



Real Decreto XXX, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras

Este Reglamento se dicta en cumplimiento del mandato contenido en el segundo apartado de la disposición final primera de la ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. Concreta los extremos a él deferidos por la ley y detalla su contenido para dotarla de los instrumentos imprescindibles para hacer operativos sus mandatos, así como para aclarar su interpretación y facilitar su aplicación.

La ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ha supuesto un cambio radical en la normativa reguladora de la materia, con profundas consecuencias en todos los órdenes.

En consonancia con el grado de desarrollo que ha alcanzado nuestra red viaria, la prioridad de la ley se cifra en optimizar el servicio que presta la red de carreteras del Estado, con el objetivo básico de maximizar la seguridad viaria.

Para lograr esos fines, la ley establece como principios esenciales la especialización funcional de las redes de carreteras y la adecuada coordinación entre las de diferentes titularidades, el control de los accesos a las carreteras, la preservación tanto de 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, así como la integración con otros modos de transporte, fomentando la intermodalidad y la potenciación del transporte público.

La ley de carreteras de 2015 parte del principio fundamental de que la red de carreteras del Estado debe estar exclusivamente orientada a la prestación de servicio al tráfico de largo recorrido, conectando los principales núcleos de población, los puertos, aeropuertos, centros de transporte y de logística de interés general, los centros logísticos de la defensa, los principales pasos fronterizos, así como integrando los principales itinerarios de tráfico internacional según los convenios internacionales suscritos por el Reino de España. Por el contrario, el tráfico de medio y corto recorrido debe circular por vías de otras titularidades. La separación en lo posible de los tráficos de largo, medio y corto recorrido es 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.

En relación con ello se encuentra la necesidad de controlar los accesos a las carreteras estatales, pues cada nuevo acceso es un nuevo punto conflictivo. 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, que han de conectar con la red estatal en un número limitado de puntos.

Tanto la implantación de nuevos accesos como la modificación o cambio de uso de los ya existentes, solo podrá llevarse a cabo para mejorar la conexión entre las diferentes redes viarias y potenciar la función propia de las vías que se conectan,



de acuerdo con el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2015.

Por otra parte, todas las actuaciones que se planteen que puedan tener influencia en las carreteras estatales, tanto por afectar a sus zonas de protección, como por implicar nuevos accesos a las carreteras o cambio de uso de los existentes, deben acreditar expresamente su compatibilidad con la finalidad antedicha de las vías.

Un caso particular, especialmente relevante, se encuentra en los desarrollos urbanísticos. 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.

El Reglamento desarrolla con detalle la cuestión referente a los informes sectoriales, preceptivos y vinculantes, que debe emitir la Dirección General de Carreteras una vez acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo, ejecución 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 (artículo 16.6 de la ley). De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo estos informes constituyen una técnica para coordinar la actuación de las diversas administraciones públicas que tienen competencias coincidentes sobre un mismo territorio, garantizando la prevalencia de la competencia del Estado en atención al superior interés general cuya tutela la Constitución le encomienda.

Cuando se trate de instrumentos en los que se planteen nuevas conexiones con la red de carreteras, ya sean a carreteras en servicio o a carreteras con proyectos o estudios informativos aprobados, o en los que se plantee la modificación de los nudos existentes, o cambios de uso que puedan generar pérdidas de los niveles de servicio o menoscabo de la seguridad viaria, deberá tenerse en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan. Si no se tiene en cuenta dicho principio general, los informes serán desfavorables.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 18.1.c) del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, los promotores de las actuaciones de urbanización tienen el deber legal de costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios (entre otras, las de transporte) y las



de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características específicas. Esto implica que en todos los instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial o urbanística, debe estar expresamente estudiada y justificada la conexión con las carreteras estatales, aportando un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. La financiación de estas medidas de acondicionamiento debe correr exclusivamente a cuenta de los promotores de la actuación.

Especial relevancia tienen los informes, preceptivos y vinculantes, a los instrumentos que posibilitan que se lleve a cabo la acción urbanizadora, trátase de planes o proyectos especiales, de infraestructuras, proyectos de urbanización, de obras u otros, cualquiera que sea la denominación que les otorgue la legislación aplicable, ya sea de ordenación del territorio, urbanística, de protección ambiental o de cualquier otra materia, pues la ejecución material de la urbanización es lo que de manera más inmediata y directa puede afectar a las carreteras del Estado. Dichos informes sectoriales deben tener en cuenta los condicionamientos y circunstancias presentes en el momento de su emisión, ya que, considerando los dilatados períodos de tiempo que conlleva el desarrollo urbanístico, aquellos condicionamientos y circunstancias habrán podido variar sustancialmente desde las fases anteriores de planeamiento, aunque éstas hubieran sido ya informadas previamente por la Dirección General de Carreteras. Recuérdese que, desde la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo (y ya han transcurrido con creces los plazos transitorios establecidos en ella y en el texto refundido de 2008), la patrimonialización de la edificabilidad no se produce hasta su realización efectiva y está condicionada en todo caso al cumplimiento de los deberes y el levantamiento de las cargas propias del régimen que corresponda, por lo que no puede pretenderse arrancar derechos de informes sectoriales emitidos hace años (en ocasiones decenios), cuando con posterioridad a dichos informes se han producido cambios normativos de hondo calado (como la entrada en vigor de la Ley 37/2015 de carreteras, del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, así como de ciertas directivas europeas con incidencia en este ámbito) así como variaciones en las circunstancias (como el volumen de tráfico) que se tuvieron en cuenta para la emisión de los informes. Desde la reforma del derecho de propiedad del suelo introducida con la ley de 2007, las meras expectativas generadas por la acción de los poderes públicos no se integran en el patrimonio de los propietarios del suelo. En coherencia con ello, los informes sectoriales a todos los instrumentos de planificación, desarrollo y ejecución, deben tener en cuenta la normativa y circunstancias vigentes en el momento en que se dictan, y no lo que instrumentos anteriores dijeron que podía llegar a haber en un futuro incierto.

Este Reglamento contribuye a afianzar la seguridad jurídica definiendo con precisión conceptos que emplea la ley de carreteras y concretando el alcance de alguno de sus preceptos.



Se define la zona de influencia que introduce el artículo 16.6 de la Ley 37/2015. Para ello se ha empleado una caracterización alternativa a los efectos de determinar cuándo un instrumento de planeamiento o desarrollo urbanístico puede afectar negativamente a la seguridad viaria, los niveles de servicio o a las condiciones de uso o de explotación de las carreteras o sus elementos funcionales: por un lado, todos los terrenos que se encuentran a menos de cierta distancia de la carretera, que se fija en 2 kilómetros; por otro, todos los terrenos, con independencia de su distancia a la vía, en los que el instrumento de planeamiento o desarrollo pueda implicar, según los criterios que establece el Reglamento, una afección a las carreteras del Estado. La primera alternativa responde al hecho constatado por la experiencia de que los desarrollos que se plantean en esa franja de terreno, aunque no sean de gran envergadura, tienen repercusión negativa sobre las condiciones de explotación de las carreteras cuando éstas se encuentran próximas a la congestión. La segunda alternativa tiene en cuenta que, en el caso de grandes desarrollos (grandes polígonos industriales, centros comerciales, etc.), aunque se encuentren a más de 2 kilómetros de las carreteras, generan o atraen importantes volúmenes de tráfico que pueden afectar negativamente a la seguridad o explotación de las carreteras. En travesías y tramos urbanos no será de aplicación la distancia genérica de los 2 kilómetros, pero sí lo serán los criterios de la segunda alternativa con relación a las actividades que se planifiquen o sustituyan a las existentes en los suelos próximos.

En otro orden de cosas, en línea con lo preceptuado en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, y con las previsiones de instrumentos normativos en estudio en la Unión Europea, el Reglamento prescribe que los nuevos contratos de concesiones de áreas de servicio, sean de nueva construcción o de explotación, incluyan la obligación de instalar en cada sentido de circulación una infraestructura de puestos de recarga de vehículos eléctricos de al menos 300 kW de potencia en corriente continua, de los cuales al menos un puesto tendrá una potencia de recarga no inferior a 150 kW.

Se clarifican algunos conceptos que emplea la Ley 37/2015 y que, en la práctica, estaban dando lugar a ciertos problemas, especialmente porque algunas actuaciones contrarias a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de las carreteras estaban pretendiendo ampararse en interpretaciones torcidas de los mismos.

Se precisa cuándo se entiende que una actividad que pretende realizarse puede afectar al régimen de las zonas de protección de las carreteras, a los efectos de someterla a autorización previa de la Dirección General de Carreteras.

Con objeto de atajar las múltiples presiones por permitir la edificación junto a las carreteras, tratando de burlar en ocasiones el espíritu de la ley, se concretan los casos en que puede considerarse que concurren las razones geográficas o



socioeconómicas a que se refiere el artículo 33.3 de la Ley 37/2015 para permitir la modificación de la línea límite de edificación que establece con carácter genérico.

Asimismo se establecen criterios claros para determinar cuándo se considera que una instalación es fácilmente desmontable, a los efectos de permitir su ubicación en la zona de limitación a la edificabilidad.

Se aclara el procedimiento para la paralización de obras o suspensión de usos no legalizados.

Se precisa también qué debe entenderse por cambio de uso de un acceso existente, que habilita a la Dirección General de Carreteras a modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización que lo ampara, y que obliga a quien pretende dicho cambio de uso a ejecutar las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas.

Se clarifica la regulación referente a la prohibición general de instalar publicidad visible desde las calzadas de la carretera, así como el régimen sancionador asociado al incumplimiento de esta prohibición. De acuerdo con el artículo 14.d) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, la situación básica de urbanizado es requisito para poder obtener, en su caso, la autorización administrativa necesaria para realizar cualquier actuación sobre el medio urbano, entre las que se encuentran, de acuerdo con el artículo 37 de la Ley 37/2015 de carreteras, la realización de publicidad.

Con respecto a la categoría de los tramos urbanos, en coherencia con la legislación de suelo se consideran como tales los que discurren contiguos a solares y terrenos que se encuentren en situación básica de urbanizados conforme a los criterios establecidos en el artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015.

Cuando solamente tengan la consideración de urbano o situación básica de urbanizado los terrenos junto a una de las márgenes de la carretera, la consideración de urbano será solamente de aplicación en dicha margen, aplicándose en la otra margen el régimen general de uso y defensa de la carretera.

Finalmente, se ha concentrado en un único título el régimen jurídico de todas las autorizaciones que deben otorgarse a cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección de las carreteras.

Este Real Decreto se ajusta a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.



Respeto los principios de necesidad, eficacia y proporcionalidad, pues tiene por objeto dar cumplimiento al mandato contenido en la disposición final primera de la ley de carreteras y lo hace mediante la regulación imprescindible para desarrollar esta ley en el contexto del ordenamiento vigente.

Se adecua al principio de seguridad jurídica, pues dicho este desarrollo de la ley de carreteras facilita su aplicación y establece un marco jurídico predecible y claro, coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea. El formato elegido, reproduciendo los preceptos de la ley antes de introducir los que los desarrollan, hace más fácil su comprensión y manejo por los destinatarios de la norma y el conjunto de la ciudadanía. Se ha concentrado en un solo título, el octavo, el régimen jurídico de las autorizaciones relativas a las carreteras estatales, que en el anterior reglamento se hallaba disperso en diversos títulos.

En aplicación del principio de transparencia, este Reglamento fue sometido a consulta pública previa, así como a información pública y audiencia de las asociaciones y organizaciones representativas de sus potenciales destinatarios, permitiendo una participación activa de éstos, y del resto de los ciudadanos, en el procedimiento de su elaboración. Asimismo, se ha solicitado informe a los demás departamentos ministeriales que pudieran verse afectados.

De acuerdo con el principio de eficiencia, este reglamento profundiza en el principio general de la ley de carreteras de 2015 que persigue la racionalización de la gestión del dominio público viario. Asimismo, se evitan cargas administrativas innecesarias en los trámites relacionados con las carreteras.

En virtud de lo expuesto, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXX,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento General de Carreteras.*

Se aprueba el Reglamento General de Carreteras cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio de autorizaciones en tramitación.*

Las autorizaciones obras o actividades que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor del presente Reglamento se tramitarán y resolverán de conformidad con la normativa vigente en el momento de la solicitud (Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento



General de Carreteras), salvo que el interesado solicitara la adaptación de su solicitud al presente Reglamento General de Carreteras.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, y cuantas normas de igual o inferior rango contradigan o se opongan a lo dispuesto en el reglamento que este real decreto aprueba.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. Esta norma se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución, que atribuyen al Estado competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma.

2. El artículo 88.1, 2 y 4 (correspondiente al 27.2 de la ley) se dicta 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 segunda. *Facultad de aplicación y desarrollo.*

Se faculta al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo del presente Reglamento.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el XXX de XXX.

Felipe R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Raquel Sánchez Jiménez



ANEXO

REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Es objeto del presente Reglamento el desarrollo de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en todo lo que se refiere a la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado, del dominio público viario y de sus correspondientes zonas de protección (artículo 1.1 de la Ley 37/2015).

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

El dominio público regulado en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento es el dominio público viario y 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 los terrenos que ocupan o tienen afectos y 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 la Ley 37/2015, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras (artículo 1.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 3. *Definiciones, concepto y clases de carreteras.*

1. A los efectos de la aplicación del presente Reglamento se estará a los conceptos y clases de carreteras en él recogidos y a las definiciones que figuran en el Anejo correspondiente de la Ley 37/2015 (artículo 2.1 de la Ley 37/2015).

2. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles (artículo 2.2 de la Ley 37/2015).

3. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales (artículo 2.3 de la Ley 37/2015).

4. En el cómputo de carriles básicos de las autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales no se tendrán en cuenta los carriles



adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad (artículo 2.3 de la Ley 37/2015).

5. La clasificación de una carretera como autopista, autovía, carretera multicarril o carretera convencional de la Red de Carreteras del Estado conllevará la aplicación del régimen de explotación y limitaciones a la propiedad, de accesos y de circulación establecidas para cada clase de carretera en la Ley 37/2015 y en este Reglamento, sin perjuicio del régimen especial de autorizaciones en las travesías y tramos urbanos de la misma.

Artículo 4. Autopistas.

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

- a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- b) No cruzar, ni ser cruzadas, a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.
- 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 (artículo 2.3 de la Ley 37/2015).

2. Para cada sentido de circulación, las autopistas tendrán, como mínimo, una calzada con dos carriles básicos, salvo excepcionalmente en confluencias y bifurcaciones.

Artículo 5. Autovías.

1. Son autovías las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la circulación de vehículos a motor y, 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 con ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso (artículo 2.3 de la Ley 37/2015).

2. Para cada sentido de circulación, las autovías tendrán, como mínimo, una calzada con dos carriles básicos, salvo excepcionalmente en confluencias y bifurcaciones.

Artículo 6. Carreteras multicarril.



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

Artículo 7. Carreteras convencionales.

Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril (artículo 2.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 8. Categorías.

La Administración General del Estado, con participación en cada caso de las Comunidades Autónomas, entes locales y sectores afectados, podrá establecer dentro de las clases de carreteras anteriores, distintas categorías en función de normas de calidad, servicios incluidos o características del servicio viario que presten (artículo 2.4 de la Ley 37/2015).

Artículo 9. Modificación de la clasificación y categorización de las carreteras.

1. El cambio de clase y categoría de una carretera requiere el cumplimiento simultáneo de:

a) 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 (artículo 2.5 de la Ley 37/2015).

2. La competencia del cambio de clasificación y categorización de las carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a propuesta de la Dirección General de Carreteras (artículo 2.5 de la Ley 37/2015).

3. Las carreteras del Estado que, como consecuencia de la ejecución de obras, pasen a reunir las características de una clase o categoría distinta de carretera, adquirirán la consideración legal de ésta.

4. El cambio se producirá previo expediente incoado por la Dirección General de Carreteras, salvo que un plan o estudio aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo contemple expresamente. En el expediente, que será sometido a información pública, se acreditará el cumplimiento de los requisitos y exigencias para la nueva consideración legal de la vía, acompañando planos



suficientemente descriptivos. El expediente, una vez instruido, se remitirá a informe de las Comunidades Autónomas y de los Ayuntamientos de los términos por los que transcurre, y será resuelto por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En caso de disconformidad, el expediente será resuelto por el Consejo de Ministros.

Artículo 10. Delimitación del concepto de carretera.

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

a) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales los construidos 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la Ley 37/2015 y del presente Reglamento, siendo su gestión competencia de la Dirección General de Carreteras (artículo 2.6 de la Ley 37/2015).

d) Las vías ciclistas, entendiéndose por tales las vías específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

2. 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 legislación sobre expropiación forzosa, y habrán de observarse las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (artículo 2.6 de la Ley 37/2015).

Artículo 11. Elementos funcionales.

1. Es elemento funcional de una carretera toda zona, y elementos e instalaciones en ellas situados, permanentemente afectos 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, caminos de explotación, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje y paradas de autobuses.



También son elementos funcionales las zonas, aparcamientos e instalaciones para mantenimiento de la vialidad invernal, ayuda a la vialidad, y para otros fines auxiliares o complementarios. Asimismo lo son las estaciones de aforo de tráfico pertenecientes a las carreteras del Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuya gestión y explotación correspondan a dicho Ministerio.

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 (artículo 3.1 de la Ley 37/2015).

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquélla, forman parte del dominio público viario, y su gestión y explotación corresponden a la Dirección General de Carreteras (artículo 3.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 12. Carreteras y Red de Carreteras del Estado.

1. Son carreteras del Estado, a los efectos de la Ley 37/2015, 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 de la Dirección General de Carreteras. Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y las carreteras comprendidas en su Viario Anexo (artículo 4.1 de la Ley 37/2015).

2. 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 (artículo 4.4 de la Ley 37/2015).

Artículo 13. Itinerarios de interés general.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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 (artículo 4.5 de la Ley 37/2015).



Artículo 14. *Nomenclatura y Catálogo de la Red de Carreteras del Estado.*

1. Por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 4.2 de la Ley 37/2015).
2. Dicha denominación se establece en el Anejo II de la Ley 37/2015 constituyendo el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado, el cual podrá ser modificado mediante Real Decreto.
3. La actualización con las altas y bajas que se hayan producido anualmente se llevará a cabo mediante orden ministerial. Dicha orden ministerial que actualice el Catálogo deberá contener, al menos para las carreteras que componen la Red de Carreteras del Estado, su identificación, su denominación y el itinerario de referencia origen-destino según se definen en el Anejo II de la Ley 37/2015, así como, en su caso, la enumeración pormenorizada de todos sus tramos indicando puntos kilométricos inicial y final, provincia en la que se ubican, longitud y clase de carretera.
4. 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 (artículo 4.2 de la Ley 37/2015).
5. La señalización que en las carreteras del Estado haga referencia a las vías de distinta titularidad se atenderá en todo caso a las especificaciones de nomenclatura e identificación que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana considere adecuadas a los criterios indicados anteriormente y a la normativa estatal vigente en materia de señalización (artículo 4.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 15. *Redes supranacionales.*

1. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 4.3 de la Ley 37/2015).



2. La orden ministerial que actualice el Catálogo deberá definir los tramos de carreteras del Estado incluidos en las mencionadas redes supranacionales, y en particular en la Red Transeuropea de Transporte.

Artículo 16. *Clasificación funcional de la Red de Carreteras del Estado.*

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.

De dicha Red Básica formarán parte, en todo caso, aquellas carreteras de titularidad estatal incluidas en la Red Transeuropea de Transporte.

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

Por Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 (artículo 4.6 de la Ley 37/2015).

Artículo 17. *Inventario de las carreteras del Estado.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 4.7 de la Ley 37/2015).

2. El inventario de las carreteras del Estado definirá:

a) Las carreteras del Estado.

b) La zona de dominio público.

c) Los elementos funcionales.

Artículo 18. *Modificación de la Red de Carreteras del Estado.*



1. La Red de Carreteras del Estado podrá modificarse, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 4.8 de la Ley 37/2015).

2. Cuando las carreteras del Estado pierdan las características por las que pertenecían a la Red de Carreteras del Estado, dicha Red podrá modificarse, pasando aquellas carreteras a formar parte en ese momento de las carreteras del Vial Anexo.

3. 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 4.9 de la Ley 37/2015).

Artículo 19. *Cambio de titularidad de la Red de Carreteras del Estado.*

1. Salvo lo dispuesto en los artículos 5 y 49 de la Ley 37/2015 y 21 y 137 de este Reglamento, el cambio de titularidad de una carretera entre la Administración General del Estado y otras administraciones públicas se acordará entre ellas, previa la incoación y tramitación del correspondiente expediente por la Dirección General de Carreteras.

2. Instruido el expediente, con el acuerdo de las administraciones interesadas, se elevará por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana al Gobierno para su aprobación por Real Decreto y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado.



3. El cambio de titularidad se formalizará mediante acta de entrega suscrita por las administraciones interesadas, en la que se definirán con precisión los límites del tramo afectado y bienes anejos.

Artículo 20. *Viarío Anexo.*

Aquellas carreteras que, siendo competencia de la Dirección General de Carreteras, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 5 de la Ley 37/2015).

Artículo 21. *Cesión del viario anexo.*

1. El Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado podrá ser cedido a otras administraciones públicas. El expediente se promoverá a instancia de éstas o del propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y será resuelto por éste. Cuando no existiere acuerdo entre el cedente y el cesionario, el expediente será resuelto por el Consejo de Ministros.

2. Asimismo, este Viario Anexo podrá ser transmitido a otras personas físicas o jurídicas, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa desafectación del mismo al servicio público. También podrán ser objeto de transmisión 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 la Dirección General de Carreteras (artículo 5 de la Ley 37/2015).

Artículo 22. *Deber de información.*

1. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 la Ley 37/2015 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, Unión Europea y Cooperación.



Por la Dirección General de Carreteras 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 relevante de interés para los usuarios de las carreteras. Con tal fin se utilizará preferentemente la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 6.1 de la Ley 37/2015).

2. Las demás administraciones, así como las personas físicas y jurídicas directamente afectadas en la ejecución de la Ley 37/2015 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 Ley 37/2015 y el presente Reglamento, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso (artículo 6.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 23. Otras definiciones.

Para la correcta aplicación e interpretación de la legislación de carreteras se tendrán en cuenta los conceptos incluidos en la Ley 37/2015.

TÍTULO I

Planificación

CAPÍTULO I

Plan estratégico de las carreteras del Estado

Artículo 24. 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 la misión general y funcionalidad que le son asignadas en el conjunto del sector de la movilidad de personas y mercancías, las previsiones y objetivos a cumplir y así como las prioridades de actuación en relación con carreteras del Estado y sus elementos funcionales con sujeción, en su caso, a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal (artículo 7.1 de la Ley 37/2015).

2. El Plan Estratégico de las carreteras del Estado se desarrolla mediante documentos de ámbito más reducido y concreto, como son los programas de carreteras y los distintos tipos de estudios de carreteras.

Los programas de carreteras son instrumento técnico y jurídico de la política de carreteras en una parte de la red, o en determinados elementos o ante ciertas circunstancias, y deben contener las previsiones, objetivos y prioridades en relación con los correspondientes tramos de carreteras del Estado y sus elementos funcionales.



Los distintos tipos de estudios de carreteras establecen el diseño de una carretera o conjunto de carreteras, o de actuaciones sobre éstas, siguiendo los criterios fijados en los programas y en el Plan Estratégico.

Artículo 25. *Contenido del Plan Estratégico de las carreteras del Estado.*

1. 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 las políticas en materia de movilidad, transportes e infraestructuras.

e) Análisis de las relaciones con los planes de carreteras de otras administraciones públicas y con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico.

f) Criterios generales de programación, conservación y explotación de las carreteras del Estado y sus elementos funcionales. En dichos criterios deberán en todo caso incluirse los relacionados con la priorización de las inversiones, evaluación de impacto y análisis coste/beneficio, así como las medidas generales previstas para la mejora de la seguridad viaria.

g) 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.

h) Previsión y determinación inicial de los agentes responsables de la ejecución de las actuaciones contempladas, así como de los medios y recursos económicos, financieros y organizativos necesarios y de los disponibles para el desarrollo y ejecución del Plan, como también para garantizar la conservación y explotación del patrimonio viario

i) Actuaciones previstas en ejecución del Plan.



- j) Implantación y despliegue de servicios avanzados a las carreteras y sistemas inteligentes de transportes.
- k) Procedimiento de evaluación y control de su ejecución, incluyendo la definición de los principales índices o indicadores, así como definición de instrumentos para la difusión de sus resultados y de criterios para la revisión del Plan.
- l) Criterios de inversión, evaluación de impacto ambiental y económico, alternativas para la obtención de fondos y la financiación y para la priorización en la programación de actuaciones en las carreteras.
- m) Clasificación, categorización y programación que sean necesarias para el cumplimiento del Plan.
- n) Previsión de desarrollo del mismo (artículo 7.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 26. *Naturaleza, vigencia y procedimiento de aprobación y revisión.*

1. El Plan Estratégico se aprobará y modificará por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previo informe del Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, oídas las administraciones autonómicas y locales y los sectores y partes interesadas en general que puedan resultar afectados. Asimismo, se garantizará la participación de los ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en el artículo 25 (artículo 7.3 de la Ley 37/2015).

2. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá excepcionalmente decidir la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en dicho Plan Estratégico de carreteras en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados, siempre que ello no suponga 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 7.4 de la Ley 37/2015).

3. El período de vigencia del Plan será definido en él, debiendo revisarse cuando se cumplan las condiciones previstas al efecto en el propio Plan o cuando sobrevengan circunstancias que así lo aconsejen.

