

ENMIENDA NUM. 173**PRIMER FIRMANTE:****Grupo Coalición Popular.**

El Grupo Parlamentario de Coalición Popular, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110.3 del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la totalidad del proyecto de Ley de Carreteras, por la que se solicita su devolución al Gobierno.

JUSTIFICACION

El proyecto de Ley de Carreteras remitido por el Gobierno es técnicamente incorrecto, tiene una redacción inadecuada y sus principios rectores no responden a los criterios hoy vigentes en la materia.

Madrid, 17 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Juan Ramón Calero Rodríguez.**

ENMIENDA NUM. 174**PRIMER FIRMANTE:****Grupo Coalición Popular.**

El Grupo Parlamentario de Coalición Popular, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda de totalidad al proyecto de Ley de Carreteras, con el texto alternativo que se acompaña.

«CAPITULO PRIMERO**Disposiciones generales****Artículo 1**

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

2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley las vías pecuniarias y las vías afectas a la Defensa Nacional y adscritas al Ministerio de Defensa.

Artículo 2

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

2. Las carreteras pueden ser autopistas, autovías, carreteras desdobladas, arterias y carreteras convencionales.

3. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales

para la exclusiva circulación de automóviles y reúnan las siguientes características:

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

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

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

d) Cumplir las condiciones geométricas de trazado que reglamentariamente se establezcan, previo informe del Consejo General de Obras Públicas.

4. Son autovías las carreteras que, reuniendo todos los requisitos de las autopistas, excepcionalmente presentan algún cruce a nivel o alguna limitación parcial de accesos a las propiedades colindantes.

5. Son carreteras desdobladas las que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas y de las autovías, constan de calzadas separadas para cada sentido de la circulación.

6. Son arterias las carreteras, generalmente en medio urbano o suburbano, dotadas de amplia capacidad en una sola o ambas direcciones y que sirven a los largos recorridos, con acceso a las propiedades colindantes, en las que sus características geométricas y de control de la circulación garantizan la eficiencia del tránsito de paso.

7. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características señaladas en los apartados anteriores.

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

Artículo 3

1. No tendrán la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicios de titularidad pública.

b) Los caminos privados construidos con finalidad análoga a los caminos de servicio.

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

Artículo 4

1. Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general y las que discurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior

constituyen la Red de Carreteras del Estado, que podrá modificarse mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe del Consejo General de Obras Públicas y dictamen del Consejo de Estado en los siguientes supuestos:

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

2.2. Por la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o que discurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

3. Se consideran itinerarios de interés general:

3.1. Los que forman parte de los itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.

3.2. Los de acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.

3.3. Los de acceso a un paso fronterizo.

3.4. Los que entrelazan las Comunidades Autónomas Peninsulares, a través de los principales núcleos de población del territorio del Estado formando una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

4. No tendrán la consideración de nuevas carreteras los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

CAPITULO SEGUNDO

Régimen de las carreteras

SECCION 1.ª

Planificación, estudios y proyectos

Artículo 5

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

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

b) Estudio previo: consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo: consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto: consiste en el estudio a escala ade-

cuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción: consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Proyecto de trazado: es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

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

Artículo 6

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

2. Los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Defensa, en las materias a que se refiere la presente Ley, arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación, cuando así convenga al interés de la Defensa Nacional debidamente justificado en sus planes estratégicos.

Artículo 7

Los planes de carreteras del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales deberán coordinarse para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos.

Artículo 8

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

Caso de que la Comunidad Autónoma o alguna de las Corporaciones Locales afectadas mostrare su disconformidad con el proyecto elaborado, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe del Consejo General de Obras Públicas, elevará el expediente al Consejo de Ministros. Este decidirá si procede ejecutar el proyecto y, en su caso, ordenará la incoación del procedimiento de modificación o revisión del planeamiento en la forma prevista en la Ley de Ordenación del Suelo.

2. Acordada la redacción, revisión o modificación de

un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para que emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias que estime convenientes.

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

Caso de que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe del Consejo General de Obras Públicas, mostrare su disconformidad con la redacción, revisión o modificación proyectada de un instrumento urbanístico lo comunicará al órgano competente para su aprobación inicial y recabará la remisión del expediente. Remitido éste, en un plazo no superior a treinta días, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo lo elevará al Consejo de Ministros para que acuerde si procede su aprobación o, en su defecto, la modificación del planeamiento proyectado en la forma establecida en la Ley de Ordenación del Suelo.

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

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

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

Artículo 9

1. La aprobación de proyectos de carretera estatales y, en su caso, de sus áreas de servicio, implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

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

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

Artículo 10

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

SECCION 2.ª

Construcción

Artículo 11

1. Sólo podrán construirse nuevas carreteras estatales cuando se hallen previstas en el Plan General de Carreteras o en las modificaciones que en él se introduzcan mediante resolución aprobada por el Congreso de los Diputados.

