoma afectados el estudio de delimitación de tramos

urbanos a fin de que en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.

3. En caso de conformidad, o si el ayuntamiento o la comunidad afectada no contestasen en el plazo mencionado, el citado estudio podrá ser aprobado por el Ministerio de Fomento. En el supuesto de disconformidad, se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 16 de esta ley.

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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y según las prescripciones del artículo 12 de esta ley, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el estudio tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

5. Los estudios de delimitación de tramos urbanos deberán actualizarse, siguiendo el procedimiento indicado, cuando las circunstancias así lo demanden, y como máximo cada cinco años después de su aprobación definitiva.

Artículo 49. *Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras.*

1. Las carreteras del Estado 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 Fomento 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.

2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas.

Disposición adicional primera. *Catálogo de carreteras estatales.*

1. Como anexo II a la presente ley figura el catálogo con la relación y denominación de las carreteras estatales.

2. El Ministerio de Fomento realizará y actualizará, con el nivel de detalle suficiente, el inventario de las carreteras estatales, incluyendo sus características geométricas, estructurales y dotacionales, así como el resultado de los estudios de delimitación de tramos urbanos aprobados.

Disposición adicional segunda. *Normativa técnica básica y señalización.*

1. Se habilita al Ministerio de Fomento para que determine la normativa técnica básica de interés general y, en particular, la relativa a la seguridad viaria, señalización, balizamiento y sistemas de contención de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional que aplique el Estado español.

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

3. La identificación de todas 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.

Disposición adicional tercera. *Transferencia de carreteras y tramos.*

El Ministerio de Fomento promoverá los acuerdos oportunos para transferir a la administración que corresponda las carreteras o tramos de las mismas que siendo de titularidad del Estado no cumplan los requisitos precisos para formar parte de la Red de Carreteras del Estado.

Disposición adicional cuarta. *Intereses de la defensa nacional.*

1. Con carácter previo a la aprobación definitiva de los estudios de carreteras del Estado y de las dependientes de otras administraciones que incidan sobre zonas declaradas de

interés para la defensa nacional o bien sobre terrenos, edificaciones e instalaciones, incluidas sus zonas de seguridad, vinculados a los fines de la defensa nacional, deberá solicitarse informe del Ministerio de Defensa respecto a dicha incidencia. El informe tendrá carácter vinculante y deberá ser evacuado en el plazo de dos meses, entendiéndose desfavorable si no fuera emitido, en lo que afecta a la defensa nacional.

2. Las sujeciones y limitaciones impuestas para la zona de protección de las carreteras no serán de aplicación a los terrenos expresamente declarados de interés para la seguridad y la defensa nacional o vinculados a esta última conforme a su legislación específica, si bien en tales supuestos y previo acuerdo con el Ministerio de Defensa, también deberá tenerse en cuenta cualquier implicación que se derive para la seguridad vial.

Disposición adicional quinta. *Inscripciones en el Catastro.*

La incorporación de los bienes inmuebles en el Catastro Inmobiliario, así como de las alteraciones de sus características, que deban realizarse como consecuencia de lo dispuesto en esta ley, se efectuarán en los términos previstos en el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, en particular en lo que se refiere a la utilización de la referencia catastral y la certificación catastral descriptiva y gráfica para la identificación y descripción de las fincas, y las obligaciones de comunicación, colaboración y suministro de información al Catastro a través de medios telemáticos.

Disposición adicional sexta. *Cooperación interadministrativa.*

La Administración General del Estado, las administraciones de las comunidades autónomas y las administraciones locales cooperarán para diseñar un procedimiento que permita la simplificación del régimen de autorizaciones relativas a la utilización de las zonas de protección de las carreteras del Estado.

Disposición adicional séptima. *Gestión directa de la construcción y/o explotación de las carreteras estatales por SEITTSA.*

1. La Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., cuyo objeto social es la construcción y/o explotación de las carreteras estatales que al efecto determine el propio Consejo de Ministros, podrá explotar, entre otras, las autopistas que reviertan al Estado. En cualquier caso, la construcción y/o explotación se realizará en las condiciones que se determinen en el convenio de gestión directa correspondiente, que habrá de ser autorizado por el Consejo de Ministros, previo informe favorable del Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de otros trámites preceptivos derivados de las prescripciones de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, que resulten aplicables en su caso.

2. En la explotación de las autopistas que reviertan al Estado a las que se refiere el apartado 1 de esta disposición adicional, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., queda autorizada para el cobro a los usuarios de las tarifas que fije el Consejo de Ministros.

3. El convenio previsto en el apartado 1 regulará las relaciones entre la Administración General del Estado y la citada Sociedad Mercantil Estatal y preverá al menos los siguientes extremos, si bien podrán excluirse alguno de éstos cuando por razón del objeto no sea necesaria su incorporación al mismo:

a) El régimen de construcción y/o explotación de las carreteras estatales de que se trate.

b) Las potestades que tiene la Administración General del Estado en relación con la dirección, inspección, control y recepción de las obras, cuya titularidad corresponderá en todo caso a la misma.

c) El régimen de financiación, en el que podrá incluirse el cobro de las tarifas que apruebe el Consejo de Ministros al amparo de lo previsto en el apartado 2 de esta disposición adicional y en el artículo 22 de esta ley.

d) Las garantías que hayan de establecerse en favor de las entidades que financien la construcción y/o explotación de las carreteras estatales.

e) El régimen de operación, mantenimiento y conservación de los sistemas de gestión de tráfico por parte de la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico.

4. En los contratos que la Sociedad Mercantil Estatal concluya con terceros para la construcción y/o explotación de las citadas carreteras se observarán las reglas siguientes:

a) Se observarán las prescripciones de la normativa de contratos del sector público que les resulten de aplicación, así como la legislación sectorial específica correspondiente.
b) Se incluirán las cláusulas que resulten pertinentes para la adecuada defensa por dicha sociedad estatal y por la Administración General del Estado de los intereses públicos afectados.
c) El orden jurisdiccional contencioso-administrativo conocerá de las cuestiones que se susciten en relación con la preparación y la adjudicación.