4. El procedimiento de aprobación del Plan estratégico de las carreteras del Estado será el siguiente:

a) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana formulará un avance del Plan a propuesta de la Dirección General de Carreteras, en el que se recogerá el diagnóstico realizado, así como los objetivos, actuaciones previstas y prioridades.



b) El avance del Plan será remitido al Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las Comunidades Autónomas, a fin de que puedan formular las observaciones o sugerencias que consideren convenientes durante el plazo de tres meses a contar desde la recepción del documento. Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicará en su sede electrónica el avance del Plan, a fin de que las administraciones locales y los sectores que puedan resultar afectados formulen sus correspondientes observaciones o sugerencias en el plazo de un mes a contar desde la publicación.

Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que estos organismos hayan formulado observaciones, se entenderá cumplimentado el trámite y podrán proseguir las actuaciones.

Estos informes en ningún caso tendrán carácter vinculante.

c) El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana procederá, a la vista de los informes y observaciones que se emitan, a formular la correspondiente propuesta, que elevará al Consejo de Ministros para su aprobación mediante Real Decreto.

5. El procedimiento de revisión del Plan se ajustará a los mismos trámites que su aprobación.

Artículo 27. Documentación del Plan.

El Plan estratégico de las carreteras del Estado estará integrado por los siguientes documentos:

- a) Memoria, con la documentación básica y estudios necesarios.
- b) Documentación gráfica descriptiva del alcance del Plan.
- c) Normas para su desarrollo y aplicación.
- d) Estudio económico-financiero.
- e) Programación de actuaciones para el desarrollo del Plan.
- f) Estudio ambiental.

CAPÍTULO II

Coordinación



Artículo 28. *Coordinación con otros departamentos ministeriales.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana someterá los estudios de la Red 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 (artículo 8.1 de la Ley 37/2015).

2. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Defensa arbitrarán conjuntamente las medidas necesarias para asegurar la debida coordinación en las materias a las que se refiere la Ley 37/2015 cuando así convenga a las necesidades y previsiones de la defensa nacional (artículo 8.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 29. *Conciliación de los distintos planes de carreteras.*

Los planes de carreteras del Estado y del resto de administraciones territoriales deberán conciliarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos y a través de los medios específicos que puedan arbitrarse entre las administraciones afectadas, teniendo en cuenta el principio de especialización funcional de las redes de carreteras y la separación de los tráficos de largo, medio y corto recorrido.

TÍTULO II

Programación, estudios y proyectos de carreteras

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 30. *Elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras.*

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 (artículo 9.1 de la Ley 37/2015).

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 Ley 37/2015 y el presente Reglamento o sus instrumentos de desarrollo y ejecución que se atienden.
- 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 (artículo 9.2 de la Ley 37/2015).

La inclusión de previsiones preestablecidas en otros instrumentos no requerirá una evaluación específica, siempre que se incorpore a la documentación el resultado de la evaluación anterior, y se justifique que dichas previsiones son idénticas y que no han aparecido motivos que obliguen a una nueva evaluación.

3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará todos los programas y los grandes estudios y proyectos de especial relevancia.

4. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 por el Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 9.4 de la Ley 37/2015).

5. La metodología a aplicar para llevar a cabo lo establecido en los apartados 2 y 3 será la que al efecto se determine por la Dirección General de Carreteras.

CAPÍTULO II

Programas de carreteras

Artículo 31. *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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 10.1 de la Ley 37/2015).

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 (artículo 10.2 de la Ley 37/2015).

3. El período de vigencia de los programas será definido en los mismos, debiendo revisarse cuando se cumplan las condiciones previstas al efecto en ellos o cuando sobrevengan circunstancias que impidan su cumplimiento (artículo 10.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 32. *Contenido de los programas de carreteras.*

1. 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 de la Ley 37/2015, 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 (artículo 10.4 de la Ley 37/2015).

2. Los Programas de carreteras del Estado estarán integrados por los siguientes documentos:



- a) Memoria, con la documentación básica y estudios necesarios.
- b) Documentación gráfica descriptiva del alcance del Programa.
- c) Normas para su desarrollo y aplicación.
- d) Estudio económico-financiero.
- e) Programación de actuaciones para el desarrollo del Programa.
- f) Estudio ambiental.

Artículo 33. *Procedimiento de aprobación y revisión de los programas de carreteras del Estado.*

1. El procedimiento de aprobación de los programas de carreteras del Estado será el siguiente:

a) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Carreteras, formulará una propuesta del programa correspondiente, en el que se recogerán las previsiones, objetivos y prioridades, y que será aprobado provisionalmente por dicho Ministerio.

b) La propuesta del programa será remitida a las administraciones territoriales y organismos afectados, excepto cuando se trate de programas sin incidencia en sus competencias, a fin de que formulen las observaciones o sugerencias que consideren convenientes durante el plazo de tres meses a contar desde la recepción del documento. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las administraciones territoriales y organismos afectados hayan notificado observaciones, se entenderá cumplido el trámite y podrán proseguir las actuaciones.

c) El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la vista de las observaciones y sugerencias de los organismos y administraciones territoriales citados, aprobará, en su caso, el programa, salvo en caso de disconformidad motivada de la Administración autonómica, en cuyo caso la aprobación competirá al Consejo de Ministros.

2. El procedimiento de revisión de los programas se acomodará a los mismos trámites que su aprobación.

3. El contenido directivo o vinculante de los programas de carreteras deberá publicarse en el Boletín Oficial del Estado, así como, en su caso, en el Boletín Oficial correspondiente, sin perjuicio del deber de difusión general de su contenido, que deberá realizarse por medios telemáticos de acuerdo con lo establecido en la



legislación del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

Estudios y proyectos de carreteras

Artículo 34. *Estudios de Carreteras.*

1. Los estudios de carreteras son los documentos técnicos, jurídicos y económicos mediante los que se establece el diseño y características de una carretera o conjunto de carreteras con sus correspondientes elementos funcionales (artículo 11.1 de la Ley 37/2015).

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, caracterizando el contexto y territorio en el que se situará la infraestructura y valorando todos sus efectos de relevancia.

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 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, 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 viario y de las zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación (artículo 11.2 de la Ley 37/2015).

3. Los estudios citados constarán como mínimo de los documentos y contenidos establecidos en los artículos 35 a 41 ambos inclusive, que en todo caso deberán ser suficientes para el cumplimiento de su función propia (artículo 11.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 35. Estudios previos.

El estudio previo constará de memoria con sus anejos y planos, que comprenderán, al menos:

- a) La exposición del objeto del estudio y del problema a resolver.
- b) La recopilación y análisis de los datos necesarios, tales como estudios de planeamiento, ambientales, de tráfico, seguridad viaria y geotécnicos.
- c) La definición, en líneas generales, de las diferentes opciones para resolver el problema planteado.
- d) La valoración y comparación de dichas opciones, con inclusión en cada caso, y con la aproximación adecuada, de las expropiaciones y modificaciones de servidumbres y servicios afectados, así como de la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.
- e) Estudio sobre la posibilidad de reordenación y limitación de accesos y de supresión de cruces a nivel, y sus consecuencias.
- f) El análisis de las alternativas más convenientes entre las opciones estudiadas, incluyendo una evaluación previa de la rentabilidad económico-social mediante un análisis coste-beneficio de las mismas según la metodología que determine la Dirección General de Carreteras.

Artículo 36. Estudios informativos.

1. El estudio Informativo constará de memoria con sus anejos, y planos, que comprenderán, al menos:



- a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la necesidad de la actuación, la declaración de interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.
- b) La definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones estudiadas, incluyendo la clase y características de la carretera, el tipo de actuación, los esquemas viales posibles, su comparación y la selección de los más idóneos.
- c) El estudio de impacto ambiental de las diferentes alternativas estudiadas, en los casos en que sea preceptivo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Su contenido será el que se especifique en la legislación estatal sobre evaluación ambiental.
- d) La evaluación del impacto en la seguridad viaria de cada una de las alternativas estudiadas.
- e) El análisis comparativo de las ventajas e inconvenientes de cada una de las alternativas, incluyendo criterios funcionales, territoriales, medioambientales, de seguridad viaria y económicos, tanto en la fase de construcción de la infraestructura como en la de explotación. Este análisis incluirá la realización de una evaluación de rentabilidad económico-social mediante un análisis coste-beneficio de acuerdo con la metodología que establezca la Dirección General de Carreteras.
- f) Un estudio relativo a la posible descomposición del estudio informativo en proyectos parciales.
- g) La propuesta de la alternativa recomendada como más favorable.

2. 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 (artículo 26.7 de la Ley 37/2015).

Artículo 37. Anteproyectos.

El anteproyecto constará, al menos, de los siguientes documentos:

- a) Memoria, en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los elementos funcionales de la carretera, los factores sociales, técnicos, ambientales, territoriales, económicos y administrativos que se tienen en cuenta para plantear el problema a resolver, y la justificación de la solución que se propone desde los puntos de vista técnico, económico, medioambiental y de seguridad viaria, así como los datos básicos correspondientes con justificación de los precios compuestos adoptados.



- b) Anejos a la memoria, entre los que deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos, hidrológicos, territoriales y ambientales en que se ha basado la elección, así como los criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados o de reposición en su caso.
- c) Las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental o en el informe de impacto ambiental, en los casos en que sean preceptivas o, en defecto de estudio informativo, el estudio de impacto ambiental o documento ambiental de las diferentes alternativas, de acuerdo con la legislación aplicable, así como las medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias.
- d) Planos generales de trazado a escala adecuada al grado de detalle requerido, y de definición preliminar de las obras de paso y obras de drenaje, secciones-tipo, y obras accesorias y complementarias.
- e) Presupuesto, que comprenda mediciones y valoraciones.
- f) Un estudio relativo a la posible descomposición del anteproyecto en proyectos parciales.
- g) En el supuesto de que la obra vaya a ser objeto de concesión conforme a la legislación sobre contratos del sector público, un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de las obras, con indicación de su forma de obtención de fondos y de financiación, así como del régimen tarifario que regirá en la concesión.

Artículo 38. *Proyectos básicos o de trazado.*

1. El proyecto de trazado comprenderá, al menos:

- a) Memoria, en la que se describan las necesidades a satisfacer, la justificación de la solución adoptada y los aspectos geométricos de la actuación, de modo que quede claramente definido el trazado proyectado y, en su caso, la conexión con otras redes viarias.
- b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado, las características elegidas, los esquemas viales adoptados y, en su caso, la reposición de servidumbres y servicios afectados.

A efectos expropiatorios y de otras afecciones, entre los anejos figurará la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de los mismos.

Entre los anejos figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras.



En su caso, contendrá también la propuesta de ordenación de accesos o reordenación de los existentes para la información pública correspondiente.

c) Planos de situación, planos de conjunto, así como planos generales y de detalle del trazado en los que se definan los aspectos geométricos de la carretera y sus elementos funcionales.

d) Presupuesto.

e) Un estudio de impacto ambiental o un documento ambiental del proyecto en caso de que el proyecto de trazado deba someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada.

2. En documento separado se incluirán la definición y valoración de las expropiaciones estrictamente necesarias y calculadas en virtud de las reglas previstas para su determinación en la legislación vigente, así como de la imposición de servidumbres y ocupaciones temporales en su caso. El objeto de la separata será servir de apoyo para la incoación del expediente de expropiación forzosa.

3. Asimismo, en aquellas actuaciones que afecten a otras redes viarias, o por la construcción o modificación de enlaces o intersecciones entre carreteras del Estado y otras de diferente titularidad, se definirá en documento separado la propuesta de delimitación de titularidades y competencias entre las distintas Administraciones Públicas afectadas.

4. En el caso de que se redacte un proyecto básico, éste comprenderá una memoria en la que se describa y justifique la solución planteada, anejos en los que se incluyan las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos, planos en los que se defina suficientemente la actuación, y la estimación del coste total de la misma, incluidas las expropiaciones.

Artículo 39. *Proyectos de construcción.*

1. El proyecto de construcción deberá redactarse con los datos y precisión necesarios que permitan ejecutar las obras sin la intervención de su autor o autores.

2. El proyecto de construcción constará, al menos, de los siguientes documentos:

a) Memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer, justificación de la solución adoptada y, en especial, lo referente a la explotación de la carretera y sus elementos funcionales, obras singulares, accesos, estética y entorno ambiental y territorial.

b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos de tráfico, topográficos, hidrológicos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, socio-



económicos, demográficos, ambientales, de seguridad viaria y otros cálculos y estudios que se hubieran utilizado en su elaboración, y que justifiquen e identifiquen el trazado, características y proceso constructivo elegidos. Asimismo, se incorporarán a dichos anejos:

- 1º. Los antecedentes administrativos del proyecto.
- 2º. El estudio de la procedencia de los materiales, así como del destino de los materiales excedentes de la obra.
- 3º. La posible ubicación de las instalaciones de obra y auxiliares.
- 4º. Las condiciones establecidas en la declaración o informe de impacto ambiental, en los casos en que estas resoluciones existan, y en particular la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias y el programa de vigilancia ambiental. En los restantes casos, la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias necesarias para la integración ambiental del proyecto.
- 5º. Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo de carretera afectado durante la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación precisos y de los períodos en que no se puede perturbar dicha circulación.
- 6º. La señalización fija y variable, el balizamiento, sistemas de contención, y otras medidas para la gestión de la circulación en el tramo de carretera objeto del proyecto, tanto durante la ejecución de las obras como en su posterior explotación.
- 7º. La ordenación de accesos o reordenación de los existentes.
- 8º. Las medidas para armonizar y coordinar el proyecto con la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.
- 9º. La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones, organismos y entidades afectadas, incluyéndose en dicha documentación los informes emitidos.
- 10º. A efectos expropiatorios y de otras afecciones, la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de aquellos.

En caso de no ser precedido de un proyecto de trazado, y a los efectos de lo establecido en el art 12.2 de la Ley 37/2015, la justificación referida en el artículo 38.2 se realizará en el proyecto de construcción.



11º. Proyecto para la reposición de todos y cada uno de los servicios afectados, con memoria, planos, pliego y presupuesto, incluyéndose la acreditación documental del intercambio de comunicaciones con sus respectivos titulares.

12º. El proyecto y ubicación de las estaciones de aforo necesarias en su caso de acuerdo con el Plan de aforos de la Dirección General de Carreteras, así como instalaciones de naturaleza análoga destinadas a la gestión de la explotación de la carretera.

13º. Estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.

14º. Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, en su caso, de tiempo y coste.

15º. El estudio y justificación de los precios de las unidades de obra.

16º. El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones, y en su caso, el importe destinado a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico y artístico español y las asistencias técnicas realizadas o necesarias.

17º. La propuesta de la clasificación que, en su caso, deba ostentar el adjudicatario del Contrato.

18º. Las fórmulas aplicables de revisión de precios, en su caso.

19º. 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 de la Ley 37/2015.

c) Planos, que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera o actuación proyectada y de su proceso constructivo.

d) Pliego de prescripciones técnicas particulares, en el que se describan detalladamente las actuaciones a realizar, y se fijen las características de los materiales y de las unidades de obra, y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas.

e) Presupuesto. El mismo incluirá mediciones, cuadros de precios, eventualmente presupuestos parciales y presupuestos generales en todo caso.

f) El estudio de seguridad y salud o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras de construcción.



3. Siempre que se respete lo recogido en la legislación sobre contratos del sector público, cuando un proyecto de construcción tenga por objeto obras de conservación, rehabilitación o mejora del patrimonio viario o de la seguridad viaria en carreteras en servicio, se podrán suprimir algunos de los extremos y documentos expresados en los artículos 38 y 39 o reducir su extensión o condiciones. No obstante, deberá garantizarse siempre la definición, ejecución y valoración de las obras, así como que se prevea la solución de las repercusiones en la circulación durante la ejecución de éstas.

Artículo 40. *Documentos finales de obra.*

Los documentos finales de obra incluirán lo siguiente:

- a) Memoria descriptiva y detallada de las características de la obra ejecutada.
- b) Anejos a la Memoria, en los que se incluirán la definición geométrica y las características estructurales de la obra ejecutada.
- c) Los datos y ensayos de control de calidad efectuados y los materiales utilizados con su trazabilidad.
- d) La reposición de los servicios afectados.
- e) Las expropiaciones realizadas con sus correspondientes planos parcelarios y específicamente la georreferenciación de la poligonal finalmente resultante.
- f) Planos, que definan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera ejecutada.
- g) Inventario completo de todos los elementos de la carretera en formato digitalizado, accesible con carácter general, homogeneizado conforme al sistema de información de la Dirección General de Carreteras, utilizando sistemas de información geográfica. Particularmente se incluirá un inventario de gálibos de estructuras y elementos de señalización de la carretera.
- h) La información que se considere necesaria para facilitar la posterior conservación y explotación de la carretera y sus elementos funcionales.

Artículo 41. *Estudios de delimitación de tramos urbanos.*

1. Los estudios de delimitación de tramos urbanos constarán de los siguientes documentos:

- a) Memoria en la que consten el origen y final de los tramos estudiados, en cada margen de la carretera, los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes en los municipios afectados, la clasificación y calificación de los terrenos colindantes



con la carretera, su situación básica a los efectos de la legislación estatal de suelo, así como el objeto y conclusiones del estudio.

b) Planos descriptivos donde se detalle:

1º. La definición de la zona de dominio público y el resto de las zonas de protección de la carretera que le sean de aplicación.

2º. La línea límite de edificación conforme al artículo 48 de la Ley 37/2015.

3º. La delimitación de aquellos tramos que tengan la consideración de tramos urbanos, y en su caso, de travesías, a los efectos de lo establecido en los artículos 47 y 46 de la Ley 37/2015.

Artículo 42. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. Sin perjuicio de los Reglamentos técnicos de ámbito general que sean de aplicación, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará las normas e instrucciones de carácter general a las que deban sujetarse los estudios de las carreteras del Estado, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.

2. Con la finalidad de obtener el impulso a la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica referidos en el artículo 1.2 e) de la Ley 37/2015, la Dirección General de Carreteras podrá eximir del cumplimiento de la normativa a uno o varios aspectos del estudio de carreteras, siempre que el mismo se enmarque en trabajos de investigación, desarrollo e innovación tecnológicos en los que se considere conveniente la participación de aquella.

Dicha declaración de excepcionalidad se hará constar en la aprobación del proyecto, y conllevará la necesidad de realizar estudios posteriores de seguimiento, análisis y conclusiones.

Artículo 43. *Redacción e inspección de estudios de carreteras.*

1. La redacción de los estudios de carreteras del Estado corresponde a la Dirección General de Carreteras.

2. Dichos estudios podrán ser realizados por terceros, correspondiendo su inspección a la Dirección General de Carreteras, quien velará por el cumplimiento de las disposiciones aplicables.

CAPÍTULO IV

Aprobación de estudios y proyectos



Artículo 44. Procedimiento de aprobación.

1. Los estudios de carreteras que deban someterse al trámite de información pública serán objeto de aprobación provisional y aprobación definitiva.

Los estudios de carreteras que, de acuerdo con lo establecido en los artículos siguientes, no hayan de someterse a información pública, serán objeto únicamente de aprobación definitiva.

Cuando se emplee el término aprobación, sin especificación alguna, se entenderá que se trata de aprobación definitiva, salvo que del contexto en que se emplee el término se deduzca claramente otra cosa.

2. Será de aplicación lo previsto en los apartados anteriores a las modificaciones de un proyecto de construcción.

Artículo 45. Aprobación provisional.

1. La aprobación provisional de los estudios de carreteras corresponde a la Dirección General de Carreteras.

2. La aprobación provisional, que implicará la declaración de que el estudio cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias, permitirá practicar, en su caso, la información oficial y la información pública correspondientes, así como cuantos otros trámites sean preceptivos o convenientes para obtener la aprobación definitiva.

Artículo 46. Información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado.

1. Será preceptiva la información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado cuando se trate de:

a) Nuevas carreteras.

b) Actuaciones en carreteras que supongan nuevo trazado en una longitud continuada superior a 10 km.

c) Variantes de población.

d) Implantación de nuevos enlaces, modificación del esquema funcional o modificación sustancial del emplazamiento de los ya existentes.



e) Localización de áreas de servicio que no hubieran sido incluidas en estudios aprobados con anterioridad.

2. Con carácter general, el tipo de estudio objeto de los trámites de información oficial y pública sobre la declaración de interés general de la carretera y la concepción global del trazado será el estudio informativo.

3. No obstante, en el caso en que, siendo necesario el trámite de información oficial y pública, las circunstancias concurrentes y el grado de detalle requerido aconsejen que su función se asuma por un anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción, éste se someterá a información pública en la misma forma y con el mismo régimen jurídico que si de un estudio informativo se tratara.

4. No será preceptivo someter al trámite de información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado aquellos estudios de carreteras que desarrollen un estudio informativo antecedente que ya hubiera sido sometido a dicho trámite y aprobado definitivamente, salvo modificación sustancial de la solución estudiada cuya relevancia justificase su conocimiento público.

5. Tampoco será preceptivo dicho trámite de información pública de los proyectos de carreteras que se refieran a ensanches de plataforma, acondicionamientos de trazado, mejoras locales, actuaciones específicas y, en general, a actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de una carretera preexistente.

Artículo 47. Información oficial de los estudios informativos.

1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, la Dirección General de Carreteras deberá remitir el estudio informativo aprobado provisionalmente 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 sobre si el trazado o actuación propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas a los que representan.

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta. Si se recibiesen informes emitidos fuera del plazo establecido, no serán tenidos en consideración salvo que, por razones debidamente justificadas, así lo considere el Órgano competente para la aprobación del estudio de carreteras.

En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 máximo de un año desde la aprobación de ésta (artículo 16.1 de la Ley 37/2015).

A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se entenderá que existe disconformidad cuando, siendo obligado por la aprobación del estudio modificar o revisar el planeamiento urbanístico o territorial, alguna administración pública se pronuncie en contra del trazado propuesto motivando su falta de adecuación con el interés general, local o autonómico y no se haya llegado a un acuerdo de terminación convencional según lo previsto en la legislación del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Durante el mismo trámite de información oficial, la Dirección General de Carreteras remitirá un ejemplar del estudio a aquellos departamentos ministeriales que gestionen actividades, bienes o derechos a los que afecte la actuación, al objeto de que informen el trazado o actuación propuestos. Dicho informe no tendrá carácter vinculante.

3. Este mismo trámite servirá también, en su caso, para la consulta a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, en cumplimiento y a los efectos de la legislación ambiental aplicable.

Artículo 48. Tramitación de la información pública.

1. Con independencia de la información oficial en los casos en los que ésta sea preceptiva, la Dirección General de Carreteras llevará a cabo, en la forma prevista en la legislación 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.

2. 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, sobre la concepción global de su trazado y, en su caso, sobre la reordenación de accesos que se derive (artículo 12.6 de la Ley 37/2015).

3. Este mismo trámite servirá también, en su caso, para la información pública a los efectos de la legislación ambiental aplicable, ajustándose a los plazos en ella establecida.

4. A los efectos anteriores, una vez aprobado provisionalmente el estudio de carreteras, la Dirección General de Carreteras publicará los correspondientes anuncios, de contenido idéntico, en el Boletín Oficial del Estado, en el Boletín Oficial de la Provincia o Comunidad Autónoma uniprovincial correspondiente y en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y lo remitirá



a las entidades locales afectadas para su exposición en el tablón de anuncios o sede electrónica.

5. Asimismo, se remitirá un ejemplar del estudio de carreteras a las entidades locales afectadas para su exposición al público, así como a la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su puesta a disposición a través de medios electrónicos.

6. Tanto en los anuncios como en los escritos de remisión del estudio a las entidades locales se harán constar el objeto y finalidad de la información pública, así como el plazo de la misma.

7. El plazo de información pública de treinta días hábiles se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la fecha en que se haya producido la última publicación de entre las establecidas en los apartados anteriores.

6. Durante el período de información pública se podrá examinar el estudio de carreteras y presentar, por los medios que se indiquen en el citado anuncio, las alegaciones y observaciones relativas al objeto y finalidad de la propia información pública.

Artículo 49. *Aprobación del expediente de información oficial y pública.*

1. La Dirección General de Carreteras emitirá un informe único en el que se considerarán todas las observaciones, alegaciones e informes presentados.

En aquellos procedimientos en los que resulte preceptiva la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental, se remitirá el expediente al órgano ambiental en cumplimiento de la legislación ambiental aplicable.

Realizados los trámites precedentes, la Dirección General de Carreteras emitirá informe sobre las conclusiones del expediente de información oficial y pública, y elevará al órgano competente para resolver una propuesta de resolución.

2. La aprobación del expediente de información pública y, en su caso, oficial, corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 12.6 de la Ley 37/2015).

3. El plazo para resolver y notificar la aprobación del expediente de información pública y, en su caso, oficial, 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 (artículo 12.7 de la Ley 37/2015).



Dicho plazo podrá ser ampliado en casos justificados mediante resolución motivada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a propuesta de la Dirección General de Carreteras.

4. La Dirección General de Carreteras notificará la resolución del expediente de información pública y en su caso oficial, en los términos establecidos en la legislación sobre procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, y será publicada en el Boletín Oficial del Estado y en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y responderá a las alegaciones, en los términos establecidos en la citada legislación.

Artículo 50. Información pública sobre expropiación forzosa.

1. Aprobado provisionalmente un proyecto de trazado que implique expropiación de bienes o derechos de terceros, o reposición de servicios, deberá ser sometido al trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, insertando en los correspondientes anuncios la relación de bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras.

En el mismo acto de aprobación provisional podrá declararse la urgencia del proyecto, en cuyo caso, la aprobación definitiva del proyecto implicará la urgencia a los fines de expropiación (art 12.2 de la ley 37/2015). En caso de no ser precedido de un proyecto de trazado, y a los efectos de lo establecido en el art 12.2 de la Ley 37/2015, la declaración de urgencia podrá realizarse con la aprobación del proyecto de construcción.