2. No tendrán la consideración de nueva carretera los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general, aquellas actuaciones que no supongan modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera existente.

Artículo 12

En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales, se aplicará la legislación general de contratos del Estado.

Artículo 13

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

SECCION 3.ª

Financiación

Artículo 14

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

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

SECCION 4.ª

Explotación

Artículo 15

La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de ac-

cesos, uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 16

1. El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, excepcionalmente, mediante el pago de peaje, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.

2. Las carreteras también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

3. No están obligados a abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los servicios contra incendios, los pertenecientes al Parque Móvil de los Ministerios, y los de la propia explotación, en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas.

Artículo 17

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

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

3. Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión prevé 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.

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

Artículo 18

1. La Administración del Estado facilitará y, en su caso, garantizará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras.

2. Reglamentariamente se establecerán las distancias máxima y mínima entre las mismas y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales así como la seguridad y la comodidad de los usuarios de la carretera y la protección del paisaje y demás elementos naturales del entorno.

3. Las áreas de servicio pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

CAPITULO 3.º

Uso y defensa de las carreteras

SECCION 1.ª

Limitaciones de la propiedad

Artículo 19

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

Artículo 20

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

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

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

2. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

3. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 37.

Artículo 21

1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el 20 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en autopistas y autovías, de quince metros en carreteras desdobladas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en ambos supuestos, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 37.

3. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para cualquiera de las finalidades siguientes:

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

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

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

d) Encauzar aguas que discurran por la carretera.

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

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

g) Otras análogas que contribuyan al 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 22

1. La zona de afección de una carretera estatal consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en autopistas y autovías, de setenta y cinco metros en carreteras desdobladas, y de cincuenta metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 37.

3. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años.

Artículo 23

1. En las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección queda prohibido realizar publicidad.

2. A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 24

1. A ambos lados de las carreteras estatales se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las

que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas y autovías, a treinta y cinco metros en carreteras desdobladas y a veinticinco metros en el resto de las carreteras, de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planteamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

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

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

5. En las autopistas, en las autovías, en las carreteras desdobladas, y en las variantes o carreteras de circunvalación, será indemnizable la prohibición de construir, excepto si los propietarios afectados por la línea de edificación pudieran concentrar en terrenos de su propiedad colindantes con estos, y al otro lado de dicha línea, el volumen de edificación autorizado por la Ley del Suelo, siempre que queden a salvo las prescripciones de este artículo, lo que se acreditará, en cada caso mediante informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo.

Artículo 25

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

Artículo 26

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

2. Las citadas Autoridades interesarán que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo efectúe la adecuada

comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

- a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustaren a las condiciones establecidas en la autorización.
 - b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.
3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Artículo 27

1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo puede limitar los accesos a las carreteras estatales y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse.
2. Asimismo, queda facultado para reordenar los accesos existentes, con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.
3. Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso.
4. No tendrán acceso directo las propiedades colindantes a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que sean calzadas de servicio.

SECCION 2.ª

Uso de las carreteras

Artículo 28

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

Artículo 29

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá establecer en puntos estratégicos de la red estatal instalaciones de aforos y estaciones de pesaje para conociemien-

to y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras.

SECCION 3.ª

Infracciones y sanciones

Artículo 30

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

2. Son infracciones leves:

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

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

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

d) Establecer cualquier clase de publicidad o colocar carteles informativos sin autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en las zonas de servidumbre o afección de la misma.

3. Son infracciones graves:

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

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

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

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

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

f) Establecer cualquier clase de publicidad o colocar carteles informativos sin autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en la zona de dominio público.

4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones

o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

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

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

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

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

f) Las calificadas como graves cuando se aprecia reincidencia.

Artículo 31

El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo o como consecuencia de denuncia formulada por Agentes de la Autoridad, personal afecto al servicio de la carretera, o por particulares.

Artículo 32

Las infracciones a que se refiere el artículo 30 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

- Infracciones leves, multa de hasta 100.000 pesetas.
- Infracciones graves, multa de hasta 500.000 pesetas.
- Infracciones muy graves, multa de hasta 1.000.000 de pesetas.

Artículo 33

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

2. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe se determinará mediante el oportuno expediente, en el que se oír al interesado instruido por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

CAPITULO CUARTO

Redes Arteriales

Artículo 34

1. A los efectos de esta ley, se denomina red arterial urbana a la malla constituida por los ejes viarios que sir-

ven a un área urbana o suburbana, de gran capacidad y largo recorrido dentro de la misma área.

2. La red está constituida por carreteras arteriales y arterias urbanas. La competencia sobre estas últimas pertenece a las entidades locales o a las Comunidades Autónomas en las que discurran.

Artículo 35

1. Se denominan carreteras arteriales a los tramos de la red arterial que constituyen los accesos a los núcleos de población y a los que establecen de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado.

2. Las carreteras arteriales definidas en el apartado anterior tienen la consideración de carreteras estatales y se regirán por las disposiciones del presente capítulo, así como por los demás contenidos en esta ley, en lo que resulten aplicables.