5. Será de aplicación el apartado 3 de esta disposición a cualesquiera relaciones que la Administración General del Estado establezca con otras empresas públicas para la construcción y/o explotación de carreteras estatales y el apartado 4 de esta disposición a los contratos que las citadas empresas públicas concluyan con terceros para la construcción y/o explotación de carreteras estatales.

Disposición transitoria primera. *Delimitación de tramos urbanos.*

En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

Disposición transitoria segunda. *Régimen transitorio de expropiaciones.*

1. Los terrenos del dominio público viario definidos conforme al artículo 29.1 que no hayan podido ser ocupados por la Administración, por estar amparados en títulos de propiedad y no haberse iniciado o culminado el proceso expropiatorio con el abono del precio y ocupación de los mismos conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, quedarán sujetos al régimen establecido en la presente ley para la utilización del dominio público, si bien sus titulares podrán solicitar la legalización de los usos existentes, siempre que dichos usos no resulten incompatibles con la seguridad viaria, o con la adecuada conservación o explotación de la vía. En otro caso procederá su expropiación.
2. En los tramos de carreteras en los que se realice el deslinde del dominio público viario, conforme a lo previsto en el artículo 30 por no haberse practicado, o para adecuarlo a lo previsto en esta ley respecto a las características establecidas para los distintos bienes, los terrenos que resulten comprendidos entre la antigua y la nueva delimitación quedarán sujetos al régimen establecido en el apartado primero de esta disposición.
3. En relación con las construcciones existentes en dichos terrenos, en los que los usos se hubieren legalizado, solamente se podrán autorizar aquellas obras que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y sin que el incremento de valor por dichas actuaciones de conservación y mantenimiento puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.

Disposición transitoria tercera. *Régimen sancionador de las concesiones.*

El nuevo régimen sancionador establecido en el artículo 41.2.k) se aplicará también a las concesiones ya existentes, siempre que los hechos sancionados se realicen después de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en esta ley.

Disposición final primera. *El Reglamento de la Ley de Carreteras.*

1. Se declara vigente el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y las disposiciones dictadas en su ejecución en lo que no se oponga a lo dispuesto en esta ley.

2. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno, a propuesta del titular del Ministerio de Fomento, aprobará el reglamento general de desarrollo de la presente ley.

3. El Gobierno podrá aprobar las normas de rango reglamentario que resulten necesarias para el desarrollo de lo previsto en esta ley. Asimismo se autoriza al Ministro de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo previsto en esta ley.

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.*

En coherencia con lo establecido en el apartado 2 del artículo 27 de la presente ley, el apartado tercero del artículo 27 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, queda redactado como sigue:

> «Tercero. El concesionario podrá contratar, en la forma que los pliegos de la concesión establezcan, la gestión de los servicios complementarios establecidos en las áreas de servicio.
>
> No obstante, la gestión de las áreas de servicio que incluyan instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, no podrá contratarse con el mismo operador al por mayor o un operador del mismo grupo empresarial que el que suministre en exclusiva a las estaciones de servicio inmediatamente anterior o posterior, en el mismo sentido de circulación. Del mismo modo, tampoco podrá contratarse en bloque la gestión de todas las áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos con un mismo operador al por mayor o con operadores del mismo grupo empresarial.»

Disposición final tercera. *Modificación del texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.*

Se modifica el apartado 1 de la disposición adicional séptima del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del suelo, que queda redactado de la siguiente forma:

> «1. Para la capitalización de la renta anual real o potencial de la explotación a que se refiere el apartado 1 del artículo 23, se utilizará como tipo de capitalización el valor promedio de los datos anuales publicados por el Banco de España de la rentabilidad de las Obligaciones del Estado a 30 años, correspondientes a los tres años anteriores a la fecha a la que deba entenderse referida la valoración.»

Disposición final cuarta. *Actualización de sanciones.*

Se habilita al Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, para actualizar, mediante Real decreto la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 43 de esta ley, de acuerdo con las variaciones del índice de precios al consumo.

Disposición final quinta. *Título competencial.*

1. Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado la Constitución, en sus artículos 149.1.21.ª y 24.ª, sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma.

2. El artículo 27.2 y la disposición final segunda se dictan al amparo de los artículos 149.1.13.ª y 18.ª de la Constitución que atribuyen al Estado la competencia sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la

competencia sobre la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, respectivamente.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 29 de septiembre de 2015.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Definiciones

Acceso directo: Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.

Año horizonte: Año al que se refieren determinadas prognosis de situaciones relacionadas con el servicio público viario.

Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.

Automóvil: Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.

Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.

Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Camino de servicio: El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de ésta.

Carretera de circunvalación: La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.

Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad. Fuente: Norma 3.1-IC.

Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos. Fuente: Norma 3.1-IC.

Carril de cambio de velocidad: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.

Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.

Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.

Desmonte: Parte de la explanación situada bajo el terreno original.

Eje: Línea que define el trazado en planta o alzado de una carretera, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.

Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Explanación: Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original.

Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales, las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Lecho de frenado: Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

Mediana: Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.

Nivel de servicio: Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

Nudo viario (abreviadamente nudo): Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.

Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcenes y las bermas afirmadas.

Ramal: En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.

Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

Tramo: Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera.

Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.

Variante de trazado: Obra en una carretera que cambia su trazado en planta o alzado.

Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

Vía colectora-distribuidora: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.

Vía de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.

Vía urbana: Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

ANEXO II

Catálogo de la Red de Carreteras del Estado

El presente Catálogo recoge la relación de carreteras que forman la Red de Carreteras del Estado, a fecha 31/12/2014 (momento de la última actualización anual). Asimismo, recoge la nomenclatura propuesta para las carreteras que en la actualidad están planificadas por el Ministerio de Fomento, aunque todavía no estén en servicio. De esta manera, este catálogo actualiza la nomenclatura de la Red de Carreteras del Estado, y deroga las disposiciones previas sobre la materia en todo lo que se opongan a él.

En adelante, el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado contenido en esta Ley de carreteras es la referencia de nomenclatura a utilizar para la Red de Carreteras del Estado.