2. Las alegaciones y observaciones formuladas en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la citada necesidad de ocupación, para rectificar los posibles errores de la relación de bienes y derechos publicada, u oponerse, por razones de fondo o forma, a la necesidad de ocupación.

3. 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.

4. Cuando no existiere proyecto de trazado, será el proyecto de construcción el que haya de ser sometido a información pública (artículo 12.4 de la Ley 37/2015).

No obstante, en el caso de que otro tipo de estudio de carreteras que, afectando bienes o derechos de terceros, o reposición de servicios, comprenda la definición del trazado y los 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, este estudio se someterá a información pública en la misma forma y con el mismo régimen jurídico que si de un proyecto se tratara.

Artículo 51. Aprobación definitiva.

1. La aprobación definitiva de los estudios de carreteras corresponde a la Dirección General de Carreteras, excepto cuando el expediente haya sido sometido al trámite de información pública, en cuyo caso corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 12.6 de la Ley 37/2015).
2. La aprobación definitiva de un estudio de carreteras podrá confirmar o modificar los términos de la aprobación provisional.
3. Si se trata de estudios informativos, en la aprobación definitiva se determinará la alternativa seleccionada de entre las propuestas, en su caso, en los mismos (artículo 12.1 de la Ley 37/2015).
4. El plazo para resolver y notificar la aprobación definitiva de los estudios de carreteras sometidos a información pública 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 (artículo 12.7 de la Ley 37/2015).

Dicho plazo podrá ser ampliado en casos justificados mediante resolución motivada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

No obstante, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá no aprobar definitivamente los estudios de carreteras sometidos a información pública en los casos en que las circunstancias concurrentes y puestas de manifiesto en la información oficial y pública así lo aconsejen, en cuyo caso se resolverá la terminación del expediente.

5. La resolución de aprobación definitiva de los estudios de carreteras sometidos a información pública será publicada en el Boletín Oficial del Estado y en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
6. La Dirección General de Carreteras, en el plazo de tres meses a contar desde la aprobación definitiva de un estudio informativo, remitirá a las Comunidades Autónomas y a las entidades locales afectadas los planos que definan la alternativa seleccionada, y los hará accesibles en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 52. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación o de urgente ocupación.



1. 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.

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 (artículo 12.4 de la Ley 37/2015).

2. 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 definitiva de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y la urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos (artículo 12.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 53. *Efectos sobre la ordenación del territorio y el planeamiento.*

1. 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 del territorio o planeamiento urbanístico que se aprueben con posterioridad, cuyo contenido deberá acomodarse a las determinaciones de aquélla en orden a garantizar la efectiva reserva de suelo para dicha actuación (artículo 16.5 de la Ley 37/2015).

2. Cuando el contenido de cualquier instrumento de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que se encuentre en tramitación, o de desarrollo de los mismos, 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 (artículo 16.2 de la Ley 37/2015).

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 en aquello en lo que se oponga y resulte incompatible con el estudio de carreteras aprobado. En el caso de que se apruebe, la Dirección General de Carreteras ejercerá las acciones pertinentes para evitar la efectividad de dicha aprobación (artículo 16.3 de la Ley 37/2015).

Con independencia de la obligatoriedad expresada anteriormente de la inclusión del contenido de los estudios de carreteras en de los instrumentos de ordenación



territorial y urbanística que se redacten, modifiquen, revisen o, en general, tramiten con posterioridad, la aprobación definitiva de dichos estudios de carreteras causará efectos sobre la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico desde la publicación en el Boletín Oficial del Estado de la resolución de aprobación, de manera que no se podrán otorgar autorizaciones ni licencias urbanísticas que no sean compatibles con el contenido de los mismos.

4. La regla establecida en el apartado anterior será también de aplicación a los estudios informativos de carreteras aprobados inicial o provisionalmente, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dichas determinaciones serán de aplicación a todos los corredores y alternativas incluidos en el estudio informativo aprobado provisionalmente.

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 de la Dirección General de Carreteras cuando las actuaciones pretendidas sean compatibles con las alternativas establecidas en aquél, o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente (artículo 16.4 de la Ley 37/2015).

5. Sobre los terrenos en los que se haya planificado en un estudio de carreteras sometido a información pública la localización de préstamos, caballeros o el destino de los materiales excedentes de las obras no podrán autorizarse estudios de exploración o investigación de aprovechamientos mineros. Dicha limitación será extensiva hasta los diez años siguientes a la aprobación definitiva del citado estudio de carreteras, con la salvedad prevista en el artículo 54.1.

6. El informe del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana previsto en el artículo 16.4 de la Ley 37/2015 deberá emitirse en el mismo plazo y con los mismos efectos jurídicos que el informe ministerial al que se refiere el artículo 16.6 de la misma.

Artículo 54. *Conservación de actos.*

1. A los efectos de la vigencia de la Declaración o Informe de Impacto Ambiental establecida en la legislación ambiental, se entenderá que los estudios y proyectos de carreteras inician su ejecución cuando se produzca la aprobación definitiva de cualquiera de los proyectos de desarrollo de la actuación que impliquen la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de los bienes,



modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, ocupación temporal o imposición o modificación de servidumbres.

2. Los estudios informativos aprobados definitivamente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana conservarán indefinidamente los efectos que les son propios sobre la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.

Cuando se produzca la caducidad de la Declaración o Informe de Impacto Ambiental, la continuación de las actuaciones requerirá un nuevo procedimiento de evaluación ambiental conforme a la legislación ambiental aplicable. En este caso, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá ejercer la facultad de convalidación y conservación de los actos y trámites de aprobación definitiva del estudio informativo antecedente, conforme a lo establecido en la legislación de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas y sin perjuicio de la iniciación de un nuevo procedimiento de aprobación conforme a lo previsto en este Capítulo.

3. A los solos efectos expropiatorios, cuando un estudio y/o proyecto contemple una relación de bienes y derechos que se consideren de necesaria ocupación o afección para la ejecución de las obras proyectadas, los titulares de dichos bienes y derechos podrán quedar liberados de la carga que suponga la perspectiva indefinida de una expropiación futura. Para ello habrán de transcurrir diez años a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado de dicha relación de bienes y derechos afectados, sin que en ese período se hubiera producido la ocupación o afección de estos. Transcurrido dicho plazo, decaerán los efectos expropiatorios de la relación que hubiere sido publicada.

CAPÍTULO V

Evaluaciones previas

Artículo 55. *Evaluación ambiental.*

1. En los supuestos legalmente establecidos, los planes, programas y estudios de carreteras deberán someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente (artículo 13 de la Ley 37/2015).

2. La evaluación ambiental de infraestructuras viarias incluye tanto la evaluación ambiental estratégica para planes y programas como la evaluación de impacto ambiental para los estudios de carreteras.

3. La evaluación ambiental concluye mediante la Declaración Ambiental Estratégica o el Informe Ambiental Estratégico, para el caso de planes y programas, o bien mediante la Declaración de Impacto Ambiental o el Informe de Impacto Ambiental, para los estudios de carreteras.



Artículo 56. *Evaluación y auditorías de seguridad viaria.*

1. En los estudios de carretera será de aplicación la regulación establecida en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre Gestión de la Seguridad de las Infraestructuras Viarias en la Red de Carreteras del Estado, y su normativa de desarrollo.
2. 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 al ámbito de aplicación de dicho Real Decreto.
3. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria conforme al ámbito de aplicación de dicho Real Decreto.
4. 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 ya en servicio, conforme al ámbito de aplicación de dicho Real Decreto (artículo 14 de la Ley 37/2015).

Artículo 57. *Estudios de rentabilidad, análisis multicriterio y viabilidad financiera.*

1. Con carácter previo a la aprobación de todo estudio o proyecto de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada, acondicionamientos de trazado, variantes, ampliaciones de capacidad y nuevos enlaces o remodelación de enlaces existentes cuyo valor estimado del contrato de obras sea igual o superior a los 12 millones de euros, se deberá llevar a cabo un estudio de rentabilidad económico-social y viabilidad financiera de aquel 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.

En cualquier caso, será preceptiva la realización de una evaluación previa de la rentabilidad económico-social de la actuación en los casos previstos en la legislación vigente.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red se deberá estudiar, 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 15 de la Ley 37/2015).

CAPÍTULO VI

Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico

Artículo 58. *Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico.*

1. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo, ejecución 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 de la Dirección General de Carreteras y remitirle un ejemplar, antes de dicha aprobación inicial, para que ésta emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio y del servicio público viario.

La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados, así como a los expedientes de calificación urbanística u otros de naturaleza análoga.

En todos los supuestos del presente artículo habrá de tenerse asimismo en cuenta lo establecido en el artículo 114 al respecto del cambio de uso o actividad.

2. La Dirección General de Carreteras 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, al resto de carreteras de su titularidad, y en general al dominio público viario. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, a los solos efectos de poder continuar con su tramitación.

En todo caso, las consideraciones contenidas en todos los informes emitidos por la Dirección General de Carreteras que afecten al dominio o servicio público viario deberán incorporarse al instrumento antes de su aprobación definitiva.

3. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquel instrumento que afecten al dominio o al servicio público de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho.

También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este artículo en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo de la citada Dirección General, así como cuando sean aprobados antes



de que transcurra el plazo del que dispone la misma para evacuarlo, y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado (artículo 16.6 de la Ley 37/2015).

En todos los supuestos citados, la nulidad de pleno derecho será de aplicación a las determinaciones que se opongan y resulten incompatibles con los estudios de carreteras aprobados o con el informe vinculante emitido, así como si afectan al dominio o servicio públicos o a la adecuada explotación de la carretera. La Dirección General de Carreteras ejercerá las acciones pertinentes para evitar la efectividad de dichas determinaciones.

Artículo 59. *Informes a instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que afecten a las carreteras del Estado.*

1. El instrumento de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que por su afección a las carreteras del Estado sea sometido a informe deberá contener, al menos, la siguiente documentación:

a) Planos que reflejen el estado actual del territorio y de las carreteras afectadas, con especial atención a sus nudos, documentación en la que conste su denominación, escala gráfica adecuada al grado de detalle requerido y acotación numérica, edificaciones existentes e instalaciones relevantes ya existentes en las zonas de protección, la zona de dominio público, la línea límite de edificación y, en su caso, la zona de servidumbre acústica cuando ésta se haya definido como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por la Dirección General de Carreteras o por las Administraciones competentes y aprobados tras el correspondiente procedimiento de información pública. En su ausencia, el promotor deberá aportar los estudios específicos de ruido que delimiten dicha zona.

b) Planos que reflejen lo previsto en el instrumento en los que, al menos a la misma escala del apartado anterior, se contemplen los accesos y conexiones previstos, sus posibles modificaciones, y todo aquello en lo que el instrumento objeto de informe pueda afectar a las carreteras del Estado, a su funcionalidad, a sus nudos, a sus elementos funcionales y en especial debe figurar con detalle suficiente la acotación de las posibles variaciones en la línea límite de edificación con respecto a la existente.

c) En la memoria y, en su caso, ordenanzas de edificación o similar, se reflejarán como mínimo las limitaciones, usos permitidos y régimen competencial derivados de la legislación sobre carreteras del Estado en las zonas de protección del dominio público viario y de la legislación sobre ruido.



d) En el caso de que se pueda deducir una posible afección significativa derivada de nuevos accesos, o bien de la modificación o cambio de uso de los existentes, se requerirá un estudio de tráfico y capacidad que analice la incidencia de los desarrollos previstos en el nivel de servicio de la carretera, así como, en su caso, las medidas de acondicionamiento a llevar a cabo por el promotor para mantener inalterado en nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

2. La aplicación de lo anterior será proporcional a la jerarquía y naturaleza de la figura de planeamiento objeto de informe, en función del grado de generalidad o particularidad que la caracterice y, subsiguientemente, del nivel de escala y detalle propios, acordes con la etapa de planeamiento en la que se encuentre aquella, ya que del esquema y soluciones de acondicionamiento propuestas, si fueren necesarias, se determinarán las oportunas reservas de suelo en que hayan de materializarse, con la correspondiente adscripción a los distintos desarrollos, con sus correspondientes limitaciones a la propiedad, y consiguientemente deberá todo ello estar recogido en la figura de planeamiento sujeta a informe.

3. En el instrumento que corresponda se deberán prever las oportunas reservas de suelo necesarias para materializar las medidas de acondicionamiento que se deriven de lo planeado en relación con la afección a las carreteras del Estado y conforme a lo determinado en el apartado anterior.

4. El informe de la Dirección General de Carreteras contemplará la afección del instrumento a las carreteras del Estado incluyéndose las carreteras situadas fuera del ámbito del instrumento pero que puedan verse afectadas por los desarrollos contemplados en éste. Al menos deberá analizarse lo siguiente:

a) Las limitaciones y usos en las zonas de protección de las carreteras afectadas, especialmente zona de limitación a la edificabilidad cuando ésta resultare afectada.

b) Las propuestas de nuevos accesos, modificación o cambio de uso de los existentes, comprobándose si responden a la funcionalidad de las carreteras del Estado o mejoran la conexión entre las diferentes redes.

c) En caso de afección significativa se analizará la suficiencia de las medidas planteadas para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de la carretera, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

d) Las posibles afecciones derivadas de los desarrollos ubicados en la zona de influencia de las carreteras del Estado.

e) El reflejo en el instrumento del régimen competencial establecido en el Capítulo IV de la Ley 37/2015 y la prohibición de publicidad recogida en artículo 37 de la



citada Ley, así como los requisitos para la concesión de licencias urbanísticas derivados de la legislación sobre ruido.

f) Si la actuación prevista se viere afectada en todo o en parte por lo previsto en cualquier estudio de carreteras, el informe incluirá su estado de tramitación administrativa, su compatibilidad en el año horizonte y sus efectos sobre el instrumento sometido a informe.

g) En todos los supuestos habrá de tenerse en cuenta que la prohibición de realizar publicidad fuera de tramos urbanos de carreteras establecida en el artículo 37 de la Ley 37/2015 también será de aplicación a todos aquellos elementos publicitarios que, siendo visibles desde fuera de tramos urbanos de carreteras, estén ubicados en terrenos que no hayan adquirido la situación básica de urbanizados, y esa prohibición se mantendrá incluso aunque en el futuro se adquiera dicha situación básica como resultado del proceso urbanizador.

5. Los informes a que se refiere este artículo, especialmente los de los instrumentos de desarrollo, que posibilitan que se lleve a cabo la acción urbanizadora, trátense de planes o proyectos especiales, de infraestructuras, proyectos de urbanización, de obras u otros, cualquiera que sea la denominación que les otorgue la legislación aplicable, ya sea de ordenación del territorio, urbanística, de protección ambiental o de cualquier otra materia, tendrán en cuenta los condicionamientos y circunstancias presentes en el momento de su emisión, con independencia de que fases anteriores del planeamiento hubieran sido ya informadas previamente.

6. La zona de dominio público y los terrenos de dominio público viario permanentemente afectos a la explotación de las carreteras del Estado deberán quedar excluidos del ámbito del desarrollo urbanístico conforme a lo establecido en la legislación estatal del suelo.

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 la legislación sobre carreteras del Estado (artículo 33.7 de la Ley 37/2015).

Los terrenos ubicados en la zona de limitación a la edificabilidad están sujetos a las limitaciones que establece la Ley 37/2015, así quedará reflejado en el instrumento y así se tendrá en cuenta para el cálculo del justiprecio de la eventual expropiación que hubiera de llevarse a cabo en el caso de modificación o ampliación de la carretera.

8. En lo que afecte a las carreteras, los informes podrán ser favorables, con o sin prescripciones, o desfavorables. En los casos en que tengan carácter desfavorable se motivará convenientemente con indicación expresa de los preceptos legales o normativos que se contravienen.



9. Los informes a planes urbanísticos, o a cualquier otro instrumento de planeamiento, desarrollo o ejecución urbanística, de ordenación territorial o de protección ambiental, en los que se planteen nuevas conexiones con la red de carreteras, ya sean a carreteras en servicio o a carreteras con proyectos o estudios informativos aprobados, o en los que se plantee la modificación de los nudos existentes, o cambios de uso que puedan generar pérdidas de los niveles de servicio o menoscabo de la seguridad viaria, se emitirán teniendo en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan. Si no se tiene en cuenta dicho principio general, y en todo caso sin perjuicio de las excepciones que se establecen en el presente Reglamento, los informes serán desfavorables.

También tendrán carácter desfavorable cuando no se aporte el correspondiente estudio de tráfico y capacidad, o cuando de dicho estudio se derive afección significativa en el nivel de servicio o en la seguridad viaria y no se planteen las medidas de acondicionamiento, a llevar a cabo en todo caso por los interesados, necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

10. En lo que respecta a los accesos, este informe sectorial al instrumento tendrá los mismos efectos que los que dan respuesta a las consultas previas de viabilidad contempladas en el artículo 139.

11. Si como consecuencia del informe de la Dirección General de Carreteras se determinara la imposibilidad de continuar con el procedimiento, se entenderá que aquél cierra la vía administrativa a los efectos de lo previsto en la legislación de procedimiento administrativo.

Artículo 60. Zona de influencia.

1. A los efectos indicados en la Ley 37/2015, y a fin de determinar la posible afección negativa a la seguridad viaria, los niveles de servicio o a las condiciones de uso o de explotación de las carreteras o sus elementos funcionales, la zona de influencia de las carreteras del Estado estará constituida por una franja de terreno a cada lado de la vía de 2 kilómetros de anchura, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la calzada y perpendicularmente a dicha arista.

2. Asimismo, en aplicación del principio de especialización funcional de las redes de carreteras, la zona de influencia de las carreteras del Estado comprenderá los terrenos afectados por el instrumento de planeamiento o desarrollo, con independencia de su distancia a éstas, cuando de dicha actuación se derive alguna de las siguientes situaciones en las carreteras estatales:



- a) Que el tráfico generado comporte en conjunto una reducción del nivel de servicio en el año horizonte en un escalón o más.
 - b) Que se pueda afectar a la capacidad y nivel de servicio del nudo al que accediera o de las vías auxiliares o los ramales afectados, por el incremento de tráfico que se estime derivado de la futura actuación, cuando este incremento supere el 5 por ciento de la intensidad media diaria del tráfico existente en las vías o nudos afectados.
 - c) Cuando se puedan derivar incrementos superiores al 10 por ciento sobre la intensidad diaria de tráfico en los días de la semana de mayor demanda.
 - d) Cuando se genere un cambio en la categoría de tráfico pesado de la carretera según la normativa de aplicación, o cuando se puedan derivar incrementos superiores al 10 por ciento sobre la intensidad media diaria de vehículos pesados hasta entonces registrada en los tramos afectados.
 - e) Cuando se pudiera derivar la imposición de obligaciones o prohibiciones en la planificación, proyecto, construcción o explotación de las carreteras del Estado y sus zonas de protección, así como a la evolución temporal del entorno y demanda de los nudos afectados.
 - f) Cuando se encuentren dentro de las zonas afectadas por las servidumbres acústicas recogidas en los mapas o estudios específicos de ruido realizados por la Dirección General de Carreteras y sometidos al correspondiente procedimiento de información pública.
 - g) Cualquier actuación que claramente pueda ejercer una afección negativa a la seguridad viaria o a la explotación de la carretera, aun cuando tan solo fuere temporalmente, por los usos que lleve aparejados.
3. En las travesías y tramos urbanos no será de aplicación la distancia genérica establecida en el apartado 1, pero sí lo serán los criterios expuestos en el apartado 2 con relación a las actividades que se planifiquen o sustituyan a las existentes en dichos suelos.

Artículo 61. *Participación de la Dirección General de Carreteras en la aprobación de instrumentos de planificación urbanística y territorial.*

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, la Dirección General de Carreteras 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 (artículo 16.7 de la Ley 37/2015).

TÍTULO III

Construcción de carreteras

CAPÍTULO I

Expropiación y afección de bienes y derechos

Artículo 62. *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 el Capítulo II de la Ley 37/2015, 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 de la citada ley (artículo 17.1 de la Ley 37/2015).

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

No obstante, cuando se expropian 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 (artículo 17.3 de la Ley 37/2015).

3. 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 derivadas de tal plan o proyecto (artículo 17.4 de la Ley 37/2015).

4. Cuando los proyectos de expropiación forzosa para la construcción de carreteras de competencia estatal afecten a fincas que formen parte del Patrimonio del Estado, la Dirección General de Carreteras deberá solicitar a la Dirección General de Patrimonio del Estado la correspondiente afectación concurrente, o en su caso mutación demanial (artículo 17.5 de la Ley 37/2015).



Artículo 63. *Tramitación del expediente de expropiación.*

1. La incoación y tramitación de los expedientes expropiatorios corresponden a los Servicios competentes de la Dirección General de Carreteras, que ejercerán las facultades y atribuciones que la legislación de expropiación forzosa otorga, con carácter general, a los Delegados del Gobierno.

El acta de ocupación y los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbres serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás Registros públicos, en la forma y con los efectos previstos en la legislación de expropiación forzosa.

En las actas de pago y de ocupación, y en los actos administrativos de imposición, modificación o extinción de servidumbres, se harán constar por los Servicios competentes de la Dirección General de Carreteras todos los requisitos y circunstancias necesarios para su inscripción o toma de razón en los Registros públicos.

2. Terminado un expediente expropiatorio, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Gerencia Territorial del Catastro la documentación necesaria para acreditar la titularidad de los bienes y derechos resultantes de la expropiación.

La inscripción o inmatriculación por la Administración General del Estado de los bienes y derechos obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, será gratuita.

Artículo 64. *Expropiación de obras de emergencia.*

1. 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 12.8 de la Ley 37/2015).



2. Cuando, como consecuencia de la ejecución de una obra declarada de emergencia, resulte necesaria la ocupación permanente de los terrenos ocupados temporalmente, se expropiarán de pleno dominio los terrenos necesarios para su incorporación al dominio público. Su valoración se realizará de acuerdo con las reglas de tasación establecidas en la legislación de expropiación forzosa y de valoración del suelo.

Artículo 65. Servicios afectados.

1. Cuando en la ejecución de obras de carreteras sean afectados servicios, instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera, accesos o vías de comunicación, la Dirección General de Carreteras 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 (artículo 17.1 de la Ley 37/2015).

2. El procedimiento a desarrollar será el siguiente:

a) En fase de proyecto, la Dirección General de Carreteras requerirá a los titulares de los servicios afectados para que en el plazo de dos meses aporten información actualizada de éstos, sus características y condicionantes actuales, así como, en su caso, de los condicionantes necesarios para su reposición, información de cuya veracidad serán responsables. Esto no será de aplicación en el caso de caminos o vías de comunicación a reponer.

La Dirección General de Carreteras podrá también acordar con los titulares de los servicios afectados que sean éstos los que redacten a su costa el proyecto de reposición en el plazo y condiciones que se determinen. En tal caso, el proyecto de reposición deberá incluir el programa de trabajos, planos, pliegos, presupuesto y, en su caso, el procedimiento de su revisión o actualización, lo que permitirá a aquélla apreciar, en el plazo de un mes desde su recepción, la idoneidad de la reposición.

b) Si el titular del servicio no responde a los requerimientos del apartado 2.a) en el plazo de tres meses a contar desde la primera petición de información, la Dirección General de Carreteras proyectará la reposición a su criterio, otorgando trámite de audiencia al titular de dicho servicio por un plazo de treinta días para que preste su conformidad a dicha actuación o manifieste las alegaciones que considere oportunas; el silencio conllevará automáticamente la aceptación de la solución proyectada así como su presupuesto y se entenderá que presta su conformidad a la reposición.

c) En el caso de servicios de titularidad desconocida se practicará la notificación de acuerdo con la legislación sobre el procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.



Esto no será de aplicación en el caso de caminos o vías de comunicación a reponer.

d) Si de acuerdo con lo establecido anteriormente la Dirección General de Carreteras optara por la reposición, se seguirán los siguientes trámites:

1º. El proyecto de reposición se incluirá en el proyecto de la actuación, previa audiencia del titular, cuya conformidad se entenderá si transcurrido el plazo de treinta días no manifiesta nada en contrario.

2º. En caso de disconformidad, que habrá de ser motivada, se llevará a cabo un procedimiento contradictorio sin perjuicio de que, ante la falta de acuerdo, la Dirección General de Carreteras podrá continuar con la tramitación y aprobación del proyecto.

3º. El proyecto de reposición no podrá ser objeto de modificación en fase de construcción de las obras, excepto por su revisión o actualización en los términos que se hubieran acordado, o por causas externas no imputables al titular del servicio, o por la medición final de los trabajos realizados, y siempre que cuenten con la conformidad de la Dirección General de Carreteras.

3. Si durante la fase de construcción de las obras se afectaran nuevos servicios cuyo titular, habiendo sido consultado para ello, no los hubiera puesto de manifiesto en la fase de proyecto, o bien plantee una nueva solución alternativa para la reposición, el incremento económico a que diera lugar deberá ser sufragado por el titular del servicio. Si en el periodo que transcurra desde la aprobación del proyecto de construcción hasta la ejecución de la reposición se establecieran nuevos bienes o instalaciones para la prestación de servicios que se vieran afectados por la infraestructura viaria, la modificación o reposición de los mismos deberá sufragarse por parte de la entidad titular del servicio. Todo ello sin perjuicio de que la Dirección General de Carreteras pueda acordar otra cosa por razones debidamente justificadas.

4. Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que en fase de construcción 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 de la Dirección General de Carreteras a tal efecto. Esta retirada o modificación se hará de acuerdo con el proyecto de reposición aprobado (artículo 17.2 de la Ley 37/2015).