3. Se considera travesía de un núcleo urbano, el tramo de carretera estatal comprendida en la delimitación de su perímetro urbano.

Artículo 36

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

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

3. A falta de acuerdo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en las carreteras arteriales, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.

Artículo 37

1. En la zona de dominio público de las carreteras arteriales, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicho Departamento Ministerial, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley.

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

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

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

4. En todo caso, con carácter previo a la autorización municipal y no vinculante, deberá solicitarse al Ministe-

rio de Obras Públicas y Urbanismo un informe relativo a la seguridad vial.

Artículo 38

1. La conservación de las carreteras arteriales corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

2. Las carreteras arteriales o tramos determinados de ellas, se entregarán a las entidades locales o a las Comunidades Autónomas en las que discurran, cuando pierdan el carácter de carreteras estatales. El expediente se promoverá a instancia de la Administración cesionaria o del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado Departamento cuando existiese acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

Artículo 39

La utilización de las carreteras arteriales, y, de modo especial, las travesías se ajustarán, además de lo dispuesto en esta ley, a la correspondiente normativa local.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

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

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

Segunda

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

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

3. La identificación de las carreteras se ajustará, en todo caso, a los criterios que al efecto determine la legislación del Estado.

Tercera

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

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

Cuarta

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar

la cuantía de las sanciones previstas en el artículo número 32 de esta Ley atendiendo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumo.

Quinta

En los Presupuestos Generales del Estado de cada año, se destinará a la construcción y conservación de carreteras estatales una consignación equivalente a un 35 por ciento del importe de los ingresos exaccionados por el Estado en concepto de tributos sobre vehículos y carburantes de vehículos no agrícolas, correspondientes al ejercicio fiscal inmediatamente anterior al de su remisión a las Cortes Generales.

Sexta

1. se crea el Fondo Nacional de Carreteras, dotado de personalidad jurídica propia y sujeto a las disposiciones de la Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958.

2. Al Fondo Nacional de Carreteras le corresponde la financiación de los trabajos de planeamiento, estudio, proyecto, ejecución y conservación de las carreteras estatales.

3. El Fondo Nacional de Carreteras gestionará con autonomía funcional los recursos económicos a que se refiere la Disposición Adicional Quinta de la presente Ley.

4. El Fondo Nacional de Carreteras, estará presidido por un Presidente, designado por Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros, previa consulta a las Cortes Generales. Sus órganos de gobierno son:

a) El Consejo General, en el que estarán representados todos los Ministerios.

b) El Consejo Ejecutivo.

c) El Director General.

Reglamentariamente se determinará la composición, estructura, designación y funcionamiento de los órganos de gobierno.

5. El Fondo Nacional de Carreteras elevará anualmente un informe a las Cortes Generales sobre las actividades desarrolladas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la misma, el Reglamento General de Carreteras de 8 de febrero de 1977 ("B. O. E." número 117, de 17 de mayo).

Segunda

Los estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, seguirán realizándose por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la colaboración de los Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, hasta que por Ley específica sean reguladas las intervenciones profesionales de los Técnicos Facultativos y de los demás Agentes que intervienen en el proceso de la edificación.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición Final Primera

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

— Ley de 11 de abril de 1939, que aprueba el Plan de Obras Públicas.

— Ley de 18 de abril de 1941, que aprueba el Plan de Obras Públicas, complementario del que se comprende en la Ley 11 de abril de 1939.

— Ley de 17 de julio de 1945, que incluye en el Plan General de Carreteras del Estado los accesos a aeropuertos.

— Ley de 18 de diciembre de 1946, que aprueba el Plan Adicional al vigente de Caminos Locales del Estado.

— Ley 51/1974 de 19 de diciembre, de Carreteras.

— Real Decreto 2850/1977 de 23 de julio por el que se aprueba la clasificación de las redes de carreteras estatales existentes.

— Apartados b) y c) del artículo 13, y apartado b) del artículo 15 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

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

Disposición Final Segunda

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

Madrid, 17 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Juan Ramón Calero Rodríguez.**

El Grupo Parlamentario de Coalición Popular, al amparo de lo dispuesto en los artículos 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar las siguientes enmiendas al proyecto de Ley de Carreteras.

Madrid, 17 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Juan Ramón Calero Rodríguez.**

ENMIENDA NUM. 175

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 1

De modificación.

Debe añadirse un número segundo del siguiente tenor:

«2. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley las vías pecuarias y las vías afectas a la Defensa Nacional y adscritas al Ministerio de Defensa.»

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 176

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.2

De modificación.
Debe decir:

«2. Las carreteras pueden ser autopistas, autovías, carreteras desdobladas, arterias y carreteras convencionales.»

JUSTIFICACION

Nueva clasificación de concepción más completa, precisa y ajustada a la realidad.

ENMIENDA NUM. 177

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.º, 3, b)

De modificación.
Debe decir:

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