En el campo «Carretera» se incluye la denominación LL-NNN de las carreteras que conforman la red, según las reglas anteriores que siguen vigentes: N para carreteras convencionales (las antiguas «nacionales») y A, AP o código de la ciudad para autopistas y autovías libres, autopistas de peaje o tramos urbanos y periurbanos de gran capacidad respectivamente, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado.

En el campo «Denominación» se incluye el nombre que tiene cada carretera, conforme a lo previsto en la Ley 25/1988 de Carreteras y en todas las modificaciones acaecidas hasta la fecha, incluyendo y actualizando el mencionado RD 1231/2003.

En el campo «Itinerario de referencia O/D» se ha actualizado, asimismo, lo contenido en la Ley 25/ 1988 y en el RD 1231/2003. En el caso de las nacionales es de resaltar el hecho de que, por su sustitución paulatina por carreteras de gran capacidad, en muchos casos estos itinerarios difieren de los originarios de la Ley de 1988. El criterio empleado ha sido mencionar como «Itinerario de referencia O/D» en estos casos los puntos que, en la actualidad, se encuentran en los extremos de los tramos más alejados que siguen formando parte de la carretera original.

Asimismo, las antiguas nacionales que han sido sustituidas por nuevas carreteras, pero que siguen formando parte de la Red de Carreteras del Estado, se incluyen en este catálogo con el código que les corresponde según las bases de datos del Ministerio de Fomento (nombre de la carretera, terminado en una A, R...) en el campo «Carretera», con el mismo contenido que su carretera madre en el campo «Denominación» y sin contenido en el campo «Itinerario de referencia O/D», puesto que se entienden incluidas en las carreteras del mismo código.

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
A-1	Autovía del Norte.	Madrid / L.P. Burgos-Álava.
A-1A	Travesía de El Molar.	El Molar (Norte) / El Molar (Sur).
AP-1	Autopista del Norte.	Burgos / L.P. Burgos - Álava.
A-11	Autovía del Duero.	Soria / Zamora / Frontera con Portugal.
A-12	Autovía del Camino de Santiago.	Logroño / Burgos (sigue hasta Pamplona por la red de Navarra).
A-13		Logroño / L.P. La Rioja-Navarra.
A-14	Autovía de la Ribagorza.	Lleida / Sopeira.
A-15	Autovía de Navarra.	Medinaceli / Soria / Tudela.
A-2	Autovía del Nordeste.	Madrid / Zaragoza / Barcelona / Frontera con Francia.
AP-2	Autopista Zaragoza-Mediterráneo.	Zaragoza / El Vendrell.
A-21	Autovía de los Pirineos.	Jaca / L.P. Zaragoza-Navarra.
A-22	Autovía del Camino Catalán.	Lleida / Huesca.
A-23	Autovía Mudéjar.	Sagunto/Sagunt / Jaca / Frontera con Francia (Somport).
A-24	Autovía del Jiloca.	Daroca / Calatayud.
A-25		Alcolea del Pinar / Monreal del Campo.
A-26	Autovía Pirenaica.	Llança / Figueres / Olot.
A-27		Tarragona / Montblanc / Lleida.
A-28	Autovía de La Alcarria.	Venturada (A1) / Guadalajara / Tarancón.
A-3	Autovía del Este.	Madrid / Valencia.
A-30	Autovía de Murcia.	Albacete / Cartagena.
A-31	Autovía de Alicante.	Atalaya del Cañavate / Alicante/Alacant.
A-32		Bailén (A-44) / Albacete.
A-33		Blanca / Fuente la Higuera.
A-35		Almansa / Xàtiva.
AP-36		Ocaña / La Roda / Chinchilla.
AP-37		Alicante/Alacant / Murcia.
A-38		Valencia / El Verger.
A-4	Autovía del Sur.	Madrid / Sevilla / Cádiz.
AP-4	Autopista del Sur.	Sevilla / Cádiz.
A-40	Autovía de la Meseta Sur.	Ávila / Maqueda / Cuenca / Teruel.
A-41		Ciudad Real / Puertollano.
AP-41		Madrid / Toledo.
A-42	Autovía de Toledo.	Madrid / Toledo.
A-43	Autovía del Guadiana.	Mérida / Ciudad Real / Atalaya del Cañavate.
A-44	Autovía de Sierra Nevada-Costa Tropical.	Bailén / Motril.
A-45	Autovía de Málaga.	Córdoba / Málaga.
AP-46	Autopista de Las Pedrizas.	Alto de las Pedrizas / Málaga.
A-48	Autovía de la Costa de la Luz.	A-4 (Cádiz) / Algeciras.
A-49	Autovía del V Centenario.	Sevilla / Frontera con Portugal (Ayamonte).
A-5	Autovía del Suroeste.	Madrid / Frontera con Portugal (Badajoz).
A-50	Autovía de la Cultura.	Ávila / Salamanca.