Si no fuera factible, se deberá seguir el procedimiento descrito en los epígrafes anteriores, no pudiendo implicar incrementos en el presupuesto definido en el proyecto por causas que a juicio de la Dirección General de Carreteras sean imputables al titular del servicio.



Cuando los bienes o instalaciones se encontraran ubicados en la zona de dominio público, sus titulares estarán obligados a retirarlos a su cargo cuando fueran requeridos para ello por necesidades del servicio público viario, siempre que no conste autorización administrativa, o cuando en la autorización se estableciera dicha obligación.

5. Alternativamente a lo indicado en el artículo 17 de la Ley 37/2015, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud la Dirección General de Carreteras podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicho Departamento Ministerial.

6. 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 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.

7. Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el artículo 17 de la Ley 37/2015 sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular ni hubiera existido acuerdo con la Dirección General de Carreteras para su ejecución por éste o para fijar el coste contradictorio de la modificación o reposición, la Dirección General de Carreteras podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectados, 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.

8. 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 la Dirección General de Carreteras, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular (artículo 17.2 de la Ley 37/2015).

9. Una vez que se ha ejecutado la reposición del servicio, y en todo caso antes de la recepción de la obra principal por la Administración, la entrega y recepción del servicio se realizará mediante la citación al titular al levantamiento del acta de recepción del servicio. En la notificación que a tal efecto se realice se señalará que en caso de no comparecer al acto ni formular motivadamente y por escrito reparos en el plazo de treinta días a partir de la fecha de su celebración, se entenderá realizada la entrega y recepción del servicio. Si formulare motivadamente reparos y éstos no obtuviesen la aceptación de la Dirección General de Carreteras, se considerará plenamente entregado el servicio y finalizado el procedimiento de reposición, y no será preciso a estos efectos ningún acto de aceptación expresa



por parte del titular una vez notificado al efecto para ello, sin perjuicio de los actos que en derecho el titular pueda ejercer.

En dicho acto se llevará a cabo la entrega al titular del servicio afectado de la documentación técnica y descriptiva de la reposición o modificación del servicio. En el acta se indicará que la reposición se ha realizado adecuadamente y se deberá reflejar, salvo acuerdo expreso en contrario, que la titularidad de los servicios repuestos o modificados, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento, conservación, y explotación, corresponderán al titular originario de los mismos una vez le haya sido notificado (artículo 17.1 de la Ley 37/2015).

Artículo 66. *Reposición de caminos y vías públicas.*

1. Cuando para la realización de actuaciones en carreteras del Estado resulten interceptados caminos o cualquier otra vía pública, la Dirección General de Carreteras optará en general, salvo justificación expresa, por la reposición de los mismos. La reposición de caminos y vías públicas estará contemplada en el correspondiente proyecto y se someterá a los procedimientos de tramitación e informaciones públicas propios del mismo. La aprobación definitiva del proyecto facultará a la Dirección General de Carreteras para la realización de dicha reposición, y una vez finalizadas las obras será de aplicación lo establecido en el apartado 9 del artículo anterior.

2. Cuando la reposición de un camino o vía pública derive de una reposición o reordenación de accesos a propiedades colindantes con las carreteras del Estado, se tendrá en cuenta lo previsto al efecto en el artículo 36 de la Ley 37/2015.

3. Los caminos y vías públicas repuestos sensiblemente paralelos a la explanación se ubicarán preferentemente fuera de la zona de dominio público de la carretera del Estado, siendo de aplicación lo previsto en el artículo 34.2 de la Ley 37/2015.

4. La titularidad de los caminos y vías públicas repuestos, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento, conservación, y explotación, corresponderán al titular originario de los mismos una vez le haya sido notificado, de acuerdo a lo establecido para la entrega de otros servicios afectados en el artículo 65.9.

El titular del camino repuesto mediante un paso a distinto nivel, superior o inferior, será responsable de su firme excepto el del tablero en pasos superiores y el de la proyección vertical de las estructuras de los pasos inferiores; el titular original también lo será del equipamiento repuesto, de los elementos constructivos y de defensa repuestos y de la explotación, salvo acuerdo expreso en contrario. En todo caso, el titular del camino o vía pública que haya sido objeto de reposición deberá comunicar a la Dirección General de Carreteras las actuaciones que pretenda llevar a cabo que puedan afectar a elementos de la estructura.



5. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores, la Dirección General de Carreteras podrá construir nuevos caminos para los fines propios de la conservación y explotación de la carretera y de sus elementos funcionales, aplicando, si procede, la legislación sobre expropiación forzosa. Dichos caminos de explotación podrán ser abiertos al uso público, salvo que por razones de seguridad no se considere conveniente.

CAPÍTULO II

Otras disposiciones

Artículo 67. *Competencias.*

La dirección, control, vigilancia e inspección de los trabajos y obras de construcción de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, corresponderán a la Dirección General de Carreteras.

Artículo 68. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. Sin perjuicio de los Reglamentos técnicos de ámbito general que sean de aplicación, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará las normas e instrucciones a las que deban sujetarse los trabajos y obras de construcción de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.

2. Estas normas e instrucciones se publicarán en el Boletín Oficial del Estado y/o en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 69. *Facultades inspectoras en supuestos de ejecución por terceros.*

En los casos de régimen de concesión administrativa o de actuaciones cuya promoción sea distinta de la Dirección General de Carreteras, la dirección, control y vigilancia de las obras de construcción de carreteras del Estado, así como de su señalización, balizamiento y defensa, podrán ser realizadas por terceros, correspondiendo su inspección a la Dirección General de Carreteras, que velará por el cumplimiento de las disposiciones aplicables.

Artículo 70. *Exención de controles previos y no sujeción a impuestos.*

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, así como su posterior seguimiento, monitorización, evaluación o control, no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere la legislación



reguladora de las bases del régimen local, ni por consiguiente al abono de tipo alguno de tasas por licencia de obras, actividades o similares, independientemente de su sistema de gestión.

2. 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 (artículo 18.1 de la Ley 37/2015).

3. En todo caso, estas actuaciones estarán exentas del abono de tasas, cánones, impuestos o precios públicos dada la naturaleza de interés general del servicio público viario.

4. La ejecución de obras o actuaciones de carreteras promovidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 18.2 de la Ley 37/2015).

5. A los meros efectos de lo dispuesto en la legislación reguladora de las haciendas locales en relación a la sujeción o no al Impuesto sobre Bienes Inmuebles, y más concretamente a lo establecido en el artículo 81 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo, tendrán la consideración de carretera todos los terrenos, instalaciones y demás bienes incluidos en el dominio público viario definido en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015, al ser bienes demaniales afectos a la conservación y mantenimiento de la carretera y/o a la explotación del servicio público viario (artículo 18.5 de la Ley 37/2015).

TÍTULO IV

Financiación de carreteras

Artículo 71. *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 y otros recursos generados por la explotación (artículo 19.1 de la Ley 37/2015).



2. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 20 de la Ley 37/2015 y 76 de este Reglamento (artículo 19.2 de la Ley 37/2015).

3. Se incluyen asimismo en la financiación otros mecanismos previstos en la legislación de carreteras u otra normativa.

4. 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 (artículo 19.3 de la Ley 37/2015).

5. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que se reflejen las obligaciones de las partes y la forma y cadencia de las aportaciones (artículo 19.4 de la Ley 37/2015).

Artículo 72. *Convenios con el sector público y otros organismos nacionales e internacionales.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir convenios con otras administraciones públicas, organismo públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, o con personas físicas o jurídicas, como forma de colaboración para la consecución de los fines propios del servicio público viario regulado en la Ley 37/2015.

2. En los convenios que se suscriban se harán constar la clase de la aportación y su cuantía cuando sea dineraria, la forma y los plazos en que se pondrá a disposición del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como las fórmulas para garantizar su efectividad. También incluirá las obligaciones y compromisos recíprocos y, en todo caso, lo relativo a la consignación del gasto en los presupuestos correspondientes a los años en que haya de realizarse.

3. Estos convenios se regirán por lo dispuesto en la legislación sobre régimen jurídico del sector público y por la legislación reguladora de bases de régimen local.

4. El Sector Público y otros organismos nacionales e internacionales podrán ofrecer al Estado, para obras de construcción, conservación o mejora de carreteras del Estado o de algunos de sus tramos:

a) Aportaciones dinerarias.



b) Aportaciones de terrenos, libres de servidumbres y otros gravámenes, que se incorporarán al dominio público viario.

c) Instalación de elementos complementarios de la carretera.

d) Compromiso de tomar a su cargo, total o parcialmente, la conservación y mantenimiento de la carretera o de sus elementos complementarios.

e) Redacción de estudios y proyectos o colaboración técnica.

f) Cesión temporal de maquinaria o instalaciones.

g) Mediante cualquier otro medio de aportación.

5. A los efectos del apartado anterior, se consideran elementos complementarios de la carretera:

a) Las instalaciones de alumbrado y de ventilación.

b) Los semáforos y otros elementos de ordenación.

c) Las aceras.

d) Las vías de servicio y caminos de servicio.

e) Los pasos superiores o inferiores.

f) Las vías ciclistas.

g) Pasarelas y pasos inferiores para peatones.

h) Las instalaciones de riego o desagüe.

i) Las plantaciones, elementos ornamentales o zonas ajardinadas.

j) Sistemas inteligentes de transporte.

k) Sistemas de reducción de ruido.

l) Otros elementos de naturaleza análoga.

6. Las aportaciones dinerarias podrán determinarse en porcentaje del coste de las obras, incluidos o no el valor de las expropiaciones y el coste de redacción del proyecto, o bien en cuantía fija, con independencia del resultado de la licitación y de las ulteriores incidencias de la obra.



Artículo 73. Colaboración de los particulares.

1. Los particulares podrán contribuir económicamente a la construcción, conservación o mejora de las carreteras del Estado con aportaciones en dinero, mediante cesiones gratuitas de terrenos u otras formas de actuación.

2. A estos efectos, los particulares interesados en una determinada actuación a realizar en una carretera del Estado presentarán en la Dirección General de Carreteras sus propuestas y ofrecimientos, en los que se harán constar, en todo caso:

a) El tramo de carretera para el que se hace el ofrecimiento.

b) La clase y cuantía de la aportación.

c) La forma y plazo en que se hará efectiva.

d) Un aval bancario que garantice su cumplimiento, en el caso de ser la aportación dineraria o, en el supuesto de consistir en aportación de terrenos, los documentos que acrediten la titularidad e inexistencia de cargas sobre los terrenos ofrecidos.

3. Una vez aceptado el ofrecimiento, los compromisos y obligaciones recíprocos se formalizarán en un convenio entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los particulares, delegándose la competencia en la Dirección General de Carreteras.

4. La cesión de terrenos se tramitará de conformidad con la legislación sobre patrimonio de las administraciones públicas, adquiriendo los terrenos cedidos el carácter de bienes de dominio público viario adscritos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el servicio de carreteras. Estos terrenos deberán inscribirse en el Registro de la Propiedad, siendo gratuitos todos los trámites necesarios para la correcta inscripción.

Artículo 74. Acuerdos administrativos.

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá también suscribir acuerdos con otras administraciones públicas o con personas de derecho público o privado, siempre que no sean contrarios a la Ley 37/2015 ni al ordenamiento jurídico ni versen sobre materias no susceptibles de transacción, y siempre que tengan por objeto satisfacer el servicio público viario que tiene encomendado.

2. Estos acuerdos se registrarán por lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 49 de la Ley 37/2015, así como por aquellos preceptos de la legislación de procedimiento administrativo común, de la de régimen jurídico del sector público y de la legislación reguladora de bases de régimen local que fueren de aplicación.



Artículo 75. Establecimiento de peajes o tasas.

La utilización de la carretera por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno (artículo 22.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 76. 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, independientemente de su naturaleza. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia directa 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 (artículo 20.1 de la Ley 37/2015).

El Gobierno acordará, en su caso, el establecimiento de dichas contribuciones especiales, mediante real decreto aprobado a propuesta de los Ministerios de Hacienda y Función Pública y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 20.5 de la Ley 37/2015).

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 (artículo 20.2 de la Ley 37/2015).

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 generadora del beneficio, incluido el de las expropiaciones y sin perjuicio de lo establecido en el apartado 5 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 (artículo 20.3 de la Ley 37/2015).

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 de las fincas beneficiadas.

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

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

d) Los que determine el Real Decreto por el que se acuerde la contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra (artículo 20.4 de la Ley 37/2015).

5. 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 (artículo 20.6 de la Ley 37/2015).

6. 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 (artículo 20.7 de la Ley 37/2015).

TÍTULO V

Explotación de carreteras

CAPÍTULO I

Modalidades de explotación

Artículo 77. *Concepto de 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 (artículo 21.1 de la Ley 37/2015).

2. Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para protegerla frente a terceros y evitar actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a la de sus zonas de protección o de influencia.

Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad, fluidez y comodidad posibles.

Artículo 78. Competencias.

Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que las ejercerá a través de la Dirección General de Carreteras:

- a) La explotación de las carreteras del Estado, que incluye su señalización, balizamiento y defensa.
- b) La dirección, control y vigilancia de las actuaciones y obras de explotación de carreteras del Estado, incluyendo su señalización, balizamiento y defensa.

Asimismo le corresponde la facultad de inspección de la explotación, cualquiera que sea la forma de gestión.

Artículo 79. Modalidades de explotación de las carreteras.

1. El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo a través de la Dirección General de Carreteras (artículo 22.4 de la Ley 37/2015).
2. La utilización de las carreteras por el usuario será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno (artículo 22.2 de la Ley 37/2015).
3. Las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la legislación sobre contratación del sector público (artículo 22.3 de la Ley 37/2015).

Artículo 80. Exenciones de peaje.

1. 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, siempre que el vehículo objeto de peaje pueda ser identificado visualmente como oficial o identificable como tal



con la presentación de la documentación del vehículo (artículo 23 de la Ley 37/2015).

En el caso particular de los vehículos de las policías locales, la exención de peaje solo será de aplicación en el ámbito territorial del municipio respectivo, o fuera de él si están ejerciendo funciones de protección de autoridades de las entidades locales respectivas, debiendo en este último caso presentar la autorización que a tal efecto establece el artículo 51 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. A los efectos de ámbito territorial del municipio se incluye, en su caso, el recorrido necesario para cambiar de sentido al llegar al límite de este, y el recorrido por otros términos en caso de que la continuidad del trazado por el propio término municipal se vea interrumpida por transcurrir por otros términos municipales.

Igualmente, para los vehículos de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad de las Comunidades Autónomas, solamente estarán exentos de peaje los trayectos realizados en el ámbito territorial de su respectiva Comunidad Autónoma, o fuera de ella cuando se ejerzan funciones de protección de autoridades públicas, debiendo en este último caso presentar la autorización del Ministerio del Interior a la que se refiere el artículo 42 de la Ley Orgánica 2/1986. En todo caso, tanto para las policías locales como para las de las Comunidades Autónomas será aplicable la exención de peaje en situaciones de emergencia previo requerimiento de las autoridades competentes.

2. Tampoco estarán obligados a su abono 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, lo que deberá siempre justificarse documentalmente salvo cuando las funciones se desarrollen en la propia vía (artículo 23 de la Ley 37/2015).

En el caso de cualquiera de los vehículos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adscritos al servicio de la Dirección General de Carreteras, por estar prestando un servicio y aunque el destino final de su trayecto no se encuentre en la propia vía, la presentación de la documentación del vehículo será acreditación suficiente para justificar la exención del abono del peaje.

3. Lo indicado en el presente artículo será de aplicación a todas las autopistas de peaje dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sin excepción.

4. Se aplicarán igualmente las exenciones de abono de peaje establecidas en convenios y compromisos internacionales y las contenidas en los pliegos de cláusulas generales o particulares que, en su caso, se aprueben para la gestión del servicio.



Artículo 81. *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 Ley 37/2015 y en el presente Reglamento (artículo 24.1 de la Ley 37/2015).

2. La sociedad concesionaria deberá facilitar a la Dirección General de Carreteras, dentro del plazo que éste establezca en la petición, 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 24.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 82. *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 (artículo 25.1 de la Ley 37/2015).

2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que, en aplicación de los sistemas mencionados, resultaren titulares de la explotación de carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevea la legislación vigente. Tales beneficios solo 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 (artículo 25.2 de la Ley 37/2015).

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 25.3 de la Ley 37/2015).

CAPITULO II

Otras disposiciones

Artículo 83. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. Sin perjuicio de los Reglamentos técnicos de ámbito general que sean de aplicación, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará las normas e instrucciones de carácter general a las que deban sujetarse los trabajos y obras de explotación de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.



Estas normas e instrucciones se publicarán en el Boletín Oficial del Estado y/o en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Con la finalidad de obtener el impulso a la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica referidos en el artículo 1.e) de la Ley 37/2015, la Dirección General de Carreteras podrá eximir del cumplimiento de la normativa a uno o varios aspectos de dichos trabajos, obras o servicios, siempre que el mismo se enmarque en trabajos de investigación, desarrollo e innovación tecnológicos en los que se considere conveniente la participación de aquella.

Artículo 84. *Facultades inspectoras en supuestos de explotación indirecta.*

Corresponde a la Dirección General de Carreteras ejercer las facultades de inspección de los trabajos y obras de construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales, si su explotación se efectúa por cualquier sistema de gestión indirecta.

Artículo 85. *Inspecciones de seguridad viaria.*

La Dirección General de Carreteras 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 el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, y su normativa de desarrollo, o la normativa que le sustituya (artículo 21.2 de la Ley 37/2015).

CAPÍTULO III

Áreas de servicio y áreas de descanso

SECCIÓN 1ª. ÁREAS DE SERVICIO

Artículo 86. *Áreas de servicio.*

1. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera (artículo 26.2 de la Ley 37/2015).

Las nuevas concesiones de áreas de servicio, sean de nueva construcción o de explotación, contemplarán la obligatoriedad de establecer en cada sentido de circulación la instalación de una infraestructura de puestos de recarga de vehículos



eléctricos de al menos 300 kW de potencia en corriente continua, de los cuales al menos un puesto tendrá una potencia de recarga no inferior a 150 kW.

2. Las áreas de servicio son elementos funcionales de las carreteras, y como tales podrán tener acceso directo a éstas.

Al ser el área de servicio un elemento funcional de la carretera, los terrenos ocupados y las instalaciones ubicadas en ella tienen la consideración de bienes de dominio público viario.

3. Las áreas de servicio podrán ser construidas y explotadas directamente por la Administración, o mediante cualquier otro sistema de gestión indirecta de servicios públicos de los que establece la legislación de contratos del sector público. Los términos y condiciones de la construcción y explotación se fijarán en los correspondientes pliegos (artículo 26.4 de la Ley 37/2015).

La facultad de inspección del proyecto, construcción y explotación de las áreas de servicio corresponde, cualquiera que sea la forma de gestión, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de Carreteras.

4. La aprobación definitiva del anteproyecto o proyecto de un área de servicio implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de los servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres, y le podrá ser de aplicación el procedimiento de declaración de urgencia establecido en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015.

En la construcción de áreas de servicio será de aplicación lo dispuesto en el Capítulo I del Título III.

5. 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 (artículo 27bis de la Ley 37/2015).

Artículo 87. *Localización y servicios.*

1.- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 26.3 de la Ley 37/2015).



2. Las entradas y salidas de las áreas de servicio serán exclusivas para dicho uso y se efectuarán preferentemente mediante acceso directo desde la carretera, pudiéndose emplazar dichas áreas en una o en ambas márgenes de ésta.

3. En autopistas y autovías se procederá al cerramiento perimetral de las áreas de servicio.

4. Las áreas de servicio contarán con los servicios e instalaciones exigidos en el pliego de prescripciones técnicas particulares y en el pliego de cláusulas administrativas particulares por los que se rija el correspondiente contrato, en su caso. No se podrán establecer en estas áreas instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la carretera o que puedan generar un tráfico adicional, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculo, diversión o juegos de apuestas o azar, así como la realización de cualesquiera de estas actividades en parte alguna de la superficie que ocupan.

Tampoco podrán venderse o suministrarse en los locales o instalaciones de las áreas de servicio, ni en parte alguna de la superficie de éstas, bebidas alcohólicas de graduación superior a 20°.

Artículo 88. *Adjudicación de concesiones 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 más ventajosa según se defina ésta en los pliegos del concurso y respetando lo establecido en el artículo 27.2 de la Ley 37/2015. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con base en los requisitos técnicos y de seguridad.

A tal efecto, se redactará el anteproyecto que servirá de base para la licitación, en su caso, de la concesión y posterior redacción del proyecto de construcción por parte del adjudicatario, y contendrá el estudio económico financiero a partir del cual determinar el canon de licitación, así como los documentos necesarios para acreditar el cumplimiento de la normativa técnica que se exija para la construcción del área de servicio, sus accesos, así como de las infraestructuras y conducciones que en su caso se necesitan para disponer de abastecimiento, alcantarillado y depuración, electricidad y telecomunicaciones y cuantas otras se precisaren para su normal funcionamiento.

b) Información pública por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en el Boletín Oficial del Estado, en un diario de amplia circulación en la zona afectada y en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda



Urbana, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular las alegaciones o sugerencias que estime convenientes.

c) Aprobación por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del expediente de contratación, de conformidad con lo establecido en la legislación de contratos del sector público (artículo 27.1 de la Ley 37/2015).

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 y ello regirá tanto en el momento de la adjudicación como a los efectos de posibles posteriores concesiones de nuevas áreas de servicio. A estos efectos se tendrán en cuenta no solo aquellas estaciones en la misma vía sino también aquellas que se encuentren fuera de esta y a las que se pueda acceder, siempre y cuando el recorrido total a efectuar por los vehículos entre el lugar de divergencia o salida de la carretera y el de convergencia o entrada a la misma, una vez obtenido el servicio, no sea superior a 5 km, medidos por dichas vías.

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. (artículo 27.2 de la Ley 37/2015)

3. 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 (artículo 26.4 de la Ley 37/2015).

El importe del canon a satisfacer por el concesionario podrá ser variable a lo largo del plazo de la concesión, de acuerdo con los términos que se fijen en el pliego. El canon se establecerá a partir de la valoración de las obras e instalaciones reflejadas en el documento de estado de dimensiones y características de la obra ejecutada.

4. Las concesiones podrán tener por objeto la construcción y la explotación o solamente la explotación de instalaciones y servicios incluidos en las áreas de servicio, según se establezca en los pliegos.



Del mismo modo, podrán otorgarse concesiones independientes para la construcción y explotación o solamente la explotación de cada una de los diferentes servicios e instalaciones incluidos en un área de servicio.

Los pliegos podrán igualmente incluir la obligación de que el adjudicatario de una concesión se haga cargo de la explotación de servicios e instalaciones de otras áreas de servicio, en cuyo caso su plazo de explotación coincidirá con el de la concesión principal. Este adjudicatario estará, en cualquier caso, sujeto a las limitaciones del artículo 27.2 de la Ley 37/2015 y a lo establecido en el presente Reglamento.

5. 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 (artículo 27.4 de la Ley 37/2015).

La valoración de las áreas de servicio se obtendrá tomando como base lo reflejado en el documento de estado de dimensiones y características de la obra ejecutada, teniendo en cuenta asimismo la valoración de las actuaciones complementarias de mejora realizadas en su caso con posterioridad y el estado de conservación del área, sin perjuicio de otras circunstancias.

5. La concesión será otorgada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sin perjuicio de otras licencias y autorizaciones necesarias para la construcción y explotación, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 37/2015.

6. Las concesiones de áreas de servicio no serán transmisibles inter vivos durante un período de cinco años desde la fecha de su adjudicación. Transcurrido dicho plazo, la concesión se podrá transmitir, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 89. Áreas de servicio promovidas por terceros.

1. Independientemente de las áreas de servicio promovidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la correspondiente solicitud, a la que se acompañará (artículo 27.3 de la Ley 37/2015):

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 ubicación y características del área o de la instalación cuya concesión se interesa acompañada de la siguiente documentación:

1º Un Estudio de viabilidad que incluirá los aspectos de aplicación recogidos en la legislación de Contratos del Sector Público.

2º Anteproyecto de las obras, que deberá contener los documentos, extensión y contenido reflejados para este tipo de estudios en el presente Reglamento.

2. Presentada la documentación anterior, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana resolverá, en el plazo de un mes sobre la decisión de tramitar o no tramitar el mismo, o fijará un plazo mayor para su estudio que, en ningún caso, será superior a seis meses, y ello con independencia de la necesidad del cumplimiento estricto, por parte de la documentación presentada, de lo establecido para las concesiones tanto en la legislación de contratos del sector público como en su caso de la medioambiental.

La denegación de la solicitud de concesión deberá estar motivada por el incumplimiento de los correspondientes requisitos técnicos, funcionales y de seguridad viaria establecidos en la normativa técnica de la Dirección General de Carreteras, así como por no estar justificada la necesidad, idoneidad y eficiencia de dicho contrato en los términos establecidos en la Legislación de Contratos del Sector Público. En estos casos, se pondrá fin al procedimiento mediante resolución motivada. Ante la falta de respuesta expresa en el plazo de un mes se estará, para el sentido del silencio, a lo dispuesto en la legislación sobre procedimiento administrativo y sobre contratación del Sector Público.

3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en caso de resolver positivamente sobre la tramitación de la solicitud, iniciará en el plazo de un mes el procedimiento para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio recogida en el artículo 27.1 de la Ley 37/2015 de Carreteras, ajustándose para ello a los trámites previstos en la legislación de contratos del sector público.

4. Dicha licitación será la misma que para las áreas de servicio promovidas por el propio Ministerio, a la que se presentará el promotor como un licitador más, con las siguientes salvedades:

a) En el supuesto de que el estudio de viabilidad culminare en el otorgamiento de la correspondiente concesión, salvo que dicho estudio hubiera resultado insuficiente de acuerdo con su propia finalidad, el promotor tendrá derecho en la correspondiente licitación a 5 puntos porcentuales adicionales al total obtenidos por aplicación de los criterios de adjudicación establecidos en el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares.



b) Para el caso de que el promotor no resultare adjudicatario, tendrá derecho al resarcimiento de los gastos efectuados para su elaboración, incrementados en un 5 por ciento como compensación, gastos que podrán imponerse al adjudicatario como condición contractual en el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares. El importe de los gastos será determinado en función de los que resulten justificados por quien haya presentado el estudio.

5. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27.3 de la Ley 37/2015, los interesados que promuevan una la concesión según lo establecido en dicho artículo, deberán cumplir también, en cuanto a la documentación a aportar, los requisitos y determinaciones sobre el contrato de concesión de obras establecido en del Título II, Capítulo II, Sección 1ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Artículo 90. *Proyecto.*

1. El proyecto de construcción de un área de servicio que deberá aportar el concesionario, suscrito por técnico competente, comprenderá como mínimo la ubicación de edificios e instalaciones, el trazado de accesos, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la reposición de servicios, incorporando los documentos necesarios para acreditar el cumplimiento de la normativa que se exija para la construcción del área de servicio y sus accesos.

Deberá incorporar y desarrollar el contenido del anteproyecto previo, aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, debiendo introducir en el mismo, como mínimo, las mejoras a las que se hubiera comprometido en la oferta adjudicada.

2. El concesionario dispondrá de un plazo máximo de tres meses desde la firma del contrato para la presentación del proyecto de construcción al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En caso de que sea conforme a la normativa técnica y administrativa vigente y se incluyan los requisitos mínimos establecidos en el anteproyecto y la oferta, el proyecto será aprobado por la Dirección General de Carreteras en un plazo máximo de tres meses desde su presentación por parte del concesionario. En caso contrario, dentro del mismo plazo se remitirá informe al concesionario con las subsanaciones necesarias.

El concesionario dispondrá, en su caso, de dos meses más para la subsanación de las carencias del proyecto.

Una vez subsanado adecuadamente el proyecto, será aprobado por la Dirección General de Carreteras en el plazo máximo de un mes desde su presentación.



Si transcurrido el plazo de dos meses para la subsanación de deficiencias no se presentare el nuevo proyecto o éste no cumplierse con las prescripciones impuestas en la supervisión, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá resolver el contrato concesional por incumplimiento de obligación contractual esencial.

Artículo 91. *Uso y explotación.*

1. Será libre y gratuito el uso, propio de su naturaleza, de las instalaciones y servicios de aseos y aparcamientos, así como el de las zonas para descanso y juegos infantiles, sin perjuicio de su sujeción a normas aplicables sobre circulación y seguridad.

2. Los concesionarios de los servicios quedan obligados a conservar y mantener en perfecto estado todos los elementos funcionales del área y a cuidar del buen orden y funcionamiento de los servicios, y según se refleje en los correspondientes Pliegos de la licitación.

3. El concesionario deberá facilitar a la Dirección General de Carreteras, dentro del plazo que dicho Órgano establezca, los datos que se le requiera en relación con la explotación del área de servicio, incluyendo en todo caso las reclamaciones presentadas por usuarios y los precios y horarios de los distintos servicios.

SECCIÓN 2ª. ÁREAS DE DESCANSO

Artículo 92. *Áreas de descanso.*

1. 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 (artículo 26.5 de la Ley 37/2015).

2. Las áreas de descanso son elementos funcionales de las carreteras, con acceso directo a éstas, y se podrán emplazar en una o en ambas márgenes de la carretera.

Al ser las áreas de descanso elemento funcional de la carretera, los terrenos ocupados y las instalaciones ubicadas en ella tienen la consideración de bienes de dominio público viario.

3. La utilización de las áreas de descanso será libre, pública y gratuita.

CAPÍTULO IV

Aparcamientos seguros

Artículo 93. *Aparcamientos seguros.*



1. 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 (artículo 26.6 de la Ley 37/2015).

No tendrán la consideración de elemento funcional de la carretera aquellos aparcamientos seguros que no se ubiquen en terrenos de dominio público viario.

2. La Dirección General de Carreteras publicará información por medios telemáticos sobre los aparcamientos seguros existentes, de oficio o a instancia del titular de la instalación, que a tal fin deberá aportar junto a su solicitud:

a) Acreditación de la titularidad o derecho real sobre la instalación.

b) Ubicación, número de plazas y, en su caso, tarifas del aparcamiento.

c) Acreditación del nivel de seguridad y dotación de servicios conforme a la normativa vigente.

3. Corresponde a la Dirección General de Carreteras 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, si bien su publicación no supone asunción de ninguna responsabilidad por parte de esta Administración (artículo 27.5 de la Ley 37/2015).

Dicha verificación se hará inicial y periódicamente, pudiendo denegarse su inclusión o su renovación si se apreciara incumplimiento de los requisitos indicados, previa audiencia del interesado.

En cualquier caso, el titular de la instalación deberá informar a la Dirección General de Carreteras de cualquier modificación de los datos aportados con anterioridad.

4. Los aparcamientos 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 legislación sobre expropiación forzosa, y habrán de observarse las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO V

Instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera

Artículo 94. *Instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera.*



1. Son instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera aquellas de titularidad privada que, situadas fuera de un área de servicio, pueden albergar instalaciones para suministro a vehículos, definidas como tales en su normativa específica, restaurantes, hoteles y otros alojamientos, talleres mecánicos, cafeterías y, en general, cuantas otras satisfagan necesidades de los usuarios de la carretera.

No tendrán la consideración de elemento funcional de la carretera las instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera que no se ubiquen en terrenos de dominio público viario.

2. Corresponde a la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes, autorizar la implantación en las carreteras del Estado de instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera y sus accesos, conforme al régimen general de autorizaciones regulado en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento.

Para los accesos a dichas instalaciones en las carreteras del Estado se estará a lo dispuesto en la Sección 4ª del Capítulo I del Título VI, procediendo, en su caso, a la reordenación de los accesos existentes afectados.

3. El titular de una instalación de servicios a los usuarios de la carretera que, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, estuviera señalizada en la carretera conforme a la normativa de señalización vertical, deberá conservar, mantener actualizados y reponer a su costa los carteles que la señalizan, aún en el caso de que estos carteles ofrezcan información complementaria, de acuerdo con la normativa técnica de señalización vertical. A estos efectos, informará a la Dirección General de Carreteras de cualquier modificación del horario de apertura y cierre y solicitará, consecuentemente, autorización para modificar dicha señalización.

4. Salvo en el caso de los aparcamientos seguros, será libre y gratuito el uso de las instalaciones de aseos, aparcamientos y zonas para descanso al aire libre de las instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera que estuvieran señalizadas en las carreteras del Estado.

TÍTULO VI

Uso y defensa de las carreteras

CAPÍTULO I

Limitaciones a la propiedad

SECCIÓN 1ª. DISPOSICIONES GENERALES



Artículo 95. Zonas de protección de la carretera.

1. A los efectos de la Ley 37/2015 y del presente Reglamento se establecen las siguientes zonas de protección de la carretera: de dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad (artículo 28.1 de la Ley 37/2015).

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 de la carretera requiere autorización previa de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes (artículo 28.2 de la Ley 37/2015).

La solicitud de autorizaciones en las zonas de protección y toda comunicación referente a ella podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo, con las salvedades previstas en el artículo 14 de la Ley 39/2015 (artículo 32.2 de la Ley 37/2015).

3. Se considera que puede afectar al régimen de las zonas de protección toda actividad que se desarrolle en ellas, o aquella que, ubicada en terrenos situados fuera de dichas zonas, pueda perjudicar a la seguridad viaria, al dominio público viario o a la adecuada explotación de la carretera.

En particular no se podrán realizar obras o actividades que impidan, disminuyan o dificulten el drenaje de la carretera a cauce natural u otros elementos o sistema de drenaje. Los particulares facilitarán el acceso de los equipos de conservación a sus propiedades, no pudiendo aquéllos realizar actuaciones que disminuyan la capacidad de drenaje de la carretera.

Cuando las solicitudes de autorización se refieran a facilitar acceso o suministrar servicios a edificaciones o instalaciones, la Dirección General de Carreteras podrá requerir al solicitante, previamente a la resolución del expediente, que aporte la correspondiente autorización para la implantación de la edificación o instalación referida, que será tramitada en su caso según la normativa de carreteras. En caso de no disponer de dicha autorización cuando se le requiera, se podrá denegar la solicitud.

Esta determinación podrá ser de aplicación a las edificaciones o instalaciones que se ubiquen tanto en las zonas de protección de las carreteras descritas en la Ley 37/2015 como en la zona de influencia definida en este Reglamento, independientemente de que ya estén o no construidas.



4. No se podrán autorizar accesos o servicios a edificaciones o instalaciones que estén incurso en expedientes no autorizables de entre los concernidos por el artículo 35 de la Ley 37/2015 y hasta tanto éstos se resuelvan.

5. La prohibición y la necesidad de autorización a que se refiere el apartado 2 operará asimismo para las carreteras construidas, proyectadas o en fase de construcción a partir de la aprobación definitiva del correspondiente proyecto, siempre que éste haya sido sometido a información pública a los efectos de la necesidad de ocupación (artículo 28.3 de la Ley 37/2015).

La Dirección General de Carreteras informará de la aprobación definitiva de un proyecto de carreteras, tanto a las Comunidades Autónomas como a las entidades locales afectadas, para que lo dispuesto en el párrafo anterior sea tenido en cuenta en el ejercicio de sus respectivas competencias, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación contemplada en el proyecto.

6. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2 de la Ley 37/2015, debe considerarse que, a los 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.

Igualmente tendrán la misma consideración las vías complementarias a la calzada central especializadas para determinados tipos de vehículos, tales como las vías para vehículos de transporte colectivo, para vehículos con alta ocupación o para vehículos pesados.

Análogamente, se considerará como carretera convencional en el caso de las vías de servicio, pero solo a los efectos de la existencia de zona de dominio público, no así de las restantes zonas de protección.

7. Las limitaciones a la propiedad derivadas de las zonas de protección 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. Lo anterior es sin perjuicio de la condición de dominio público viario del propio elemento funcional y terreno en que se ubica (artículo 28.4 de la Ley 37/2015).

8. Donde las zonas de dominio público, servidumbre o afección se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera, desde los restantes elementos viales citados en el Título Preliminar de este Reglamento o desde otras carreteras o de sus elementos funcionales o viario anexo, prevalecerá, en todo caso, la configuración de la zona de dominio público sobre la de servidumbre, y la de ésta sobre la afección, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.



En el caso de coincidencia de distintas zonas de limitación a la edificabilidad se considerará siempre la envolvente exterior que, obtenida de la superposición geométrica de cada una de ellas, resulte más alejada de las carreteras que las generan, con las salvedades establecidas para las travesías y tramos urbanos en el Capítulo IV de la Ley y en el Título VII del presente Reglamento.

9. En el caso de existencia de terrenos de dominio público viario exterior a la zona de dominio público, a efectos de protección de la carretera dichos terrenos quedarán sujetos al régimen establecido en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento para la utilización de la zona de dominio público.

10. Las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan por cualquier Administración Pública para la realización de actuaciones en las zonas de protección o en su zona de influencia deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones e informes a los que hacen referencia la Ley 37/2015 y el presente Reglamento (artículo 28.5 de la Ley 37/2015).

Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la Ley 37/2015 (artículo 28.5 de la Ley 37/2015).

11. En los nudos y cruces de las carreteras del Estado con carreteras o vías de titularidad de otras administraciones públicas, el ejercicio de las respectivas competencias se coordinará entre sí bajo el principio de determinación del régimen de titularidades y responsabilidades, quedando a salvo las atribuciones del Estado sobre las carreteras de su propia red.

Artículo 96. *Arista exterior de la explanación.*

1. 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 (artículo 29.2 de la Ley 37/2015).

En caso de no existir dichos taludes, muros ni cunetas exteriores, la arista exterior de la explanación será el borde exterior de la berma, o en ausencia de ésta, el de la plataforma de la carretera.

2. En el caso de tramos urbanos o travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas, medianas, tercianas u otros espacios separadores no pavimentados, la arista exterior de la explanación coincidirá con la alineación general de dicho encintado más cercano al centro de la



vía. En el caso de que existieran varias calzadas adosadas pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, las determinaciones anteriores se tomarán desde la calzada más exterior en cada margen.

Fuera de tramos urbanos o travesías, cuando el acerado se interponga entre la plataforma de la carretera y el talud de la misma, sea en desmonte o terraplén, o entre aquella y una cuneta, prevalecerá como arista exterior de la explanación la definida con el criterio genérico descrito en el apartado 1 del presente artículo, y no la del bordillo definida en el párrafo anterior.

3. Cuando exista un sistema de calzadas centrales y laterales perteneciente a las vías de la Red de Carreteras del Estado, las determinaciones anteriores serán de aplicación en cada margen a aquella calzada que se encuentre más alejada del centro del sistema, considerada como carretera convencional.

4. En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje, muros u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación, de forma justificada, en cuyo caso dicha delimitación de la arista se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en ausencia de dicha delimitación específica, la arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural (artículo 29.3 de la Ley 37/2015).

5. En los casos especiales del apartado anterior relativos a carreteras ya existentes sobre alguno de cuyos elementos quiera definirse una arista exterior de la explanación diferenciada, como la indicada en el párrafo anterior, podrá optarse por tramitar un expediente de delimitación puntual de la misma, el cual deberá superar la misma tramitación aplicable al procedimiento de información pública similar a la establecida en el artículo 48 de la Ley 37/2015.

Artículo 97. *Indemnización.*

Las limitaciones al uso y a la propiedad derivadas de las zonas de protección de las carreteras no generan derecho a indemnización con carácter general, sin perjuicio de las excepciones establecidas en la Ley 37/2015.

Artículo 98. *Dominio público viario.*

1. El dominio público viario está constituido por los bienes recogidos en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015 y en el artículo 2 de este Reglamento, sin perjuicio del régimen transitorio establecido en la citada ley.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de Carreteras, la protección y la defensa del dominio público viario según los procedimientos establecidos en el presente Reglamento,



para lo cual tendrá las siguientes facultades y prerrogativas recogidas en la legislación de patrimonio.

a) Derecho y deber de 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.

b) Deslindar en vía administrativa los inmuebles de su titularidad.

c) Recuperar de oficio y en cualquier tiempo la posesión indebidamente perdida sobre sus bienes y derechos.

d) Desahuciar en vía administrativa a los poseedores de los inmuebles demaniales, una vez extinguido el título que amparaba la tenencia.

3. El derecho a la ocupación o el uso especial del dominio público viario se adquiere mediante la correspondiente autorización administrativa, o en su caso concesión de acuerdo con la legislación sobre patrimonio de las administraciones públicas.

Las autorizaciones se otorgarán teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento para la zona de dominio público y todo lo relativo a las disposiciones generales para el resto de las zonas de protección de la carretera.

En las autorizaciones que impliquen la ocupación del dominio público viario, la Dirección General de Carreteras establecerá la obligación del titular de la autorización de llevar a cabo la modificación, traslado o retirada a su cargo cuando fuera requerido para ello por la ampliación o mejora de las carreteras o por las necesidades del servicio público que prestan o de explotación de la carretera.

En los supuestos de usos, obras o actividades que puedan producir daños o perjuicios sobre el dominio público viario, la Dirección General de Carreteras está facultada para exigir al solicitante la presentación de las garantías económicas necesarias para la prevención de aquéllos y la reposición de los bienes afectados, e igualmente está facultada para exigir también el resarcimiento de las indemnizaciones que pudiesen corresponder.

Artículo 99. *Uso especial del dominio público viario.*

1. El uso especial del dominio público viario, o la ocupación del mismo, en virtud de una autorización o título habilitante, devengará el correspondiente canon a favor de la Administración General del Estado.

La Dirección General de Carreteras podrá autorizar en travesías de carreteras del Estado, previo informe no vinculante del Ayuntamiento afectado, la instalación en el dominio público viario de elementos de ornato o conmemoración, siempre que



sea realizada por una Administración Pública o bien el solicitante acredite su calificación de interés general en virtud de la normativa de aplicación.

La instalación, que no podrá constituir publicidad en los términos establecidos en el presente Reglamento, no perjudicará a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera. El titular de la autorización conservará la propiedad de la instalación y la responsabilidad de su adecuada conservación, salvo acuerdo expreso en contrario.

Están obligados al pago del canon, en la cuantía y condiciones determinados en la Ley 37/2015, los titulares de las correspondientes autorizaciones antes mencionadas.

2. Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público viario que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en la legislación de carreteras 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.

3. Para la determinación de la cuantía del canon se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:

En el caso de autorizaciones de ocupación o aprovechamiento especial del dominio público viario, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados o de los bienes usados. Dicho valor será, en el caso de ocupación, el mayor del obtenido habida cuenta del valor ponderado de adquisición de los mismos por el Estado, actualizado conforme a la legislación vigente, o el valor de los predios contiguos si lo anterior no fuera posible ser determinado; en el caso de uso, la base será el valor de los bienes usados.

El tipo de gravamen anual será del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada.

En caso de que el aprovechamiento especial del dominio público viario tenga asociados costes para la Administración referentes a servicios de mantenimiento, suministros de energía eléctrica, telecomunicaciones, agua, u otros similares, y que supongan un beneficio económico para el titular de la autorización o por el titular interesado en la autorización, el canon anual se obtendrá sumando al valor indicado en los párrafos anteriores los costes de aquellos servicios y suministros, siempre que éstos no puedan prestarse directamente por el sector privado.

En el caso de que el titular de la vía hubiera debido realizar nuevas obras o actuaciones para que se pueda realizar el aprovechamiento, se repercutirá asimismo como canon el 5% de la valoración de las referidas obras.



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

4. En el caso de concesiones de áreas de servicio ya construidas, la cuantía del canon será como mínimo la suma de la establecida en el presente apartado por ocupación de terrenos más el 4% de la valoración de las instalaciones conforme a lo establecido en el artículo 27.4 de la Ley 37/2015. Sin perjuicio de lo anterior, el canon a abonar por el concesionario no será inferior al establecido en el contrato concesional conforme a la legislación de contratos del sector público.

5. 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.

Esta determinación no será de aplicación a las concesiones sujetas a la legislación de contratos del sector público, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en dicha legislación.

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 viario 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, calculado de la forma indicada en el apartado 29.5 de la Ley 37/2015, 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 solo 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 viario, lo cual requerirá en todo caso previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los cesionarios vendrán obligados al abono del correspondiente canon a favor de la Administración General del Estado.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras quedará exenta 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 (artículo 29.6 de la Ley 37/2015).



6. La ocupación del dominio público viario, 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 viario y a terceros, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público viario afectado, quedando obligado el titular de la ocupación o actividad a informar a aquél de las incidencias que se produzcan en relación con dichos bienes y a cumplir las instrucciones que se le impartan al respecto (artículo 29.7 de la Ley 37/2015).

7. Al finalizar la construcción de nuevas carreteras o actuaciones en las mismas que impliquen la incorporación al dominio público viario de nuevos bienes inmuebles se procederá por la Dirección General de Carreteras, 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 la Dirección General de Carreteras. En todo caso, la delimitación incluirá su georreferenciación (artículo 29.8 de la Ley 37/2015).

8. 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 (artículo 29.9 de la Ley 37/2015).

9. En el caso de actuaciones promovidas por terceros y debidamente autorizadas por la Dirección General de Carreteras, que pasen a formar parte del dominio público viario del Estado, será obligatoria la inscripción citada por parte del promotor y a su costa sin que proceda ninguna exención arancelaria (artículo 29.10 de la Ley 37/2015).

10. 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 29.11 de la Ley 37/2015).



Artículo 100. Facultad de investigación.

La Dirección General de Carreteras 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 viario (artículo 30.5 de la Ley 37/2015).

Artículo 101. Deslinde.

1. Para la determinación del dominio público viario se practicarán por la Administración General del Estado los oportunos deslindes, ateniéndose a las características de los bienes que lo integran conforme a lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 37/2015 y 2 del Reglamento.

El expediente de deslinde se dirigirá a determinar los límites del dominio público viario cuando sean imprecisos o existan indicios de usurpación. En él se incluirán todos los terrenos de titularidad estatal afectos al servicio público viario del tramo deslindado, fijándose los límites del dominio público viario mediante una línea poligonal que una los distintos puntos georreferenciados; en el mismo plano se podrán fijar las distintas zonas de protección de la carretera.

El plazo máximo para notificar la resolución del deslinde será de dieciocho meses a contar desde la fecha del acuerdo de iniciación del expediente.

2. El deslinde del dominio público viario corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según el procedimiento siguiente:

a) Se incoará por la Dirección General de Carreteras, de oficio o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso los gastos que se deriven de la tramitación 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 30.2 de la Ley 37/2015).

En el acuerdo de iniciación del expediente se definirá el tramo de carretera a deslindar y se dispondrá la suspensión cautelar del otorgamiento de cualquier clase de licencias, concesiones o autorizaciones que puedan afectar al dominio público viario. No obstante, la Dirección General de Carreteras podrá autorizar obras de emergencia o urgencia para prevenir o reparar daños, o actuaciones de conservación y explotación debidamente justificadas.

b) La resolución de aprobación del deslinde llevará implícito el levantamiento de la suspensión que, en su caso, se hubiere acordado.

En el procedimiento serán oídos los propietarios colindantes, previa notificación, y cuantos acrediten la condición de interesados.



c) Antes de acordarse el inicio del procedimiento la Dirección General de Carreteras elaborará una memoria donde se recoja, entre otros aspectos, el tramo a deslindar, la justificación de la conveniencia del expediente, relación descriptiva de fincas afectadas y un presupuesto de gastos con la conformidad del interesado, si se hubiera promovido por terceros.

La incoación del expediente facultará a la Dirección General de Carreteras para realizar o autorizar, incluso en terreno privado y 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 (artículo 30.3 de la Ley 37/2015).

El acuerdo de iniciación se publicará gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado, en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en el tablón de edictos de los Ayuntamientos en cuyo término radiquen las fincas del tramo a deslindar, pudiendo emplearse adicionalmente otros medios de difusión, todo ello para que los interesados puedan alegar en el plazo de 20 días. Del mismo modo se comunicará al Registro de la Propiedad correspondiente a fin de que, mediante nota al margen de la inscripción de dominio, se tome razón de su iniciación. Igualmente, el acuerdo de iniciación se notificará a los propietarios de las fincas colindantes y en su caso, a los titulares de otros derechos reales constituidos sobre éstas.

Los interesados podrán presentar las alegaciones y cuantos documentos estimen necesarios para la prueba y defensa de sus derechos dentro del plazo señalado en la publicación del acuerdo de iniciación.

Antes del inicio del trámite de apeo se recabará informe previo de la Abogacía del Estado sobre la validez y eficacia jurídica de los títulos de propiedad presentados. Una vez finalizado el plazo de alegaciones, el instructor citará para el apeo sobre el terreno a los propietarios incluidos en el expediente y a los que hayan acreditado su condición de interesados, con una antelación mínima de veinte días.

d) El procedimiento de apeo tiene por objeto mostrar a los interesados, sobre el terreno, la delimitación del dominio público viario, de lo que se extenderá el acta correspondiente. A dicho acto acudirá un representante del órgano instructor, y los interesados, y los peritos que éstos hubieran designado en su caso. El contenido del acta de apeo se ajustará a lo establecido en el Reglamento de desarrollo de la legislación de patrimonio.

Finalizado el trámite anterior, el expediente se pondrá de manifiesto a los interesados para que presenten alegaciones dentro del plazo de veinte días.



Los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras en su condición de Órgano instructor del expediente elevarán al órgano competente una propuesta de resolución, acerca de la cual se solicitará previamente informe de la Abogacía del Estado.

e) La resolución del expediente corresponde al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, será publicada en la misma forma que el acuerdo de iniciación y deberá notificarse a quienes tengan la condición de interesados en el procedimiento afectados por la resolución, a la Comunidad Autónoma, al Ayuntamiento, al Catastro y al Registro de la Propiedad.

La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar las situaciones catastrales o registrales contradictorias con aquel, y asimismo para que la Administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público viario.

f) El deslinde aprobado y reflejado en acta, al constatar la existencia de las características físicas y jurídicas relacionadas en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015, declara la posesión y la titularidad dominical a favor del Estado, dando lugar a su concreción física 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, dada la naturaleza demanial de los bienes deslindados (artículo 30.4 de la Ley 37/2015).

g) El amojonamiento se materializará con hitos georreferenciados que permitan identificar en el terreno los límites del dominio público viario, o con otras referencias que hagan posible dicha identificación cuando así lo aconsejen las circunstancias físicas de su lugar de ubicación. En todo caso, no tendrán la consideración de hitos delimitadores los vallados y cerramientos instalados por la Dirección General de Carreteras en las carreteras del Estado para prevenir el acceso no autorizado de personas o vehículos.

3. 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 viario (artículo 30.7 de la Ley 37/2015).

Las mismas reglas se aplicarán a las inscripciones de excesos de cabida, salvo que se trate de fincas de linderos fijos o de tal naturaleza que excluyan la posibilidad de invasión del dominio público viario.



Siempre que el título registral contenga la indicación de que la finca linda con la carretera, la colindancia se entenderá referida al límite exterior del dominio público viario, incluso en los casos de exceso de cabida.

4. Los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras expedirán dicha certificación en el plazo de dos meses desde la recepción de la petición del registrador, pronunciándose sobre si la finca objeto de anotación invade el dominio público viario.