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
AP-51		AP-6 / Ávila.
A-52	Autovía de las Rías Bajas.	Benavente / Vigo.
AP-53	Autopista Central de Galicia.	Santiago de Compostela / Alto de Santo Domingo.
A-54	Autovía Lugo-Santiago.	Lugo / Santiago de Compostela.
A-55	Autovía Vigo-Tui.	Vigo / Tui.
A-56	Autovía Lugo-Ourense.	Guntín (Lugo) / Ourense.
A-57	Autovía del Atlántico.	A Coruña / Santiago de Compostela / Pontevedra / O Porriño.
A-58	Autovía Extremeña.	Trujillo / Cáceres / Badajoz.
A-59	Autovía Pontevedra-Vigo.	Pontevedra / Vigo.
A-6	Autovía del Noroeste.	Madrid / Villalba / Adanero / A Coruña.
AP-6	Autopista del Noroeste.	Villalba / Adanero.
A-60	Autovía Valladolid - León.	Valladolid / León.
AP-61		Segovia / AP-6.
A-62	Autovía de Castilla.	Burgos / Frontera con Portugal (Fuentes de Oñoro).
A-63		Oviedo / La Espina.
A-64		Villaviciosa / Oviedo.
A-65	Autovía de Tierra de Campos.	Benavente / Palencia.
A-66	Autovía Ruta de la Plata.	Gijón / Campomanes/ La Robla / León / Sevilla.
AP-66	Autopista Ruta de la Plata.	León / Campomanes.
A-67	Autovía Cantabria-Meseta.	Palencia / Santander.
A-68	Autovía del Ebro.	Miranda de Ebro / Logroño / Zaragoza / Mediterráneo.
AP-68	Autopista Vasco-Aragonesa.	L.P. Álava-Burgos/L.P. La Rioja-Navarra; L.P. Navarra-La Rioja/Zaragoza.
A-7	Autovía del Mediterráneo.	Algeciras / Barcelona.
AP-7	Autopista del Mediterráneo.	Frontera con Francia (La Jonquera) / Puçol; Silla / Alicante/Alacant; Crevillent / Vera; Málaga / Guadiaro.
A-70		Circunvalación de Alicante/Alacant.
AP-71		León / Astorga.
A-72		Monforte / Chantada.
A-73		Burgos / Aguilar de Campoo.
A-74	Autovía de A Mariña.	Barreiros / San Cibrao.
A-75		Verín / Frontera con Portugal.
A-76		Ponferrada / Ourense.
A-77	Acceso Noroeste a Alicante/Alacant.	
A-77A	Antiguo acceso Noroeste a Alicante/Alacant.	
A-78		Elche/Elx / Crevillent.
A-79		Vía parque Elche/Elx / Alicante/Alacant.
A-8	Autovía del Cantábrico.	L.P. Bizkaia-Santander / Oviedo / Baamonde.
A-81		Badajoz / Espiel / Granada.
A-83	Autovía de Huelva.	Huelva / Zafra.
AP-9	Autopista del Atlántico.	A Coruña y Ferrol / Frontera con Portugal (Tui).
AP-9V	Autopista del Atlántico.	Entrada a Vigo.
A-91		Vélez Rubio / Puerto Lumbreras.
AA-11		Acceso al Aeropuerto de Alicante/Alacant.
AB-20	Circunvalación Sur de Albacete.	Conexión A-32 / A-30.
AC-10	Túnel de Eirís.	AC-11 / AC-12.
AC-11	Alfonso Molina.	Avda. Alfonso Molina de A Coruña.
AC-12	Pasaje.	A Coruña / O Carballo.
AC-14	Tercera Ronda A Coruña.	A-6 / A Coruña.
AC-15		Acceso al Puerto exterior de A Coruña.
AI-81		Acceso Este a Avilés.
AI-82		Acceso al Aeropuerto de Asturias.
AI-83	Nuevo acceso al Puerto de Avilés.	Nuevo acceso al Puerto de Avilés.
AL-14		Acceso al Puerto de Almería.
AV-20		Circunvalación Ávila.
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 Norte de Barcelona.
B-21		Segundo acceso al Puerto de Barcelona.
B-22		Acceso al Aeropuerto de Barcelona.
B-23		A-2/AP-7.
B-24		Acceso a Barcelona desde Vallirana.
B-25		Conexión Ronda Litoral (A-2) / Autovía C-32.
B-30		Calzadas laterales AP-7 en Barcelona.
B-40	Autovía Orbital de Barcelona.	Abrera / Granollers.
BA-11		Acceso Sur a Badajoz.
BA-20		Circunvalación de Badajoz.
BU-11		Acceso Sur a Burgos.
BU-12		Acceso al Aeropuerto de Villafría.
BU-30		Circunvalación de Burgos.
CA-31		Acceso Norte al Puerto de Santa María.
CA-32		Acceso Sur al Puerto de Santa María.
CA-33		Acceso a Cádiz desde San Fernando.
CA-34		Acceso a Gibraltar.
CA-35	Acceso a Cádiz por el Puente de la Constitución de 1812.	Puerto Real / Cádiz por el Puente de la Constitución de 1812.
CA-36	Acceso a Cádiz por el Puente José León de Carranza.	Puerto Real Sur (CA-35) / Cádiz por el Puente José León de Carranza.