Si de la zona a la que se refiere la inmatriculación o inscripción del exceso de cabida no existiera información suficiente para emitir la certificación antedicha, se iniciará el correspondiente expediente de deslinde dentro de un plazo que no podrá ser superior a tres meses desde la correspondiente solicitud, quedando entretanto en suspenso la inscripción solicitada. Esta circunstancia deberá ser comunicada al Registro de la Propiedad en el plazo máximo de dos meses desde la petición del registrador, prorrogándose la anotación de la suspensión hasta un máximo de cuatro años.

En este sentido, la Dirección General de Carreteras trasladará al Registro de la Propiedad correspondiente, en soporte electrónico, la representación gráfica georreferenciada en la cartografía catastral de la línea definitoria del dominio público viario.

Artículo 102. *Recuperación posesoria.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras, tendrá la facultad para iniciar el expediente de recuperación posesoria, en cualquier tiempo, sobre dichos bienes y derechos, en los términos establecidos en el Reglamento de desarrollo de la legislación de patrimonio.

2. Dicha potestad podrá ejercerse en todo caso respecto de los bienes incluidos en el dominio público viario en virtud de deslinde. Cuando no exista deslinde aprobado, solo podrá referirse a los bienes respecto de los que pueda acreditarse de forma plena e indubitada su carácter demanial.

Artículo 103. *Afectación de terrenos al dominio público viario.*

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 de 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 legislación de 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 a la Dirección



General de Carreteras. Transcurrido el plazo de un mes desde que se efectuase dicha solicitud sin que la Dirección General de Carreteras 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 (artículo 30.8 de la Ley 37/2015).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tendrá derecho de tanteo y retracto en las transmisiones onerosas intervivos de los bienes colindantes con el dominio público viario, a cuyo efecto deberán ser notificadas 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 30.9 de la Ley 37/2015).

Artículo 104. Desafectación de terrenos.

1. Cuando existan terrenos que, habiendo sido obtenidos mediante expropiación forzosa, se encuentren ubicados fuera de la zona de dominio público de la carretera definida según el artículo 29 de la Ley 37/2015, la Dirección General de Carreteras podrá instar la desafectación de aquéllos.

2. Para proceder a su desafectación se requerirá la declaración de innecesariedad de dichos terrenos, que solo procederá en los supuestos en que éstos carezcan de utilidad para la protección y explotación del dominio público viario.

Una vez declarada la innecesariedad de los terrenos por la Dirección General de Carreteras, podrá solicitarse su desafectación al Ministerio de Hacienda en los términos establecidos en la legislación de patrimonio.

SECCIÓN 2ª. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

Artículo 105. 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 (artículo 29.1 de la Ley 37/2015).

2. Cuando en aplicación del régimen transitorio establecido en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento existan terrenos de titularidad privada dentro de la zona de dominio público, la Dirección General de Carreteras podrá realizar en ellos cualquier tipo de actuación relacionada con la seguridad viaria o para la adecuada explotación de la carretera. En todo caso, serán indemnizables los daños y perjuicios que se causen por su utilización.



3. Será en todo caso zona 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 un metro como mínimo a medir desde la cara exterior de dichas cimentaciones, o desde la proyección vertical si estuvieran enterradas, adoptando la localización que resulte más alejada de la estructura, salvo excepciones debidamente justificadas (artículo 29.3 de la Ley 37/2015).

En el caso especial de túneles y sus elementos funcionales y auxiliares, la arista exterior de la explanación definida en el artículo 29.3 de la Ley 37/2015 como proyección vertical de los hastiales no generará zonas de dominio público ni de servidumbre, sino únicamente la de afección establecida en el artículo 32.1 de dicha Ley, salvo que en el expediente de información pública se establezca otra cosa.

4. Solo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos o servicios en la zona de dominio público, siempre que no perjudiquen a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera:

- a) Cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.
- b) Por encontrarse así establecido por una disposición legal.
- c) En general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable.
- d) Con motivo de la construcción, reposición o reordenación de accesos directos o indirectos o conexiones autorizadas.

Igualmente podrán autorizarse cruzamientos, tanto aéreos como subterráneos, en aquellos casos en los que resulte indispensable y se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable (artículo 29.4 de la Ley 37/2015).

Cuando se produzca el solapamiento de la zona de dominio público con otras zonas demaniales preexistentes, podrá autorizarse la realización de usos o actuaciones promovidos por sus titulares, siempre y cuando éstos no afecten a la seguridad viaria y a la adecuada explotación de la carretera.

5. Con independencia de los usos recogidos en los apartados anteriores, se podrán realizar en la zona de dominio público, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, otras actuaciones o actividades que no impliquen la ocupación de éste con obras o instalaciones, siempre que se realicen de manera ocasional y que quede asegurado que no se perjudica ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.



En todos los casos recogidos, será precisa la previa autorización de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. En dicha autorización se establecerán aquellas condiciones que el la Dirección General de Carreteras considere de aplicación para asegurar la adecuada protección de la zona de dominio público.

6. En los casos en que se autorice la ocupación de la zona de dominio público por conducciones paralelas a la vía, estas se dispondrán subterráneas, salvo excepciones especialmente justificadas. Dichas conducciones paralelas a la vía estarán situadas en general, salvo puntualmente para realizar el cruzamiento de ésta, fuera de la explanación de la carretera y lo más alejadas que sea posible de la arista exterior de la explanación, salvo los cruzamientos estrictamente necesarios, y no podrán perjudicar a la adecuada explotación de la carretera ni menoscabar la seguridad viaria.

Los cruzamientos que se autoricen, tanto aéreos como subterráneos, se realizarán con la mínima ocupación posible de la zona de dominio público y con las condiciones que se estimen oportunas para asegurar que no perjudicarán a la adecuada explotación de la carretera ni menoscabar la seguridad viaria.

De forma excepcional se podrán autorizar cruzamientos que utilicen obras de drenaje transversal de la carretera, pasos a distinto nivel u otras infraestructuras ya existentes, siempre que se asegure y justifique adecuadamente que no se ve afectada significativamente la capacidad hidráulica o estructural del elemento o sus otras condiciones funcionales y que no se afecta negativamente a la adecuada explotación del elemento.

Estas autorizaciones no implican responsabilidad alguna por parte de la Dirección General de Carreteras en caso de que se produzcan daños en los servicios u obras autorizados, derivados de la normal utilización de los mencionados elementos de la carretera. En todo caso, se podrá denegar cualquier tipo de obra o actividad que pudiera constituir un peligro o riesgo durante las operaciones de explotación de la carretera. En particular se prohíbe el almacenamiento de materiales combustibles, y el depósito o estacionamiento de cualquier tipo de maquinaria o vehículo en cruces, pasos inferiores o túneles.

En los casos en que la ocupación de la zona de dominio público implique la necesidad de utilización de puentes, viaductos o túneles, se podrán autorizar cuando dichas estructuras estuvieran diseñadas y previstas para albergar canalizaciones o se habiliten las medidas adecuadas para facilitar dicha implantación de manera que queden salvaguardadas las condiciones estructurales, funcionales y estéticas de la estructura. En caso de autorizarse, deberán quedar determinados tanto el régimen de titularidades como el de responsabilidades, y no podrán afectar a la adecuada explotación de la carretera, a la seguridad viaria, ni a las previsiones de ampliación de la estructura afectada.



Artículo 106. 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 definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015 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 y perpendicularmente a las mismas (artículo 31.1 de la Ley 37/2015).

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras, instalaciones, edificaciones, ni se permitirán más usos, servicios o actividades en general que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la carretera, previa autorización, en cualquier caso, de la Dirección General de Carreteras, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes (artículo 31.2 de la Ley 37/2015).

3. En todo caso, no se permitirá a terceros el uso de la zona de servidumbre que no sea compatible con la utilización que, en virtud del artículo siguiente, esté facultado a realizar la Dirección General de Carreteras en dicha zona.

Artículo 107. Uso de la zona de servidumbre por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o por terceros autorizados no titulares de los terrenos.

1. El otorgamiento de las autorizaciones para el uso de la zona de servidumbre por terceros no titulares de los terrenos, corresponderá a la Dirección General de Carreteras, que 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 (artículo 31.3 de la Ley 37/2015), de acuerdo con las siguientes consideraciones:

a) La zona de servidumbre se podrá utilizar de forma temporal por la Dirección General de Carreteras, o por quien ésta designe para la explotación de la carretera, o por terceros no titulares de dicha zona previa autorización de aquella, para los siguientes fines:

1º. Encauzamiento y canalización de aguas para el adecuado drenaje de la carretera o de predios colindantes.

2º. Depósito de objetos que se encuentren sobre la zona de dominio público y constituyan peligro u obstáculo para la seguridad viaria, o para la adecuada explotación de la carretera. Se incluyen asimismo restos o cargas procedentes de accidentes o incidentes de tráfico hasta tanto se gestionen adecuadamente por su titular o quien corresponda.



3º. Estacionamiento de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa, o que hayan resultado accidentados, o que hubieren sido abandonados.

4º. Conducciones o instalaciones de cualquier tipo vinculadas al suministro de servicios, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera, debiendo justificarse debidamente en este caso que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable y que no afectan a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

5º. Almacenamiento de materiales de cualquier tipo, maquinaria, elementos auxiliares y herramientas relacionadas con las obras o actuaciones de construcción, reparación o explotación de la carretera.

6º. Excepcionalmente, restos de animales atropellados cuando por razones de seguridad o salubridad no sea conveniente que se depositen en otro lugar.

7º. Otros fines análogos de carácter temporal que contribuyan al mejor servicio de la carretera, debidamente justificados.

b) La zona de servidumbre se podrá utilizar de forma permanente por la Dirección General de Carreteras, o por quien ésta designe para la explotación de la carretera, o por terceros no titulares de dicha zona previa autorización de aquella, para los siguientes fines:

1º. Caminos agrícolas, caminos de servicio, zonas de aparcamiento, vías ciclistas, sendas peatonales o intercambiadores con otros modos de transporte.

2º. Conducciones o instalaciones de cualquier tipo vinculadas al suministro de servicios, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera, debiendo justificarse debidamente en este caso que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable y que no afectan a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

3º. Otros fines análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, debidamente justificados.

2. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización (artículo 31.4 de la Ley 37/2015).

A tal efecto se aplicarán los criterios de valoración de la legislación sobre expropiación forzosa y sobre el régimen del suelo y valoraciones, y sus respectivas normas de desarrollo.

Corresponderá satisfacer la indemnización:

a) Al que causare los daños o perjuicios.



b) A la Administración o al beneficiario de ella en caso de expropiación y ocupación de terrenos en la zona de servidumbre.

3. En los casos enunciados en los supuestos 1º, 2º y 3º del párrafo a) del apartado anterior, así como cuando concurra fuerza mayor en los supuestos 5º y 6º, la utilización temporal por la Dirección General de Carreteras de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre no requerirá la previa notificación de ello al propietario, arrendatario, usufructuario u otros poseedores con título válido en derecho, de los terrenos afectados.

En el resto de los supuestos de utilización por parte de la Dirección General de Carreteras, ésta notificará previamente al propietario, arrendatario, usufructuario u otros poseedores con título válido en derecho, la resolución de ocupar los terrenos necesarios, con expresión de la superficie, del plazo previsto, finalidad a la que se destina y designación del beneficiario, a los efectos de que en un plazo de veinte días manifiesten lo que estimen conveniente.

Artículo 108. *Uso de la zona de servidumbre por sus titulares.*

1. El otorgamiento de las autorizaciones para la utilización de la zona de servidumbre por los titulares de los terrenos, arrendatarios, usufructuarios u otros poseedores con título válido en derecho, corresponderá a la Dirección General de Carreteras.

Dicho uso y explotación estarán limitados por su compatibilidad con las ocupaciones y usos que efectúen la Dirección General de Carreteras o las personas físicas o jurídicas autorizadas por ésta, sobre conducciones, instalaciones o construcciones ya existentes y legalmente autorizadas, en los términos descritos en el artículo anterior, y sin que esta limitación genere derecho a indemnización.

2. Los propietarios o titulares de derechos reales o personales sobre los terrenos situados en zona de servidumbre podrán realizar labores agrícolas y ganaderas en general sin necesidad de previa autorización. El resto de obras, instalaciones, usos, acopios o actuaciones sí la precisarán, no siendo autorizables obras, instalaciones, plantaciones, acopios u otros usos que impidan la efectividad de la servidumbre o que afecten o puedan hacerlo en el futuro a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

3. En la zona de servidumbre, la disposición de conducciones o canalizaciones aéreas o subterráneas para servicios privados será autorizable únicamente cuando sirvan a edificaciones, instalaciones, construcciones o actividades en general que cuenten con la conformidad de la Dirección General de Carreteras.

Artículo 109. *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 carreteras convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas y perpendicularmente a éstas.

2. En el caso especial de carreteras que discurren en túnel, 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 29.3 de la Ley 37/2015, o el artículo 95 del presente Reglamento, o del contenido de un Estudio de Delimitación de Tramos urbanos, se derivara un grado de protección diferente (artículo 32.1 de la Ley 37/2015). Dichas proyecciones verticales en el caso de túneles delimitan la arista exterior de la explanación, pero no generarán zonas de dominio público ni servidumbre, sino únicamente la de afección establecida en este artículo, sin perjuicio de que podrá aplicarse el artículo 34.2 de la Ley 37/2015 cuando así se considere.

Cuando por razones geológicas, geotécnicas, topográficas o geográficas, o por la profundidad del túnel, no sea aconsejable la aplicación de las determinaciones del párrafo anterior, la Dirección General de Carreteras podrá optar por la tramitación de un expediente específico de delimitación de una nueva arista exterior de la explanación y sus zonas de protección, de forma que se ajuste a las características de la zona, para la mejor explotación de la carretera; dicho expediente deberá superar la misma tramitación aplicable al procedimiento de información pública similar al establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, y sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del artículo 34.2 de dicha ley.

3. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras, instalaciones o edificaciones, sean fijas o provisionales, cambiar cualitativa o cuantitativamente el uso o destino de las existentes, realizar usos, servicios o actividades en general, o plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes (artículo 32.2 de la Ley 37/2015).

4. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección que estuvieran enclavadas dentro de la zona de limitación a la edificabilidad podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización de la Dirección General de Carreteras, una vez constatados su finalidad y contenido y siempre que no supongan un aumento del volumen de la construcción. No se autorizarán estas actuaciones en el caso de que comporten un cambio de uso conforme este se define en el artículo 114.2.



En el caso de construcciones o instalaciones enclavadas parcialmente en la zona de limitación a la edificabilidad, las limitaciones del presente epígrafe solo serán de aplicación a la parte de aquellas que se encuentre dentro de dicha zona (artículo 32.3 de la Ley 37/2015).

El hipotético incremento de valor de los predios, edificaciones o instalaciones afectados por lo indicado en el presente artículo no podrá ser tenido en cuenta a efectos de valoración en aquellos procedimientos expropiatorios que, afectándoles, provengan de un estudio de carreteras publicado donde figuren definidos los bienes y derechos afectados, y la actuación de carreteras se realice en los diez años siguientes a la finalización de la realización de dichas obras, instalaciones o usos autorizados.

5. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la zona de limitación a la edificabilidad solo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la carretera, 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, o del más reciente si se suceden varios estudios en la tramitación (artículo 32.4 de la Ley 37/2015).

Artículo 110. 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.

2. A los efectos de lo dispuesto anteriormente, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones y glorietas, las vías de giro y los ramales de enlace, así como sus carriles y cuñas de cambio de velocidad, tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso, con independencia de la titularidad de los viales y calzadas que concurren en el nudo. Asimismo, tanto las vías colectoras-distribuidoras como las calzadas laterales que tengan tramos que cumplan funciones de ramales de enlace tendrán, solo en dichos tramos, las mismas limitaciones a la edificabilidad que tienen los ramales de enlace.



3. 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 (artículo 33.4 de la Ley 37/2015).

En variantes o carreteras de circunvalación cuya fecha de puesta en servicio fuera posterior a la de entrada en vigor de la antigua Ley 25/1988, de 29 de junio, de Carreteras, la línea límite de edificación definida en el párrafo anterior será de aplicación en aquellos términos municipales que carezcan de instrumento de planeamiento urbanístico aprobado. En el caso de que sí exista algún instrumento aprobado en el cual la línea límite de edificación se sitúe a una distancia superior a 50 metros, éste podrá ser revisado adaptándolo a las consideraciones del presente apartado, aplicando el procedimiento correspondiente.

4. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de nueva construcción, o la reconstrucción o ampliación de las construcciones o instalaciones ya existentes, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento, y de aquellas otras actuaciones básicas por razones de seguridad, accesibilidad, ornato, salubridad, higiene, medioambiental o eficiencia energética debidamente justificadas, o por cumplimiento de la normativa vigente, siempre que ello no suponga una modificación del uso o actividad del inmueble.

Del mismo modo queda prohibido el cambio de uso de las edificaciones o instalaciones existentes, según se define el mismo en el artículo 114.2, y todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 109.4.

5. 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 la Dirección General de Carreteras, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública (artículo 33.1 de la Ley 37/2015).

Sin perjuicio de lo anterior, los edificios y los predios en general están sujetos en cualquier zona a las determinaciones generales que se establecen en la legislación sobre ruido en lo relativo a la consecución de los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior e interior del edificio o área; cuando la vía ya existiera con anterioridad, será el titular de la edificación o predio colindante, o en su caso el promotor, el responsable de su evaluación, de la aplicación de las medidas que de ello se deriven, de su eficacia y de sufragar su coste de implantación y mantenimiento. Además, en lo referente a las determinaciones sobre zonificación



de protección acústica especial y de situación acústica especial, será responsable asimismo de instar o promover su tramitación ante la Administración pública competente para su declaración.

6. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 (artículo 33.3 de la Ley 37/2015).

A estos efectos, la Dirección General de Carreteras notificará al Ayuntamiento y Comunidad Autónoma afectados el expediente de delimitación de nueva línea límite de edificación a fin de que en el plazo máximo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.

Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la legislación sobre el procedimiento administrativo común, y según las prescripciones fijadas en el Capítulo IV del Título II, un trámite de información pública durante un período no inferior a treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el expediente tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

Solo podrá aplicarse dicha modificación de la línea límite de edificación en las siguientes circunstancias:

a) Por la existencia de accidentes naturales, o infraestructuras públicas lineales de interés general, de carácter no puntual, y solo de aplicación a edificaciones o instalaciones que, por su propia naturaleza, no puedan ser implantadas en otras localizaciones.

b) Se podrá modificar en aquellas zonas geográficas muy determinadas o comarcas que, para incentivar su desarrollo o promover su protección, sean declaradas de especial interés socioeconómico o cultural por una norma o resolución estatal o autonómica, siempre que las mismas vayan ligadas a una evaluación de impacto ambiental que justifique y tenga en cuenta los factores socioeconómicos o geográficos a proteger determinados por la legislación.

c) En ningún caso podrá realizarse la modificación para permitir un desarrollo urbanístico si no está sustentada en las antedichas razones geográficas o socioeconómicas incorporadas al planeamiento referido.



7. Con independencia de lo indicado en el apartado anterior, en los tramos urbanos y travesías será de aplicación lo establecido en los artículos 48 de la Ley 37/2015 y 136 del presente Reglamento y con los efectos derivados de los mismos.

En estos supuestos se podrá fijar una línea límite de edificación más cercana a la carretera con el fin de dar continuidad a la alineación de la edificación de solares situados entre edificaciones ya existentes, plenamente consolidadas y colindantes a éstos, siempre que dichas edificaciones se hubieran construido cumpliendo en su momento las previsiones y exigencias del planeamiento urbanístico entonces vigente.

8. Las modificaciones de la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana conferirá derecho a indemnización a favor de los titulares de derechos reales consolidados 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, siempre 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 nuevas de terceros, públicos o privados, debidamente autorizadas a partir de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, 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 Ley 37/2015, 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 (artículo 33.5 de la Ley 37/2015).

9. 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, con las salvedades establecidas en el artículo 48 de la Ley 37/2015 para las travesías y tramos urbanos.

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 (artículo 33.6 de la Ley 37/2015).



10. 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 la Ley 37/2015 (artículo 33.7 de la Ley 37/2015).

11. La Dirección General de Carreteras 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. Para ello se estará a las particularidades de lo dispuesto en el artículo 141 en función de los distintos tipos de expedientes a autorizar. Fuera de la zona de limitación a la edificabilidad se estará a lo establecido con carácter general para la zona de afección.

Se entenderán por instalaciones fácilmente desmontables aquellas que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) Consten de cualquier tipo de estructuras o instalaciones sin empotramiento en la cimentación, excepto si éste fuera fácilmente extraíble, en lugar de fijo; aquellas habrán de estar ancladas a los elementos puntuales de cimentación mediante sistemas como el apoyo libre, las ruedas, la tornillería o similares, para lo cual dichas cimentaciones no podrán sobresalir de la rasante del terreno.

b) Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.

c) Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición, siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportable y no precise para su montaje o desmontaje maquinaria de elevación o carga, excepto maquinaria ligera. Solo podrán autorizarse si el desmontaje puede hacerse de forma inmediata con herramientas y medios auxiliares de carácter universal de forma que no se impida el uso de la zona de servidumbre establecido en el artículo 107.1 a).

También podrán considerarse fácilmente desmontables los puntos de recarga eléctrica de vehículos, siempre que se cumplan las determinaciones anteriores y las establecidas en el artículo 141.

12. Los depósitos subterráneos de cualquier funcionalidad, y adicionalmente, en instalaciones para suministro a vehículos, los surtidores de aprovisionamiento de combustible y sus marquesinas, deberán quedar situados fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 141.

SECCIÓN 3ª. OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 111. *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 (artículo 34.1 de la Ley 37/2015).

2. En las zonas de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, la Dirección General de Carreteras podrá proceder a la expropiación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12 de la Ley 37/2015, 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 34.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 112. *Paralización de obras o suspensión de usos no autorizados.*

1. Corresponderá a la Dirección General de Carreteras 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, y corresponde a la Dirección General de Carreteras el inicio del procedimiento y 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. Corresponde a la Dirección General de Carreteras la realización del trámite de audiencia al interesado (artículo 35.1 de la Ley 37/2015).

2. La Dirección General de Carreteras 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, la Dirección General de Carreteras, una vez cumplido el trámite de audiencia, instará a la Delegación del Gobierno en el territorio, dentro del plazo de diez días naturales posterior a la notificación, para que prosiga con el procedimiento en aras al cumplimiento de la notificación practicada. En dicha instancia se informará a la



Delegación del Gobierno sobre la eventual posibilidad de legalización de las obras, instalaciones o usos, si los mismos pudieran ajustarse a las normas aplicables.

1º. En caso afirmativo, la Delegación del Gobierno podrá ordenar a la Dirección General de Carreteras instruir los oportunos expedientes para la legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos, la cual a su vez instará al interesado a que inicie la tramitación correspondiente.

2º. 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 recuperación de la legalidad, para la demolición o retirada de aquéllas en su caso, 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) 1º será realizada por la Dirección General de Carreteras. Si, por el contrario, las actuaciones no pudieran ser legalizadas, éste trasladará el expediente a la Delegación del Gobierno para que proceda como se establece en el epígrafe a) 2º anterior (artículo 35.2 de la Ley 37/2015).

3. La adopción de las oportunas resoluciones se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes (artículo 35.3 de la Ley 37/2015).

4. Si se tratase de actuaciones en el dominio público viario 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 la Ley 37/2015 no puedan ser autorizadas, la Dirección General de Carreteras, 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, o aquellas otras realizadas en cualquiera de las zonas de protección, constituyesen un peligro grave e inminente para la seguridad viaria o la explotación de la carretera, la Dirección General de Carreteras lo pondrá en conocimiento de los órganos responsables de la gestión del tráfico y cualquiera de ellos podrá 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 (artículo 35.4 de la Ley 37/2015).

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 35.5 de la Ley 37/2015).



6. Cuando una construcción o parte de ella, próxima a una carretera del Estado, pudiera ocasionar daños a esta o ser motivo de peligro para la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras lo pondrán en conocimiento del Ayuntamiento correspondiente a los efectos de que éste tramite su declaración de ruina y, en su caso, la subsiguiente demolición.

Si existiera urgencia y peligro inminentes, y sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, se dará traslado de estas circunstancias al Delegado del Gobierno.

SECCIÓN 4ª. ACCESOS

Artículo 113. *Limitación de accesos.*

1. La Dirección General de Carreteras 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 (artículo 36.1 de la Ley 37/2015).

Tanto la implantación de nuevos accesos como la modificación o cambio de uso de los ya existentes, solo se llevarán a cabo para mejorar la conexión entre las diferentes redes viarias y potenciar la función propia de las vías que se conectan, de acuerdo con el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2015 y en los apartados 4 y 5 del presente artículo.

2. Asimismo, la Dirección General de Carreteras queda facultada 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 (artículo 36.2 de la Ley 37/2015).

A estos efectos, las actuaciones de la Dirección General de Carreteras que impliquen la reordenación de accesos deberán superar un trámite de audiencia al interesado, o en su caso, cuando se aprecie que existe una pluralidad de interesados, un trámite de información pública en la forma establecida en el artículo 12 de la Ley 37/2015 y 46 del presente Reglamento.

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 (artículo 36.3 de la Ley 37/2015).

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

A los efectos de lo indicado en el párrafo anterior, se entenderá que en autopistas y autovías sus nudos son los enlaces.

Excepcionalmente, para los casos de reordenación de accesos existentes, las vías de servicio podrán conectar directamente con el tronco de las autovías siempre que se cumpla simultáneamente que se mejore sustancialmente la seguridad viaria, que no se aumente el número de conexiones al tronco, y que no exista justificadamente otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable. Esta excepcionalidad no será de aplicación para las actuaciones nuevas, o reordenaciones, que conlleven accesos nuevos o modificación del uso o características de los ya existentes, y que se planteen como consecuencia de nuevos desarrollos urbanísticos o nuevas actividades que supongan un cambio de uso o actividad conforme a lo indicado en el artículo 114.2.