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
CA-37		Conexión A-4 con CA-32.
CC-11		Acceso Norte a Cáceres.
CO-31		Acceso Norte a Córdoba.
CO-32		Variante Oeste de Córdoba y Nuevo acceso al Aeropuerto de Córdoba.
CS-20		Variantes de Castellón, Benicasim/Benicàssim y Oropesa del Mar/Orpesa.
CS-22		Nuevo acceso al Puerto de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.
CT-31		Acceso Oeste a Cartagena.
CT-32		Acceso Este a Cartagena.
CT-33		Acceso a la dársena de Cartagena.
CT-34		Acceso a la dársena de Escombreras.
CU-11		Acceso Oeste a Cuenca.
EL-20		Circunvalación de Elche.
FE-11	Acceso Este a Ferrol.	La Trinchera-O Ponto.
FE-12	Conexión con Puerto Exterior de Ferrol.	AG-64 / N-655 / AP-9.
FE-13	Acceso Norte a Ferrol.	Montón / Catabois.
FE-14	Acceso Sur a Ferrol.	Fene / Puerto de Ferrol.
FE-15	Acceso Norte al Puerto de Ferrol.	AP-9 / Puerto de Ferrol.
GJ-10	Ronda interior de Gijón.	Avenida del Príncipe de Asturias.
GJ-20	Acceso Puerto del Musel.	AS-19. Conexión El Empalme / Lloreda.
GJ-81	Acceso Sur a Gijón.	Enlace de Lloreda / Gijón.
GJ-82	Acceso Oeste a Gijón. (Vial de Jove).	Enlace de La Peñona / GJ-10.
GR-12		Acceso al Aeropuerto de Granada.
GR-14		Acceso Oeste al Puerto de Motril.
GR-16		Acceso Este al Puerto de Motril.
GR-30		Circunvalación de Granada.
GR-43		Acceso a Granada desde la N-432.
H-30		Circunvalación de Huelva.
H-31		Acceso a Huelva desde la A-49.
HU-20	Variante Sur de Huesca.	N-240 / N-330.
LL-11		Acceso Este a Lleida.
LL-12		Acceso Sur a Lleida.
LE-11		Acceso Sur a León.
LE-20		Circunvalación de León.
LE-30	Ronda de León.	Circunvalación de León.
LO-20		Circunvalación Sur de Logroño.
LU-11		Nadela / Tolda de Castilla.
LU-12		N-540 / Vilamoure.
M-11		Acceso al Aeropuerto de Madrid desde la M-30.
M-12		Eje Aeropuerto de Madrid (M-40 a A-1).
M-13		Eje Este-Oeste (aeropuerto de Madrid).
M-14		Acceso al Aeropuerto de Madrid desde la A-2.
M-21		Variante de la A-2 Conexión M-40 y M-50.
M-22		Conexión A-2-M-21.
M-23		Conexión M-30 con M-40 y R-3.
M-31		Eje Sureste Conexión M-40 y M-50.
M-40		Circunvalación de Madrid.
M-50		Circunvalación de Madrid.
M-110		
MA-20	Circunvalación de Málaga.	Torremolinos / Enlace de Virreinas.
MA-21		Torremolinos (Málaga).
MA-22		Acceso al Puerto de Málaga.
MA-23		Acceso Sur al Aeropuerto de Málaga.
MA-24		Acceso Este (La Araña) a Málaga.
MA-30		Ronda Oeste de Málaga.
ME-11		Acceso Norte a Mérida.
ML-101		Carretera perimetral ML-300 / Puesto fronterizo de Farhana.
ML-204		Ciudad de Melilla / M-300.
ML-300		Carretera perimetral de Melilla.
MU-30		Circunvalación de Murcia.
MU-31		Acceso Suroeste a Murcia.
N-1	Madrid a Irún.	Madrid (Lozoyuela) / L.P. de Araba/Álava.
N-1A	Madrid a Irún.	
N-1R	Madrid a Irún.	
N-110	Soria a Plasencia.	San Esteban de Gormaz (int. con N-122) / Plasencia.
N-110A	Soria a Plasencia.	
N-111	Madrid a Pamplona y S.Sebastián.	Medinaceli (int. con N-II) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-111A	Madrid a Pamplona y S.Sebastián.	
N-113	Soria a Pamplona.	Ágreda (int. con N-122) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-120	Logroño a Vigo.	Logroño (int. con N-232 y LO-20) / Pontеareas (int. Con A-52).
N-120A	Logroño a Vigo.	
N-121	Tarazona a Francia por Dancharinea.	Tarazona (int. con N-122) / L.P. Zaragoza-Navarra.
N-122	Zaragoza a Portugal por Zamora.	Zaragoza (int. con N-232 y AP-68 en Gallur) / Frontera con Portugal.
N-122A	Zaragoza a Portugal por Zamora.	
N-123	Zaragoza a Francia por el Valle de Arán.	Barbastro (int. con N-240) / Benabarre (int. con N-230).
N-123A	Zaragoza a Francia por el Valle de Arán.	
N-124	Logroño a Vitoria.	Gimileo (int. con N-232) / L.P. La Rioja-Álava (Briñas).
N-125	Acceso al Aeropuerto de Zaragoza.	Aeropuerto de Zaragoza / Zaragoza (int. con A-2).
N-126	Acceso a la autopista A-68.	Casalarreina (int. con LR-111) / Enlace con AP-68.