5. 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 al menos 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. A este respecto, y sin perjuicio de otras, podrán no considerarse como causas de imposibilidad las siguientes:

1º. Que el predio al que se pretende acceder proceda de una partición, segregación o figura similar, aun cuando la finca matriz dispusiera de acceso directo.

2º. Que no pueda afrontarse por el interesado el coste de los posibles accesos indirectos, la obtención de permisos o la adquisición de terrenos de terceros.

3º. Que los accesos indirectos produzcan para sus usuarios desplazamientos mayores que los directos, u otro tipo de perjuicios.

Aun en los supuestos contemplados en el presente apartado, la Dirección General de Carreteras podrá establecer, con carácter obligatorio, los lugares y condiciones en que tales accesos pueden construirse.



La Dirección General de Carreteras podrá imponer que un acceso sirva a más de una propiedad, sin que esta determinación pueda suponer en ningún caso derecho a indemnización por la Administración.

6. 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 (artículo 36.4 de la Ley 37/2015).

La consideración de nudo lo será con independencia de la titularidad de los distintos elementos que lo materialicen, como ramales de enlace, vías de giro, intersecciones u otros, y estarán sometidos todos ellos a las limitaciones establecidas en la Ley 37/2015 y el presente Reglamento, siempre que su función sea la de conectar con las carreteras del Estado. En este caso, deberán quedar salvaguardadas las afecciones a éstas y las competencias de la Dirección General de Carreteras sobre las carreteras del Estado en las autorizaciones que otras administraciones puedan otorgar sobre sus propios elementos, así como, en todo caso, la seguridad viaria del nudo.

7. Las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones con las carreteras del Estado solo podrán llevarse a cabo, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes (artículo 36.5 de la Ley 37/2015).

8. También podrá la Dirección General de Carreteras en cualquier momento modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de los accesos existentes, cuando se haya cambiado cualitativa o cuantitativamente 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 viario o el equipamiento de la vía, se alteren los supuestos de su otorgamiento, se desatienda su conservación o resulten incompatibles con la legislación o normativa aprobadas con posterioridad a su autorización. La modificación, suspensión o revocación de autorizaciones de acceso por estas razones no será indemnizable (artículo 36.6 de la Ley 37/2015).

9. 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 los artículos 35 de la Ley 37/2015 y 112 del presente Reglamento (artículo 36.11 de la Ley 37/2015).

10. 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 (artículo 36.7 de la Ley 37/2015).



11. En todo proyecto de duplicación de calzada, acondicionamiento del trazado o ensanche de la plataforma de una carretera existente de la Red de Carreteras del Estado se contemplará la reordenación de los accesos que hubiera en el momento de redactar dicho proyecto.

Los estudios para la reordenación de accesos serán redactados aplicando la normativa técnica de carreteras.

12. En autopistas y autovías, los giros a la izquierda y el cruce de algún carril o calzada se efectuarán siempre a distinto nivel.

En carreteras multicarril quedan prohibidos los giros a la izquierda y el cruce a nivel de carriles, salvo que se efectúen mediante glorietas y, en tramos urbanos y travesías, también mediante intersecciones reguladas por semáforos.

En carreteras convencionales y multicarril en las que la intensidad media diaria alcance o supere los 5000 vehículos/día no se podrán autorizar nuevos giros a la izquierda, el cruce a nivel de carriles, ni la construcción de glorietas, salvo que éstas estén vinculadas a enlaces, y ello con independencia de que la propia Dirección General de Carreteras pueda promover y/o ejecutar glorietas para la mejora de la seguridad vial. Así mismo la Dirección General de Carreteras podrá suprimir giros a la izquierda y el cruce a nivel de carriles cuando así lo aconsejen la funcionalidad del tráfico, la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, incluso en los casos en que no se haya superado la intensidad media de tráfico de 5000 vehículos/día.

Excepcionalmente, en carreteras convencionales y multicarril en las que la intensidad media diaria alcance o supere los 5.000 vehículos/día, se podrán autorizar conexiones con glorietas ya existentes cuando se trate de desarrollar actuaciones en suelo clasificado como urbano a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, siempre y cuando sea para el desarrollo en dicho suelo urbano de los usos previstos en el planeamiento vigente en esa fecha. En todo caso se asegurará el cumplimiento de los artículos 36.9 de la citada ley y 114 de este Reglamento.

13. Las condiciones técnicas para el otorgamiento o modificación de las autorizaciones de accesos serán las establecidas al respecto en la normativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dichas condiciones serán exigibles tanto a las solicitudes de nuevos accesos como al cambio de uso o modificación de los existentes. Se entiende por cambio de uso toda alteración sustancial, cuantitativa o cualitativa, del régimen de utilización de los accesos existentes, con independencia de que se produzca o no cambio de uso desde el punto de vista urbanístico. A tales efectos de cambio de uso será de aplicación lo dispuesto en el artículo 114.2.



Excepcionalmente, en las solicitudes de modificación de accesos existentes a carreteras multicarril, carreteras convencionales o vías de servicio que no supongan un cambio de uso ni un aumento de tráfico de aquéllos, no amparen nuevos desarrollos urbanísticos ni nuevas actividades o ampliación significativa de las ya existentes, y cuya realización permita una mejora sustancial de la seguridad viaria, podrán no ser de aplicación obligatoria dichas condiciones.

14. Las determinaciones del presente artículo no generarán en ningún caso derecho a indemnización, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre expropiación forzosa.

15. La Dirección General de Carreteras podrá instalar cerramientos en las márgenes de las carreteras, cuya función exclusiva será únicamente tratar de impedir el acceso a la vía, por lugares no autorizados, a las personas y vehículos, pero su presencia no exime en ningún caso de su responsabilidad de vigilancia y custodia ni a los titulares de los predios o cotos ni a los de las cabañas ganaderas o cinegéticas colindantes.

Artículo 114. Estudios de tráfico.

1. La solicitud de nuevos accesos o de modificación o cambio de usos o de actividad de los accesos ya 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, a la seguridad viaria, o al nivel de servicio de la carretera o de sus conexiones, así como la capacidad estructural del firme o las condiciones de explotación, motivadas por la nueva actuación solicitada, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y capacidad que calcule y justifique el tráfico previsible y la afección que éste pudiera generar.

2. Se entenderá que existe cambio de uso a los efectos de la Ley y del presente Reglamento cuando la nueva actividad pueda producir cualquier alteración en los accesos que suponga que se afecte:

- a) A la tipología del tráfico o a su distribución por categorías tanto de tráfico como de tipos de vehículos.
- b) A la distribución espacial o temporal del volumen del tráfico.
- c) Al valor cuantitativo de la intensidad del tráfico o a la su distribución temporal o espacial.
- d) Al perfil o tipo de usuarios de la actividad.

Toda aquella actividad o uso de la cual se considere que pueda llegar a generar un importante volumen de tráfico o una afección significativa a la vía precisará, para la



obtención de la licencia de primera actividad o reforma, el informe previo favorable de la Dirección General de Carreteras. Como resultado de dicho informe podrá exigirse al promotor la aportación de una caución o garantía suficiente que asegure que el interesado realice a su costa las medidas necesarias para evitar la afección a la carretera, y que responda de los daños o perjuicios que dicha actividad o uso pudieran causar a ella.

3. En caso de una afección significativa, la solicitud deberá incluir una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación, medidas que deberán obtener la aprobación de la Dirección General de Carreteras y serán ejecutadas y costeadas por el interesado. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada (artículo 36.9 de la Ley 37/2015).

Artículo 115. *Contribuciones especiales por accesos.*

Cuando como consecuencia de la construcción de un acceso por la Dirección General de Carreteras 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 la Ley 37/2015 (artículo 36.10 de la Ley 37/2015).

SECCIÓN 5ª. USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 116. *Limitaciones a la circulación.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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, 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.

Compete a la Dirección General de Carreteras fijar las condiciones de las autorizaciones que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalar 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 (artículo 38.1 de la Ley 37/2015).

2. Las limitaciones genéricas a la circulación de vehículos se regularán por la normativa básica de aplicación en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.



3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá reservar al uso exclusivo de vehículos automóviles determinados itinerarios o tramos de cualquier clase de carretera, con el fin de facilitar la comodidad y seguridad de la circulación y garantizar la adecuada prestación del servicio público encomendado, salvo en aquellos tramos en los que no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

La reserva del tramo o itinerario correspondiente se acordará por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, previo informe del Ministerio del Interior, y será publicada en el Boletín Oficial de las Provincias afectadas o Comunidad Autónoma uniprovincial correspondiente, y en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. La Dirección General de Carreteras podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, cuando la realización de trabajos o actividades en la calzada o la adecuada explotación de la carretera así lo requiera.

5. 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 (artículo 38.3 de la Ley 37/2015).

Análogamente, cuando la autoridad competente en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor programe establecer desvíos de tráfico que afecten a la Red de Carreteras del Estado, deberá comunicar previamente tal circunstancia al titular de la vía, o al órgano gestor en caso de vías concesionadas, para que con tiempo suficiente se pueda adaptar la programación de obras o actuaciones de conservación y explotación de la carretera a las fechas en las que se establezcan tales limitaciones a la circulación, todo ello en aras a conseguir una adecuada coordinación entre administraciones y siempre que dichos desvíos sean compatibles con la funcionalidad de la carretera y no afecten a trabajos inaplazables de conservación.

Artículo 117. *Desvíos de circulación por autopistas, o carreteras de otra clase, explotadas en régimen de concesión.*

1. Cuando de la aplicación del artículo anterior se derive la necesidad de desviar el tráfico de los vehículos que se determine, por la totalidad o parte de una autopista, o carretera de otra clase, explotada en régimen de concesión, el Delegado del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, o autoridad que en su caso corresponda, podrá acordar dicho desvío y, en tal caso, previo informe del Ministerio de Hacienda y audiencia del concesionario, fijará las condiciones de utilización de la autopista o carretera de otra clase, 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 (artículo 38.2 de la Ley 37/2015).

2. 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 por 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, o carretera de otra clase, 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 o carretera de otra clase. Mediante convenio entre las administraciones interesadas podrá pactarse la contribución de cada una de ellas a dicha bonificación (artículo 38.6 de la Ley 37/2015).

Artículo 118. *Transportes especiales, pruebas deportivas u otros usos excepcionales de la carretera.*

1. La autorización para transportes especiales, pruebas deportivas u otros usos excepcionales de la carretera se otorgará por la autoridad que corresponda, previo informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Carreteras en lo relativo a sus competencias.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá exigir la constitución de una garantía a favor de la Dirección General de Carreteras, para responder por los daños y perjuicios que, eventualmente, pudieran ocasionarse al dominio público viario o la explotación de la carretera por el incumplimiento de las condiciones de la autorización, sin perjuicio de aquellas exigidas por otros conceptos.

3. Si para el desarrollo del uso excepcional de la carretera fuese necesario afectar al equipamiento o a algún elemento funcional de ella, el titular de la autorización deberá obtener de la Dirección General de Carreteras autorización para realizar dichas actuaciones en las condiciones que se indiquen y, en su caso, restituyéndolas a su estado original una vez finalizado el uso excepcional para el que fue autorizado.



4. En todos estos casos, el interesado presentará un estudio de viabilidad detallado, u otra documentación complementaria, en el que se justificará que el uso excepcional de la carretera no producirá daños a esta, que la seguridad de la circulación quedará garantizada y que se tomarán las medidas necesarias para reducir al máximo las afecciones al resto de los usuarios de la carretera.

5. Para el caso de transportes especiales primará el principio de que salvo justificación expresa en contrario relacionada con costes desproporcionados, la actuación se realice utilizando la alternativa de transporte ambientalmente más sostenible, comparándola al menos con la vía marítima y la ferroviaria.

6. La Dirección General de Carreteras dispondrá de tres meses para emitir su informe a la autoridad competente en materia de tráfico; no obstante, en el caso de requerir documentación complementaria al estudio presentado a fin de asegurar el cumplimiento de los apartados 4 y 5 anteriores, el plazo se iniciará desde la fecha de recepción de dicha documentación, comunicando tal extremo al organismo autorizante.

7. Transcurrido dicho plazo reglamentario sin que el informe haya sido remitido a la autoridad competente en materia de tráfico, éste deberá entenderse desfavorable por afectar al dominio o al servicio público viarios.

8. El beneficiario de la autorización complementaria de circulación estará obligado en su caso a resarcir, mediante el correspondiente abono, los gastos a los que haya tenido que hacer frente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 38.4 de la Ley 37/2015).

SECCIÓN 6ª. PUBLICIDAD

Artículo 119. *Prohibición de publicidad.*

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras del Estado 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 (artículo 37.1 de la Ley 37/2015).

A estos efectos, se entenderá como publicidad toda forma de comunicación realizada por una persona física o jurídica, pública o privada, en el ejercicio de una actividad comercial, industrial, artesanal o profesional, con el fin de promover de forma directa o indirecta la contratación de bienes muebles o inmuebles, servicios, derechos u obligaciones.



2. La prohibición establecida en el apartado anterior se aplicará a todos los rótulos y carteles, inscripciones, formas, logotipos o imágenes, cualquiera que sea su tipo, dimensión, o elemento que los soporten, incluso a sus cimientos, y a cualquier otra manifestación de la citada actividad publicitaria, salvo las exceptuadas en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento (artículo 37.2 de la Ley 37/2015).

3. A excepción de lo dispuesto en el apartado siguiente, no se considerarán publicidad los elementos de identificación que figuren sobre los vehículos automóviles y se refieran exclusivamente a la identidad corporativa del propietario de dichos vehículos o de la carga que transportan, siempre que no promuevan la contratación de bienes o servicios. No se podrán utilizar sustancias reflectantes, colores o composiciones que puedan inducir a confusión con señales de circulación, o conlleven afección a la seguridad viaria o al tráfico.

4. Tendrá la consideración de publicidad, y se aplicará el régimen de infracciones y sanciones previsto en la Ley 37/2015 y en el presente Reglamento, la implantación sobre vehículos o sus remolques de rótulos o carteles que no tengan la consideración de informativos, conforme a los criterios del artículo 120, de forma que de su prolongada situación de estacionamiento en cualquiera de las zonas de protección de la carretera y en lugar visible desde la calzada, o de la reiteración de tales estacionamientos en distintos lugares cambiantes, pudiera deducirse que su función es la de servir de soporte publicitario.

5. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, o gestión territorial o urbanística en zonas de nuevo desarrollo, éste deberá cumplir las prohibiciones establecidas en los apartados anteriores.

Artículo 120. Carteles informativos.

1. A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por la Dirección General de Carreteras en el ámbito de sus competencias.

2. En este sentido, solo se consideran carteles informativos:

a) Las señales de servicio, reguladas por la normativa estatal de señalización vertical.

b) Los carteles integrantes de la señalización de orientación de las carreteras, regulados por la normativa estatal de señalización vertical, que indiquen lugares de interés cultural, turístico, histórico o ambiental, instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera, los de poblaciones y urbanizaciones, y los centros de importante atracción de tráfico, con acceso directo o inmediato desde la carretera.

c) Los regulados por los convenios de señalización turística homologada.



d) Los que informen temporalmente sobre la realización de una obra o actividad, pública o privada, que pudieran conllevar una importante afección al tráfico o a la seguridad viaria, incluyendo desvíos provisionales y señalización temporal de orientación.

e) Los instalados por organismos públicos que informen de manera permanente del estado de la vía y su explotación, y demás circunstancias relacionadas con el tráfico.

f) Los anuncios institucionales, vinculados al sistema general de transporte.

g) Los avisos de carácter temporal relativos a pruebas deportivas, fiestas tradicionales o acontecimientos similares que se desarrollen en la propia carretera o que pudieran afectar a ésta.

h) Los rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales que informen única y exclusivamente de la identidad corporativa, entendiéndose como tal la manifestación física o representación gráfica de la imagen correspondiente a la actividad desarrollada en la propiedad donde se ubiquen, en las condiciones fijadas en el artículo 122 (artículo 37.3 de la Ley 37/2015)

i) Los rótulos o carteles correspondientes a instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera que sean indicativos de su actividad, en las condiciones fijadas en el artículo 122.

3. En los casos a), b), c), d), e), f) y g) del apartado anterior, corresponderá a la Dirección General de Carreteras determinar las características y condiciones técnicas de implantación de los carteles informativos.

Artículo 121. Autorización de carteles informativos.

1. Los carteles informativos que se ubiquen en las zonas de protección de las carreteras del Estado deben obtener autorización de la Dirección General de Carreteras en el ámbito de sus competencias.

2. Dichos carteles informativos autorizados deberán ser colocados por los interesados, corriendo a cargo de estos la responsabilidad de su instalación, mantenimiento, conservación y la veracidad de la información. La autorización podrá ser revocada sin derecho a indemnización, previa audiencia del interesado, en los casos de mala conservación, incumplimiento de las condiciones de la autorización, cese de la actividad objeto de la información, por razones de seguridad viaria, o por perjudicar al servicio público que presta la carretera o a la adecuada explotación de ésta.



En los casos de revocación de la autorización contemplados en el párrafo anterior, la Dirección General de Carreteras tramitará el correspondiente expediente con audiencia al interesado y le comunicará, una vez concluido éste, la resolución motivada, otorgándole un plazo máximo de un mes para que retire el cartel objeto de revocación, así como sus soportes y cimientos. Transcurrido dicho plazo sin que se haya procedido a la retirada, la Dirección General de Carreteras podrá llevarla a cabo con cargo al titular de la autorización siguiendo lo establecido en el artículo 35 de la Ley 37/2015 y 112 del presente Reglamento.

3. Los titulares de las autorizaciones de carácter temporal deberán retirar inmediatamente los carteles informativos autorizados una vez finalizado el acontecimiento o actividad. Concluido el plazo concedido, la Dirección General de Carreteras podrá proceder a su retirada o supresión con cargo a los titulares de la autorización, previa comunicación a los interesados sin trámite de audiencia, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que pudieran derivarse.

Artículo 122. *Rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales y de instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera.*

1. Los rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales y de instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera tendrán la consideración de carteles informativos si están situados sobre los edificios en que aquéllas tengan su sede o en la propiedad donde se desarrollen dichas actividades, y no podrán incluir comunicación adicional alguna tendente a promover la contratación de bienes y servicios.

En el caso de rótulos o carteles correspondientes a instalaciones para suministro a vehículos, además de la identidad corporativa de la actividad desarrollada, podrán incluirse exclusivamente pictogramas con los servicios que se presten, precios y marcas de los tipos de suministros de energía para los vehículos, horarios de apertura, régimen de funcionamiento y pictogramas direccionales de orientación. Los pictogramas deberán ser los autorizados por la Dirección General de Carreteras.

2. En ningún caso se autorizarán:

a) Los rótulos o carteles cuya segunda mayor dimensión sea superior al 10 por 100 de su distancia a la arista exterior de la calzada.

b) Los rótulos o carteles que, por sus características o luminosidad, vistos desde cualquier punto de la calzada de la carretera, puedan producir deslumbramientos, confusión o distracción a los usuarios de ésta, o afecten a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, sin perjuicio de que en todo caso dichas instalaciones deberán cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Eficiencia Energética en



instalaciones de alumbrado exterior, y sus Instrucciones Técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

c) Los rótulos o carteles diseñados para estar en movimiento variando su orientación respecto a la carretera, bien libremente en presencia de viento o forzosamente con medios mecánicos, sobre cualquier tipo de sustentación.

3. El número de rótulos o carteles que se pueden autorizar por cada actividad, siempre dentro de la propiedad, será el siguiente:

a) Un rótulo o cartel por cada predio donde se emplace la actividad, ubicado fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. Podrá estar situado sobre la edificación existente o sobre estructura exenta y diferenciada de ésta.

b) En el caso específico de instalaciones para suministro a vehículos, el rótulo o cartel indicado en el párrafo anterior deberá disponerse sobre la edificación existente.

Adicionalmente se podrá disponer un rótulo o cartel tipo monoposte que incluya la imagen corporativa de la instalación y los pictogramas que autorice la Dirección General de Carreteras, fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. Además se puede disponer otro rótulo o cartel adicional, tipo monolito, indicador de los servicios que se ofrecen en dichas instalaciones según lo establecido en el artículo 122.1, ubicado longitudinalmente en la sección de separación de 1 metro entre bordes exteriores de la calzada principal y el ramal del acceso a las instalaciones, y ubicado transversalmente fuera de la zona de dominio público, a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior del carril o cuña más cercano. Habrá de ser fácilmente desmontable, y su cimentación no podrá sobresalir de la rasante natural del terreno.

En carretera convencional, carreteras multicarril o vía de servicio, si no está permitido el giro a la izquierda, los rótulos o carteles solo podrán ser orientados hacia el tráfico de la margen en la que se ubiquen.

4. No podrán instalarse rótulos o carteles de una misma actividad mercantil o industrial que desarrolle su negocio en predios próximos o consecutivos a lo largo de un tramo de carretera, cuando por su carácter repetitivo su mensaje pueda considerarse publicitario excediendo las determinaciones reflejadas en este Reglamento, por entender que menoscaban la seguridad viaria.

Artículo 123. Afcción de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 37/2015, la Dirección General de Carreteras 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 carretera, sin que ello dé lugar a derecho a



indemnización y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones a que pudiera haber lugar (artículo 37.4 de la Ley 37/2015).

2. Se considera que una instalación publicitaria o un cartel informativo pueden afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera cuando no se cumpla alguno de los criterios siguientes relativos a ubicación, seguridad estructural, iluminación y condiciones de emisión del mensaje:

a) Tanto los soportes como los carteles que sustentan no deberán situarse:

1º En travesías, en la zona de dominio público.

2º En tramos urbanos, en las zonas de dominio público o de servidumbre.

3º En el resto de los casos se estará a lo dispuesto en los artículos 119 y 121.

b) En cuanto a su ubicación, la distancia respecto a la arista exterior de la calzada más próxima será superior a una vez y media la altura del conjunto soporte más cartel, considerando que el origen de distancias, a estos efectos, lo constituye la proyección vertical sobre el terreno, más cercana a la carretera, de dicho conjunto, excepto en tramos urbanos y travesías, que será superior a una vez dicha altura.

c) Los materiales, colores, imágenes o composiciones empleados no pueden inducir a confusión con la señalización o el balizamiento de la vía, u obstaculizar el tráfico rodado o peatonal.

d) Las instalaciones publicitarias o carteles contemplados en el presente artículo deben contar con un proyecto legalizado en el que se justifique el cumplimiento de las condiciones técnicas que impone la normativa vigente en cuanto a seguridad estructural y seguridad viaria, y con un plan de mantenimiento y conservación de la estructura.

e) En cada instalación publicitaria o cartel informativo, bien en el soporte o en el cartel, deberán aparecer claramente identificados tanto el titular de dicha instalación como el año de su implantación.

f) Las instalaciones publicitarias o carteles informativos contemplados en el presente artículo deberán contar con un estudio relativo a la necesidad de implantar sistemas de contención de vehículos para su protección, justificando la solución proyectada.

g) La iluminación proyectada no producirá en ningún caso deslumbramiento a los usuarios de la vía, por considerar que afecta a la seguridad viaria, siendo de aplicación lo establecido en el artículo 122.2 b).



h) Los valores de la luminancia máxima y de la pérdida de visibilidad producida por el deslumbramiento perturbador de la instalación publicitaria o del cartel informativo, medida por el incremento de umbral de contraste, se limitarán en función de la superficie del cartel, de la zona de protección contra la contaminación luminosa en la que se ubique, y de la clase de alumbrado existente, no superando la cuantía establecida en la normativa técnica vigente.

i) La instalación publicitaria o el cartel informativo, tanto en su forma como en su contenido, no producirán confusión con la señalización vertical propia de la carretera, ni podrán disminuir la visibilidad de ésta a los usuarios de la vía.

j) La instalación publicitaria o cartel informativo con tecnología digital cumplirá, específicamente, las siguientes prescripciones:

1º. El mensaje a emitir estará compuesto únicamente por imágenes estáticas y sin sonido.

2º. El tiempo de transición entre dos imágenes consecutivas será inferior a un segundo.

3º. El tiempo de exhibición de cada imagen será superior a tres minutos.

4º. Dispondrá de un sistema de seguridad que congele la imagen o la apague en caso de avería.

5º. No se podrán superar los valores de luminancia máxima establecidos en el párrafo h), especialmente durante las horas nocturnas.

6º. No se producirá fraccionamiento de los mensajes ni imágenes consecutivas relacionadas.

3. En el caso de que las instalaciones publicitarias o carteles informativos estuvieran ubicados en el dominio público viario, o en el equipamiento de la carretera, la Dirección General de Carreteras podrá proceder a su retirada o supresión con cargo a los responsables, según se determina en el apartado siguiente, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones a que pudiera haber lugar (artículo 37.4 de la Ley 37/2015).

4. Detectadas instalaciones publicitarias o carteles informativos que incumplan las prescripciones de lo dispuesto en la presente Sección, la Dirección General de Carreteras requerirá a su titular que proceda a la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.



Transcurrido el plazo otorgado sin que hubieran sido retiradas, la Dirección General de Carreteras actuará de conformidad con lo indicado en el artículo 112 para la recuperación de la legalidad viaria.

5. Se recabará la colaboración del Ayuntamiento correspondiente para que adopte las medidas oportunas para el restablecimiento de la legalidad en los siguientes supuestos:

a) En el caso de que las instalaciones publicitarias o los carteles informativos puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera cuando se ubiquen en tramos urbanos, bien sea fuera de la zona de dominio público si además son travesías, o bien sea fuera de las zonas de dominio público y de servidumbre cuando no sean travesías.

b) En el caso de instalaciones publicitarias o carteles informativos ubicados en suelo clasificado como urbano que, siendo visibles desde fuera de tramos urbanos de carreteras, puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

SECCIÓN 7ª. OTRAS INSTALACIONES

Artículo 124. *Instalaciones de aforo y pesaje y otros sistemas inteligentes de transporte.*

1. La Dirección General de Carreteras podrá establecer en determinados puntos estratégicos 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 las carreteras y su adecuada explotación. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso (artículo 39 de la Ley 37/2015).