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-141	Bossost a Francia por el Postillón.	Bossost (int. con N-230) / Frontera con Francia.
N-145	La Seu d'Urgell a Andorra.	La Seu d´Urgell (int. con N-260) / Frontera con Andorra.
N-152	Barcelona a Puigcerdá.	Puigcerdá (int. con N-260) / Frontera con Francia.
N-154	Acceso a Llivia.	Puigcerdá (int. con N-152) / Llivia.
N-156	Acceso al Aeropuerto de Girona.	Aeropuerto de Girona/Girona (int. con A-2).
N-2	Madrid a Francia por Barcelona.	Guadalajara (Torija) / Frontera con Francia por La Junquera.
N-2A	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-2D	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-2E	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-204	Cuenca a Soria.	Sacedón (int. con N-320) / Almadrones (int. con A-2).
N-211	Guadalajara a Alcañiz y Lérida.	Alcolea del Pinar (int. con A-2) / Fraga (int. con A-2).
N-211A	Guadalajara a Alcañiz y Lérida.	
N-220	Acceso al Aeropuerto de Valencia.	Manises (int. con V-11) / Paterna (int. con V-30).
N-223	Acceso Sureste a Teruel.	Int. con 234 / Teruel.
N-225	Teruel al Grao de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.	Int. con A-23 / Grao de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.
N-230	Tortosa a Francia por el Valle Arán.	Lérida (int. con A-2) / Frontera con Francia por Canejan.
N-232	Vinaròs a Santander.	Vinaròs/ Puerto del Escudo (int. con N-623).
N-232A	Vinaròs a Santander.	
N-234	Sagunto/Sagunt a Burgos.	Sagunto/Sagunt (int. con AP-7) / Burgos (int. con A-1).
N-234A	Sagunto/Sagunt a Burgos.	
N-235	Acceso a Amposta desde la AP-7.	Int. con AP-7 / L´Aldea (int. con N-340).
N-238	Acceso al Puerto de Vinaròs.	Vinaròs / Int. con AP-7 y CV-102.
N-240	Tarragona a San Sebastián y Bilbao.	Tarragona (int. con N-340) / L.P. Zaragoza-Navarra.
N-240A	Tarragona a San Sebastián y Bilbao.	
N-241	Acceso al Puerto de Tarragona.	Int. con A-7 y A-27 / Puerto de Tarragona.
N-260	Eje Pirenaico.	Frontera con Francia por Portbou / Sabiñanigo (int. con N-330).
N-260A	Eje Pirenaico.	
N-3	Madrid a Valencia.	Madrid (Arganda, int. con A-3) / Buñol (int. con A-3).
N-3A	Madrid a Valencia.	
N-301	Madrid a Cartagena.	Ocaña (int. con A-4) / Cartagena (La Rambla, int. con A-30).
N-301A	Madrid a Cartagena.	
N-310	Ciudad Real a Valencia.	Manzanares (int. con N-430) / Villanueva de la Jara (int. con CM-311).
N-320	Albacete a Guadalajara y Burgos.	Cuenca (int. con N-420) / Venturada (int. con A-1).
N-320A	Albacete a Guadalajara y Burgos.	
N-322	Córdoba a Valencia.	Linares (int. con A-32) / Requena (int. con N-3).
N-322A	Córdoba a Valencia.	
N-323	Bailén a Puerto de Motril.	Bailén / Puerto de Motril (int. con N-347GR).
N-323A	Bailén a Puerto de Motril.	
N-325	Teruel a Murcia.	Novelda (int. con A-31) – Crevillent (int. con N-340).
N-330	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	Almansa (int. con A-31) – Frontera con Francia por Candanchú.
N-330A	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	
N-330B	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	
N-331	Córdoba a Málaga.	Córdoba (Cuesta del Espino, int. con A-4) / Antequera (int. con A-45).
N-331R	Córdoba a Málaga.	
N-332	Cartagena a Valencia.	San Pedro del Pinatar (int. con AP-7) / Valencia (Sueca, int. con A-38).
N-332A	Cartagena a Valencia.	
N-332R	Cartagena a Valencia.	
N-334	Conexión A-70 / N-332.	Alicante/Alacant (int. con A-70) / Alicante/Alacant (int. con N-332).
N-337	Acceso al Puerto de Gandía.	Gandía (int. con N-332) – Grao de Gandía.
N-338	Acceso al Aeropuerto de Alicante/Alacant.	Alicante/Alacant (int. con A-70) / Aeropuerto de Alicante/Alacant (int. con N-332).
N-339	Acceso al Aeropuerto de Sevilla.	A-4 / Aeropuerto de San Pablo.
N-340	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	San Fernando (int. con A-4) / Barcelona (Molins de Rei, int. con B-23).
N-340A	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	
N-340B	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	
N-341	Acceso al Puerto de Carboneras.	Venta del Pobre (int. con A-7) / Puerto de Carboneras.
N-342A		Puerto Lumbreras (int. con A-91) / L.P. Almería-Murcia (int. con A-91).
N-343	Acceso a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.	Los Jorqueras (CT-34) / Puerto de Escombreras.
N-343A	Acceso a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.	
N-344	Almería a Valencia por Yecla.	Las Torres de Cotillas / Fuente la Higuera (int. con A-35).
N-345	Acceso a la dársena de Portmán del Puerto de Cartagena.	La Unión / Puerto de Portmán.
N-346	Acceso al Aeropuerto de Jerez de la Frontera.	A-4 / Aeropuerto de Jerez.
N-347AL	Acceso al Aeropuerto de Almería.	A-7 / Aeropuerto de Almería.
N-347GR	Acceso al Puerto de Motril.	N-340 / Puerto de Motril.
N-349	Acceso Noreste a Jerez de la Frontera.	Jerez (A-4) / Jerez (A-4R).
N-350	Acceso a Algeciras.	A-7 / Algeciras.
N-351	Acceso a la Línea.	Campamento (CA-34) / La Línea de la Concepción.
N-352CE	Acceso a Ceuta.	Ceuta / Frontera con Marruecos por El Tarajal (int. con N-362).
N-354	Acceso a Ceuta.	Ceuta / Frontera con Marruecos por Benzú (int. con N-362).
N-357	Acceso Norte al Puerto de Algeciras.	Algeciras (int. con A-7) / Puerto de Algeciras.
N-362	Frontera de Ceuta.	El Tarajal (int. con N-352CE) / Benzú (int. con N-354).
N-4	Madrid a Cádiz.	Toledo (La Guardia) / Cádiz (San Fernando).
N-4A	Madrid a Cádiz.	
N-4A	Madrid a Cádiz.	
N-4R	Madrid a Cádiz.	
N-400	Toledo a Cuenca.	Toledo (int. con TO-23) / Cuenca (int. con N-320).
N-400A	Toledo a Cuenca.	
N-401	Madrid a Ciudad Real por Toledo.	Toledo (Cabañas de La Sagra) / Ciudad Real (N-430C).
N-401A	Madrid a Ciudad Real por Toledo.	

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-403	Toledo a Valladolid.	Toledo (int. con TO-20) / Adanero (int. con N-601).
N-403A	Toledo a Valladolid.	
N-420	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	Montoro (int. con A-4) / Tarragona.
N-420A	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-420A	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-420R	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-430	Badajoz a Valencia por Almansa.	Torrefresneda (int. con A-5) / Almansa (int. con A-31 y A-35).
N-430A	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-430A	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-430C	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-431	Sevilla a Portugal por Huelva.	Huelva (int. con H-31) / Ayamonte (int. con A-49).
N-432	Badajoz a Granada.	Badajoz (int. con BA-20) / Granada (int. con A-92G).
N-432A	Badajoz a Granada.	
N-433	Sevilla a Lisboa.	Venta del Alto (int. con N-630) – Frontera con Portugal en Rosal de la Frontera.
N-435	Badajoz y Zafra a Huelva.	Badajoz (La Albuera, int. con N-432) / Huelva (San Juan del Puerto, int. con A-49).
N-435A	Badajoz y Zafra a Huelva.	
N-437	Acceso al Aeropuerto de Córdoba.	Córdoba (int. con CO-32) / Aeropuerto de Córdoba.
N-442	Acceso al Puerto exterior de Huelva.	Huelva (int. con H-30) / Puerto de Huelva.
N-443	Acceso a Cádiz desde la N-IV.	Puerto Real (int. con CA-35) / Cádiz (int. con 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 por Badajoz.	Toledo (Valmojado, int. con A-5) / Badajoz (int. con A-5).
N-5A	Madrid a Portugal por Badajoz.	
N-501	Madrid a Salamanca.	Ávila (int. con A-51) / Salamanca (int. con A-50).
N-502	Ávila a Córdoba.	Ávila (int. con N-110) / Espiel (int. con N-432).
N-502A	Ávila a Córdoba.	
N-521	Trujillo a Portugal por Valencia de Alcántara.	Trujillo (int. con N-5) / Frontera con Portugal por Valencia de Alcántara.
N-525	Zamora a Santiago de Compostela.	Benavente (int. con A-6) / Santiago de Compostela (int. con SC-11).
N-532	Verín a Portugal.	Verín (int. con N-525) / Frontera con Portugal.
N-536	León a Orense.	Ponferrada (int. con N-6) / O Barco (int. con N-120).
N-540	Lugo a Portugal por Orense.	Lugo (int. con N-6) / Cambeo (N-525).
N-541	Orense a Pontevedra.	Barbantes (N-120) / Pontevedra.
N-542	Acceso a Ourense.	Ourense (cruce del ferrocarril / N-525).
N-544	Acceso a Ourense.	Ourense (conexión N-525 / N-120).
N-547	Lugo a Santiago de Compostela.	Guntín (int. con N-540) / Aeropuerto de Santiago de Compostela (int. con A-54 y N-634).
N-550	A Coruña a Tui.	A Coruña (int. con AC-11) / O Porriño (A-52).
N-550A	A Coruña a Tui.	
N-551	Acceso a Tui.	Tui (int. con A-55) / Frontera con Portugal por Tui.
N-552	Acceso al Puerto de Vigo.	Redondela (int. con N-550) / Vigo.
N-554	Acceso a Redondela.	Vilaboa (int. con N-550) / Puente de Rande (int. con AP-9).
N-555	Accesos al Aeropuerto de Vigo.	Redondela (int. con N-550) / Peinador (N-556).
N-556	Accesos al Aeropuerto de Vigo.	N-555 / Aeropuerto de Vigo.
N-559	Conexión A-52 / N-120.	A-52 / N-120.
N-6	Madrid a A Coruña.	Madrid (Villalba, int. con A-6) / A Coruña (int. con AC-12).
N-6A	Madrid a A Coruña.	
N-601	Madrid a León por Valladolid.	Adanero (int. con N-6) / León (int. con LE-20).
N-603	Madrid a Segovia.	San Rafael (int. con N-6) / Segovia (int. con AP-61).
N-610	Palencia a Ourense.	Palencia (A-65) / Benavente (A-6).
N-610A	Palencia a Ourense.	
N-611	Palencia a Santander.	Palencia (P-12) / Santander.
N-611A	Palencia a Santander.	
N-620	Burgos a Portugal por Salamanca.	Burgos (N-120) / Frontera con Portugal por Fuentes de Oñoro.
N-620A	Burgos a Portugal por Salamanca.	
N-620R	Burgos a Portugal por Salamanca.	
N-621	León a Santander por Potes.	León (int. con LE-20) / Unquera (int. con N-634).
N-622		Lerma (int. con A-1) / Quintana del Puente (int. con A-62).
N-622A		
N-623	Burgos a Santander.	Burgos (int. con BU-30) / Santander (int. con S-10).
N-625	León a Santander por Cangas de Onís.	Mansilla (N-601) / Arriondas (N-634).
N-627	Burgos a Aguilar de Campoo.	Burgos (Ubierna, int. con N-623) / Aguilar de Campoo (int. con N-611).
N-627A	Burgos a Aguilar de Campoo.	
N-629	Burgos a Santoña.	Cereceda (int. con N-232) / Colindres (int. con N-634).
N-630	Gijón a Puerto de Sevilla.	Oviedo (int. con A-66) / Sevilla (SE-30).
N-630A	Gijón a Puerto de Sevilla.	
N-631	Conexión N-630 / A-52.	La Encomienda (int. con N-630) / Santa Eulalia del Río Negro (int. con A-52).
N-632	Ribadesella a Luarca por Gijón y Avilés.	Llovio (int. con N-634) / Canero (int. con N-634).
N-632A	Ribadesella a Luarca por Gijón y Avilés.	
N-633	Acceso a Avilés.	N-632 / Avilés.
N-634	San Sebastián a Santiago de Compostela.	L.P. Bizkaia-Cantabria / Santiago de Compostela (int. con A-54).
N-634A	San Sebastián a Santiago de Compostela.	
N-634R	San Sebastián a Santiago de Compostela.	
N-635	Santander a Francia por San Sebastián.	Santander (int. con S-10) / Solares (int. con N-634).
N-636	Acceso al Aeropuerto de Santander.	Santander (int. con S-10) / Aeropuerto de Santander.
N-640	Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.	Barres (int. con N-634) – Puerto de Vilagarcía de Arousa.
N-640R	Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.	
N-641	Acceso al Puerto de Gijón (Musel).	Gijón (int. con GJ-81) / Puerto de Gijón (Musel).
N-642	Acceso al Puerto de San Ciprián.	Vegadeo (N-640) – Puerto de San Ciprián.

Carretera	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-643	Acceso al Aeropuerto de Asturias.	N-632 / Aeropuerto.
N-651	Acceso al Puerto de El Ferrol.	Betanzos (int. con N-6A) / El Ferrol (int. con FE-14).
N-655	Acceso al Puerto Exterior de El Ferrol.	El Ferrol (int. con FE-12) / Puerto Exterior de El Ferrol.
N-NADOR	Acceso a Melilla.	Melilla / Frontera con Marruecos.
O-11	Acceso Este a Oviedo.	Acceso Este por Fozaneldi.
O-12	Acceso Sur a Oviedo.	Acceso Sur por Plaza de Castilla.
O-14	Acceso Norte a Oviedo.	General Elorza / A-66.
OU-11		Acceso Centro a Ourense.
P-11		Acceso Sur a Palencia.
P-12		Conexión A-67 y N-611.
PO-10		Circunvalación de Pontevedra.
PO-11		Acceso al Puerto de Marín.
PO-12		Acceso Oeste a Pontevedra.
PU-11		Acceso Norte a Puertollano.
S-10	Acceso Este a Santander.	Solares / Santander.
S-20	Acceso Oeste a Santander.	Santa Cruz de Bezana / Santander.
S-21	Distribuidor La Marga-La Albericia.	S-10 / S-20.
S-30	Ronda de la Bahía de Santander.	S-10 / S-20.
SA-11		Acceso Norte a Salamanca.
SA-20		Ronda Sur de Salamanca.
SC-11		Acceso AP-9 y AP-53 (Castiñeiriño) / Cornes (SC-20).
SC-20	Periférico Santiago de Compostela.	Circunvalación de Santiago de Compostela.
SC-21		Acceso al Aeropuerto de Santiago de Compostela.
SE-20	Ronda Norte de Sevilla.	Circunvalación Norte de Sevilla.
SE-30	Circunvalación de Sevilla.	Circunvalación de Sevilla.
SE-40	Circunvalación del área metropolitana de Sevilla.	Circunvalación del área metropolitana de Sevilla.
SG-20		Circunvalación de Segovia.
SO-20		Circunvalación de Soria.
T-11		Reus-Tarragona.
TO-20		Circunvalación de Toledo.
TO-21		Acceso Oeste a Toledo.
TO-22		Acceso Este desde la A-40.
TO-23		Acceso Sureste a Toledo.
V-11		Acceso al Aeropuerto de Valencia.
V-21		Puçol / Valencia.
V-23		Acceso al Puerto de Sagunto/Sagunt.
V-30		Acceso Sur al Puerto de Valencia.
V-31		Acceso Sur a Valencia.
VA-11		Acceso Este a Valladolid.
VA-12		Acceso Sur a Valladolid.
VA-20		Circunvalación de Valladolid.
VA-30	Ronda exterior de Valladolid.	Circunvalación de Valladolid.
VG-11	Acceso al Aeropuerto de Vigo.	Acceso al Aeropuerto de Vigo.
VG-20	Segundo cinturón de Vigo.	Segundo cinturón de Vigo.
Z-40		Circunvalación de Zaragoza.
ZA-11		Acceso Norte a Zamora.
ZA-12		Acceso Este a Zamora.
ZA-13		Acceso Sur a Zamora.
ZA-20		Circunvalación de Zamora.

Información relacionada

Véanse los siguientes Reales Decretos sobre cambio de titularidad de determinados tramos de carretera y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado:

- Real Decreto 735/2026, de 16 de septiembre, sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera AL-5106, entre sus puntos kilométricos 11+290 y 13+556, a favor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y de un tramo de la carretera AL-3106, entre sus puntos kilométricos 4+000 y 5+400, a favor de la Diputación Provincial de Almería, en la provincia de Almería, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2026-19508
- Real Decreto 148/2025, de 25 de febrero, sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera del Estado N-551 y el antiguo ramal de conexión entre la A-55 y la N-551, a favor de la Comunidad Autónoma de Galicia y el cambio de titularidad a favor del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de la glorieta elevada que conforma el nuevo enlace sobre la autovía A-55, los ramales de conexión de la glorieta con la autovía y el ramal de conexión de la glorieta con la carretera N-551, en la provincia de Pontevedra, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado.Ref. BOE-A-2025-5696
- Real Decreto 88/2022, de 25 de enero, sobre el cambio de titularidad de un tramo de la carretera nacional N-420 a favor del Ayuntamiento de Puertollano y de varios viales de titularidad municipal a favor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2022-1441
- Real Decreto 1094/2021, de 7 de diciembre, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera del Estado N-630A a favor de la Junta de Extremadura, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2021-20865
- Real Decreto 52/2021, de 26 de enero, sobre el cambio de titularidad del tramo de la Autovía del Noroeste RM-15 comprendido entre los puntos kilométricos 0+000 y 2+400 a favor del Estado y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2021-3349
- Real Decreto 442/2020, de 3 de marzo, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera del Estado N-354, en Ceuta, a favor de la ciudad de Ceuta, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2020-5072
- Real Decreto 334/2019, de 26 de abril, sobre cambio de titularidad de la carretera EX-100, de Cáceres a Badajoz, a favor del Ministerio de Fomento, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2019-7260
- Real Decreto 1410/2018, de 23 de noviembre, sobre cambio de titularidad del tramo de la carretera del Estado N-634 sobre el puente «Emilio Llamedo Olivera», en el río Sella (Asturias), a favor del Principado de Asturias, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2018-17037
- Real Decreto 1390/2018, de 19 de noviembre, sobre cambio de titularidad de un tramo de carretera del Estado, en la provincia de Ourense, a favor de la Comunidad Autónoma de Galicia, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2018-17036
- Real Decreto 979/2017, de 3 de noviembre, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera estatal N-126 a favor de la Comunidad Autónoma de La Rioja, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2017-14083
- Real Decreto 978/2017, de 3 de noviembre, sobre cambio de titularidad de varios tramos de carreteras del estado a favor de la ciudad de Melilla, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2017-14082
- Real Decreto 871/2017, de 22 de septiembre, sobre cambio de titularidad de varios tramos de carreteras del Estado, en Avilés, a favor del Principado de Asturias, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2017-11765
- Real Decreto 1064/2015, de 20 de noviembre, sobre cambio de titularidad a favor del Ministerio de Fomento del tramo de la carretera AS-19, entre el p.k. 0+000 y el p.k. 4+515, además del denominado enlace de Lloreda, entre la Autovía GJ-81 y la carretera autonómica AS-19, en los términos municipales de Gijón y Carreño (Asturias) y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2015-13116
- Real Decreto 156/2014, de 7 de marzo, sobre cambio de titularidad de un tramo de la carretera ML-101, de Farhana, a favor del Ministerio de Fomento, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado. Ref. BOE-A-2014-3276
- Real Decreto 118/2010, de 5 de febrero, sobre cambio de titularidad de un tramo de la

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.