2. Para asegurar el mejor uso y explotación de la carretera, la Dirección General de Carreteras y los órganos competentes en materia de tráfico, en coordinación, procurarán la integración de las citadas instalaciones, así como la de los restantes equipamientos de la carretera que tengan como finalidad el mejor servicio a los usuarios de la misma y la optimización de la gestión de la red, para lo cual se dispondrán los medios necesarios, tanto en las fases de proyecto y construcción de nuevas carreteras como en la de explotación de las ya existentes.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras y los órganos competentes en materia de tráfico trabajarán de forma coordinada, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, para adecuar la Red de Carreteras del Estado a las necesidades de los sistemas inteligentes de transporte.



3. Cuando se lleven a cabo actuaciones en las Carreteras del Estado, incluidas las de refuerzo o rehabilitación de firmes, que afecten a instalaciones de aforo preexistentes, estaciones de pesaje o equipamientos integrados en otros sistemas inteligentes de transporte, se deberá prever en los correspondientes proyectos la reposición de dichos equipamientos a su correcto estado de funcionamiento.

4. Con el fin de estimar el tráfico soportado por la Red de Carreteras del Estado, la Dirección General de Carreteras elaborará periódicamente el plan de los aforos a realizar en ella.

SECCIÓN 8ª. DAÑOS A LA CARRETERA

Artículo 125. *Daños a la carretera.*

1. La Dirección General de Carreteras 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. (artículo 40 de la Ley 37/2015).

A tal efecto, cuando se aprecie urgencia o cuando los daños puedan afectar a la seguridad viaria, a las condiciones de circulación o el normal funcionamiento de la carretera, o a la correcta explotación de ésta, la Dirección General de Carreteras procederá a la reparación de los daños con sus propios medios, de forma directa o indirecta, sin que sea precisa en este caso la comunicación al interesado. Una vez concluida se procederá a liquidar los gastos con el procedimiento que establezca la normativa de aplicación.

La cantidad que resarcir será el importe total de los costes que haya soportado el titular de la vía para la reparación del daño causado. En ella se podrá incluir el importe de la redacción de proyectos de reparación, realización de estudios y ensayos, gestión de residuos, realización de desvíos de tráfico y cuantos otros trabajos o gastos similares fueran necesarios para realizar dicha reparación. El Servicio competente de la Dirección General de Carreteras pasará propuesta de liquidación detallada del gasto al causante. Dicha liquidación será fijada definitivamente previa audiencia al interesado.

2. En los demás casos no contemplados en el párrafo segundo del apartado primero, la Dirección General de Carreteras requerirá al interesado para que efectúe la reparación en el plazo que se le señale a tal efecto, con las determinaciones que haya de cumplir.

En el caso de que pudiera haber daños ocultos o diferidos y se opte por el requerimiento al interesado para que realice la reparación por sus medios, el plazo máximo para dicho requerimiento contará a partir de que el daño se ponga de manifiesto, pudiendo iniciarse nuevos expedientes complementarios de requerimiento si hubiera lugar.



Si la Dirección General de Carreteras opta por no realizar la reparación con sus medios sino exigirla al causante del daño, en caso de incumplimiento del plazo señalado en la comunicación, el servicio competente de la Dirección General de Carreteras podrá proceder a la ejecución subsidiaria de las obras o trabajos necesarios, girando, previa audiencia al interesado de acuerdo con lo establecido en el artículo 82 de la Ley 39/2015, liquidación detallada del gasto al causante, para su abono en el plazo legalmente establecido, y sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran exigirse.

3. La Dirección General de Carreteras podrá también 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 (artículo 40 de la Ley 37/2015).

En ningún caso la retirada o custodia de los restos indicados en párrafo anterior podrá suponer la posesión, la asunción de titularidad o de responsabilidad para la Dirección General de Carreteras con respecto a los vehículos o las cargas auxiliados o retirados.

Artículo 126. *Vía administrativa de apremio.*

1. El importe correspondiente a la valoración de los daños y perjuicios y los gastos de restitución y reposición podrán ser exigidos por vía administrativa de apremio.

2. En el caso de que se acuerde en vía de recurso la suspensión de la ejecución del pago de la indemnización de los daños y perjuicios o de los gastos de restitución o de reposición, la autoridad competente para resolver el recurso podrá exigir que se garantice el importe correspondiente, o cualquier otra medida cautelar que se estime necesaria.

CAPÍTULO II

Infracciones y sanciones

Artículo 127. *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 (artículo 41.1 de la Ley 37/2015).

2. Son infracciones muy graves (artículo 41.2 de la Ley 37/2015):



a) Realizar, sin las autorizaciones o licencias correspondientes de la Dirección General de Carreteras, construcciones, actuaciones o actos de transformación y uso de la zona de dominio público viario definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015. Asimismo, cualquier otro tipo de actuación que pueda 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) de la Ley 37/2015 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.

A estos efectos habrá de estarse a lo establecido en los artículos 109.4 y 110.4.

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.

A estos efectos habrá de estarse a lo establecido en los artículos 109.4 y 110.4.

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 carretera.

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

Los daños o deterioros recogidos en este párrafo podrán referirse a cualquiera de los elementos de la carretera.

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.

A estos efectos, habrá de estarse a lo dispuesto por el artículo 123.

j) La reincidencia en la comisión de faltas graves durante el plazo establecido para la prescripción de las infracciones muy graves (artículo 41.2 de la Ley 37/2015).

k) Cuando se perjudique significativamente a los usuarios de las carreteras en régimen de concesión, bien por la negligencia de los concesionarios en la prestación de servicios a dichos usuarios, o bien por el incumplimiento de las tareas de explotación de carreteras o elementos funcionales, y todo ello sin perjuicio de las penalizaciones contractuales que en su caso se encuentren establecidas en sus 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 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 (artículo 41.2 de la Ley 37/2015).

3. Son infracciones graves (artículo 41.3 de la Ley 37/2015):

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 hubieran 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) de la Ley 37/2015, 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 carretera.
- 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 carretera.
- 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 (artículo 41.3 de la Ley 37/2015).



4. Son infracciones leves (artículo 41.4 de la Ley 37/2015):

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) de la Ley 37/2015 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 (artículo 41.4 de la Ley 37/2015).

5. Las infracciones previstas en los artículos 41.2.b) y 41.3.e) de la Ley 37/2015, han de referirse a construcciones, instalaciones o equipamiento que formen parte del dominio público viario y que sean de competencia de la Dirección General de Carreteras.

6. Se entiende por establecimiento de publicidad prohibida o carteles informativos no autorizados tanto la colocación de publicidad o carteles como la implantación de sus soportes o cimientos.

En las zonas de protección de la carretera, en los supuestos recogidos en los párrafos 2.h) y 3.i) del presente artículo, se considerarán éstas restituidas a su estado anterior a la infracción cometida cuando se hayan retirado los carteles informativos o elementos publicitarios, y todos aquellos otros que formen parte de sus soportes y cimientos.

Artículo 128. Responsables.

1. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes (artículo 41.5 de la Ley 37/2015):

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 el supuesto de las instalaciones publicitarias a las que se refiere el artículo 127.2 h), el titular de la instalación o equipamiento publicitario, el anunciante, y subsidiariamente, el propietario del inmueble.

c) En el caso de carteles informativos, el titular de la actividad desarrollada que se informa.

d) En los supuestos establecidos en los artículos 41.2.k) y 41.3.l) de la Ley 37/2015, el responsable será el concesionario.



e) 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.

Se entenderá a estos efectos como autor material de la actividad infractora la persona física o jurídica que la promueva.

2. 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 aquella que comporte la mayor sanción (artículo 41.5 de la Ley 37/2015).

Artículo 129. Potestad sancionadora.

1. El ejercicio de la potestad sancionadora a los efectos de la Ley 37/2015 corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o a la Delegación del Gobierno en el territorio en los términos previstos en el artículo 44 de la Ley 37/2015.

Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 41 y 43 de la Ley 37/2015 se aplicarán mediante un procedimiento sometido a los principios 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 (artículo 42.1 de la Ley 37/2015).

2. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de la ley se iniciará de oficio por el órgano competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, bien por propia iniciativa o como consecuencia de petición razonada de otros órganos o denuncia (artículo 42.2 de la Ley 37/2015).

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 (artículo 42.3 de la Ley 37/2015).

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 42.4 de la Ley 37/2015).

Artículo 130. Sanciones.

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 41 de la Ley 37/2015 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 3000 euros.

b) Infracciones graves: multa de 3001 a 15 000 euros.

c) Infracciones muy graves: multa de 15 001 a 300 000 euros (artículo 43.1 de la Ley 37/2015).

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 legislación sobre el procedimiento administrativo y sobre régimen jurídico del sector público, para conseguir la ejecución material de las órdenes de paralización, derribo o transformación que haya ordenado la Administración conforme a la Ley 37/2015.

La cuantía de cada una de dichas multas no podrá superar el 20 por ciento de la que se fije para el supuesto de que la no atención de los requerimientos suponga una infracción administrativa (artículo 43.2 de la Ley 37/2015).

3. Para el cálculo de la cuantía de las multas se tendrán en cuenta los criterios de la Ley 37/2015 y de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público.

4. El importe se fijará inicialmente en la cuantía mínima de las horquillas de multas citadas en los artículos 43.1.a), 43.1.b) y 43.1.c) respectivamente de la Ley 37/2015, incrementándolo en virtud de los siguientes criterios generales:

a) Valor de los daños ocasionados, así como el coste de su reparación.

b) Valor de las obras o actividades sancionadas y lugar en que se ejecuten.



- c) Superficie ocupada o afectada.
- d) Volumen incrementado.
- e) Grado de afección a las zonas de protección en función del tipo de vía respecto a la cual se realiza la infracción.
- f) Grado de incumplimiento de la autorización, en su caso.
- g) Grado de dificultad para la restitución de las cosas a su estado inicial.
- h) Grado en el que el hecho infractor dificulte o impida la efectividad de realización de las actuaciones proyectadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- i) Naturaleza de los perjuicios causados.
- j) Proporción, en su caso, entre la máxima dimensión de la instalación publicitaria y la distancia a la arista exterior de la calzada.

5. Sin perjuicio de la aplicación de estos criterios generales, los importes podrán incrementarse en función de la apreciación de las siguientes circunstancias agravantes:

- a) Menoscabo en la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.
- b) Grado de culpabilidad o existencia de intencionalidad en el infractor.
- c) Continuidad o persistencia en la conducta infractora.
- d) La reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- e) Cualificación de la negligencia a que se refieren los artículos 41.2.k) y 41.3. l) de la Ley 37/2015, así como cuantificación de los perjuicios causados a los afectados por ella, si los hubiere.

Cuando concurra alguna de las anteriores circunstancias agravantes, la sanción no será inferior al doble de la cuantía de la que resultare de la aplicación de los criterios generales antes indicados, sin superar la cuantía máxima para ese tipo de infracción.

Artículo 131. Competencia.



1. Serán competentes para acordar el inicio y para la instrucción de los procedimientos administrativos sancionadores los Servicios Periféricos de la Dirección General de Carreteras.
2. 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (artículo 44.1 de la Ley 37/2015).
3. 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 44.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 132. Prescripción de infracciones.

El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 41 de la Ley 37/2015 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 (artículo 45 de la Ley 37/2015).

TÍTULO VII

Travesías y tramos urbanos

Artículo 133. Travesías.

1. A los efectos de la Ley 37/2015 y del presente Reglamento, 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 (artículo 46.1 de la Ley 37/2015).

Se considera que se cumplen los citados requisitos cuando las calles tengan contactos directos, individuales y sucesivos con la carretera.

Asimismo, a efectos de consideración de travesías, y dada la especial singularidad, se podrá aplicar el régimen de travesías:



a) Cuando en una de las márgenes se cumplan los requisitos generales pero, no cumpliéndose en la otra, se localicen en ésta lugares de importante atracción peatonal como zonas deportivas, de ocio, zonas verdes, aparcamientos disuasorios, elementos de transporte intermodal, u otros de naturaleza similar que generen demanda de acceso peatonal o rodado a dicha margen.

b) Cuando en una de las márgenes se cumplan los requisitos generales y en la otra no se cumplan debido a que en ella haya elementos físicos o geográficos que lo impidan, bien por estar situados a muy distinto nivel, o por la existencia de cauces o embalses, de la costa, de infraestructuras públicas de transporte, áreas protegidas u otros casos de naturaleza análoga.

2. En las travesías de carreteras del Estado corresponde a la Dirección General de Carreteras, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a obras o actividades que afecten:

a) A la propia carretera.

b) A los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera, en aquellos casos en los cuales la configuración de la carretera sea la definida en el apartado 3, y con las particularidades y determinaciones contenidas en él.

c) A la zona de dominio público en el resto de los casos, definida según lo establecido en el artículo 29 de la Ley 37/2015.

3. 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 de colindancia se referirá a los terrenos y edificaciones 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 46.2 de la Ley 37/2015).

En el supuesto de que anexa a la carretera exista una vía de servicio, calzada lateral, vía colectora-distribuidora u otra de naturaleza análoga, de titularidad estatal, y que ésta disponga a su vez en la margen más alejada de la carretera de aceras, isletas, jardines o medianas, serán éstos los puntos de aplicación de las determinaciones del presente artículo.

Sin perjuicio de todo ello y con independencia de su ubicación, la Dirección General de Carreteras mantendrá la potestad autorizadora en los terrenos de titularidad del Estado adscritos a ella.



4. En relación con los supuestos del apartado 2, se considerará que existe afección en cualquiera de los casos siguientes:

a) Cuando se afecte directamente a la carretera, sus elementos funcionales, su equipamiento, sus elementos auxiliares o instalaciones, cualquiera que sea su ubicación.

b) Cuando sobre predios o edificios se promuevan obras o actividades que impliquen la instalación de andamiajes, recintos de instalaciones, de grúas o de almacenaje, que lleguen a invadir la zona de dominio público o la sobrevuelen, o cuya caída pudiera invadir la plataforma.

c) Cuando las actuaciones exijan desvíos temporales para el tráfico peatonal que puedan afectar a la zona de dominio público, o cuando supongan cambios temporales que exijan modificaciones en la señalización o en el régimen o de estacionamiento.

d) Cuando se promuevan vaciados de solares, rellenos, o actuaciones de similar naturaleza que por su tipología o dimensiones puedan poner en peligro la seguridad, estabilidad o estanqueidad de la carretera.

e) Cuando se promuevan usos en zonas contiguas a la plataforma de la carretera que pudieran producir una inducción de demanda peatonal que repercuta en la seguridad viaria.

f) Cuando se produzca un cambio en el tipo de actividad de los terrenos, o en el uso del acerado o de la zona contigua a la plataforma, que pudieran producir una afección significativa a la vía y de ella pudiera derivarse un menoscabo directo o indirecto de la seguridad viaria.

5. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47 de la Ley 37/2015, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo a la Dirección General de Carreteras, previo informe del Ayuntamiento correspondiente. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo (artículo 46.2 de la Ley 37/2015).

6. Fuera de los supuestos y zonas contemplados en el apartado 2 del presente artículo, la competencia para autorización y subsiguientemente la vigilancia y los regímenes disciplinario y sancionador serán municipales, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 41 a 45, ambos inclusive, de la Ley 37/2015.

7. A los efectos del apartado anterior, la Dirección General de Carreteras remitirá al Ayuntamiento afectado los informes vinculantes, de acuerdo con el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, relativos a la viabilidad y condiciones de aplicación a obras, instalaciones o usos a realizar en las zonas en las que la autorización ya no sea



potestad de dicha Dirección General, cuando dichas obras, instalaciones o usos pudieran afectar de forma directa o indirecta a la seguridad viaria, a la adecuada explotación de la carretera o al nivel de servicio de la carretera.

Artículo 134. *Tramos urbanos.*

1. A los efectos de la Ley 37/2015, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado clasificadas en el artículo 3 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado (artículo 47.1 de la Ley 37/2015).

También se considera tramo urbano el que discurra contiguo a solares y terrenos en situación básica de urbanizados conforme a los criterios establecidos en el artículo 21 del Real Decreto Legislativo 7/2015.

Asimismo, se podrán considerar tramos urbanos los relativos a núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano o asimilada, y cuando, de conformidad con ella, dispongan de las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto.

Cuando solamente tengan la consideración de urbano o situación básica de urbanizado los terrenos junto a una de las márgenes de la carretera, las determinaciones del presente artículo serán de aplicación en dicha margen, manteniéndose en la otra margen las correspondientes al régimen general de uso y defensa de la carretera.

En todo caso, los suelos en los que se pretenda la aplicación de lo previsto en la Ley 37/2015 o en este Reglamento para los tramos urbanos, será preciso que se encuentren en situación básica de suelo urbanizado conforme a lo establecido en el artículo 21 del Real Decreto Legislativo 7/2015.

2. En los tramos urbanos de las carreteras del Estado corresponde a la Dirección General de Carreteras, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a obras o actividades que afecten:

- a) A la carretera.
- b) A los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera.
- c) A las zonas de dominio público y servidumbre en el resto de los casos.



3. Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación. Se considera que existe afección en cualquiera de los supuestos establecidos en el apartado 4 del artículo 133.

4. Fuera de los supuestos y zonas contemplados en el apartado 2 del presente artículo, la competencia para autorización, y subsiguientemente la vigilancia y los regímenes disciplinario y sancionador, serán municipales, conforme a la normativa y planeamiento vigentes, y sin perjuicio de lo establecido en los artículos 37, y 41 a 45, ambos inclusive, de la Ley 37/2015.

Si no estuviese aprobado ningún instrumento de planeamiento urbanístico, el Ayuntamiento deberá recabar previamente el informe vinculante de la Dirección General de Carreteras previsto en el artículo 16 de dicha ley.

5. Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2 de la Ley 37/2015.

6. El silencio administrativo de la Dirección General de Carreteras tendrá siempre carácter negativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas (artículo 47.2 de la Ley 37/2015).

Artículo 135. *Informes municipales en travesías y tramos urbanos.*

El informe del Ayuntamiento correspondiente reseñado en los artículos 46 y 47 de la Ley 37/2015 será emitido en el plazo de quince días hábiles y no tendrá carácter vinculante. La no emisión de éste en el plazo señalado permitirá que se puedan proseguir las actuaciones. Asimismo, el informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

Artículo 136. *Estudios de delimitación de tramos urbanos.*

1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 la Ley 37/2015, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la citada ley.

En todo caso, el suelo donde se pretenda la reducción de la línea límite de edificación conforme a lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, o el reconocimiento de la misma en un instrumento de planeamiento, es imprescindible



que a la entrada en vigor de la Ley 37/2015 se encontrase en situación básica de suelo urbanizado conforme a lo establecido en el artículo 21 del Real Decreto Legislativo 7/2015, y que el planeamiento en esa fecha contemple dicha reducción.

Asimismo, y con independencia de que para las correspondientes autorizaciones sea necesaria la redacción o aprobación de un Estudio de delimitación de tramos urbanos, si se cumplen los requisitos establecidos anteriormente se podrán informar favorablemente nuevos instrumentos de planeamiento que en los suelos urbanos contemplen la línea límite de edificación a menos distancia que la genérica conforme a lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015 y en el presente Título de este Reglamento.

Los estudios podrán recoger asimismo la descripción gráfica de la distribución de titularidades de terrenos afectos al servicio público viario, así como la del reparto competencial que se acuerde con el Ayuntamiento afectado en materia de conservación y régimen de responsabilidades.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el supuesto de disconformidad, se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 16 de la Ley 37/2015.

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 39/2015, y según las prescripciones del artículo 12 de la Ley 37/2015, 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 137. Entregas a los Ayuntamientos de vías urbanas.

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 Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 a lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.

3. Se considera que una carretera del Estado en un tramo determinado de ella adquiere la condición de vía urbana cuando componga la red interior de comunicaciones de la población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

TÍTULO VIII

Régimen jurídico de autorizaciones

CAPÍTULO I

Obras o actividades sujetas a autorización

Artículo 138. *Régimen general de aplicación.*

El régimen de autorizaciones que desarrolla este Título es de aplicación a todos los tramos de las carreteras del Estado, excepto a las zonas de servidumbre y afección de las travesías que formen parte de tramos urbanos, y a la zona de afección de tramos urbanos fuera de travesías, en los cuales la competencia es del Ayuntamiento correspondiente conforme al planeamiento y ordenanzas aplicables y las normas urbanísticas vigentes.

Artículo 139. *Informes de viabilidad.*

Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la actuación proyectada, así como obtener información acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

La consulta deberá formularse por el interesado haciendo uso de los medios de presentación, identificación y firma previstos en la Ley 39/2015, pudiendo presentarse en la Dirección General de Carreteras o en cualquiera de los órganos, oficinas o dependencias que la citada ley habilita para la presentación de documentos.

La consulta dirigida al citado Órgano deberá ir acompañada de la acreditación suficiente del derecho de propiedad, o de opción de compra, o de cualesquiera otros derechos que ostente el solicitante sobre los terrenos en los que se pretende



la actuación; asimismo se acompañará de una descripción y esquema gráfico suficientemente precisos de la actuación propuesta, del tramo de carretera a la que afecta, y de sus accesos y conexiones más cercanos, y de la situación de las zonas de protección de la carretera, así como del reconocimiento expreso de que se trata de una consulta previa a una eventual solicitud posterior.

La respuesta a la consulta, por parte de la Dirección General de Carreteras, deberá evacuarse en el plazo máximo de seis meses y tendrá carácter vinculante mientras se mantengan inalteradas las circunstancias en las que ha sido emitida, y sin perjuicio del resultado de la eventual información pública que en su caso hubiere de superarse. Dicha respuesta no habilitará ni otorgará derechos para desarrollar los usos o actuaciones consultados.

Artículo 140. *Autorización de obras o actividades en las zonas de protección de la carretera. Generalidades.*

1. Corresponde a la Dirección General de Carreteras el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades, así como para modificar su uso o destino, en las zonas de protección de las carreteras del Estado, así como para emitir los informes contemplados en la Ley 37/2015 y el presente Reglamento para las actividades a desarrollar en las zonas de influencia de éstas.

En el otorgamiento de autorizaciones e informes antedichos se impondrán las condiciones que, en cada caso, se consideren oportunas para asegurar el cumplimiento de la normativa de aplicación y que quede acreditado que no se perjudica ni a la propia carretera y sus elementos funcionales, a la seguridad viaria, a la adecuada explotación de la carretera, a las previsiones del año horizonte o a las condiciones ambientales del entorno.

Para ello podrá exigirse al promotor la aportación de una caución o garantía suficiente que asegure que el interesado realice a su costa las medidas necesarias para evitar la afección mencionada en el párrafo anterior y en general al dominio público viario, y que responda de los daños o perjuicios que dicha actividad o uso pudieran causar sobre la misma.

Deberá acreditarse que las obras o actividades no perjudiquen a las distancias de visibilidad de las maniobras a realizar en la carretera.

2. Cuando con la obra o actividad se vea afectada significativamente una estructura, obra de paso u obra de drenaje, deberá aportarse la documentación necesaria para el estudio de la hipotética afección que sobre ellas pudiera producirse, que incluirá un análisis y evaluación de dichos efectos. En su caso, será preciso un cálculo detallado y preciso de los mismos, incluida la comparación con las solicitudes actuales y las tenidas en cuenta tanto en fase constructiva como en la situación de servicio de la futura obra o actividad, teniendo en cuenta la normativa técnica al respecto.



3. Será asimismo determinante, si procede, la presentación de un estudio de impacto en el tráfico durante el proceso constructivo, así como en la explotación de las estructuras, obras de paso u obras de drenaje y en los aspectos ambientales o paisajísticos, y la determinación de las titularidades y responsabilidades a que pudiera dar lugar la coexistencia compartida de ambas infraestructuras si se accediera a lo solicitado.

4. Si durante la tramitación de procedimientos relativos a autorizaciones o informes para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras del Estado o de sus zonas de influencia se advierte la existencia de terceros que sean titulares de derechos o intereses legítimos y directos cuya identificación resulte del expediente y que puedan resultar afectados por la resolución que se dicte, se les comunicará la tramitación del procedimiento.

En los casos en los que no sea posible identificar a los afectados o cuando éstos se correspondan con una pluralidad indeterminada, previamente a la resolución del expediente se someterá éste a un periodo de información pública por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el Boletín Oficial de la Provincia o Comunidad Autónoma uniprovincial, y en el tablón de anuncios o sede electrónica de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubique la actuación solicitada.

5. En aquellos expedientes en los que para minimizar el riesgo de caídas accidentales sobre la plataforma se exija una distancia mínima medida desde la arista exterior de la calzada, se comprobará la configuración topográfica del lugar de implantación de dichos elementos; si de dicha comprobación pudiera deducirse el riesgo de caída de éstos sobre la plataforma, entonces la distancia mínima se medirá asimismo desde la arista exterior de la explanación, siendo necesario cumplir simultáneamente las dos condiciones antedichas.

Artículo 141. Autorización de obras o actividades en las zonas de protección de la carretera. Tipos de expedientes.

1. En la tramitación de los expedientes de autorizaciones en las zonas de protección de las carreteras se observarán las siguientes normas y determinaciones:

a) Accesos.

Tanto los accesos nuevos como la modificación o cambio de uso o actividad de los existentes deben cumplir el artículo 36 de la Ley 37/2015 y todo lo desarrollado en general por este Reglamento, y en particular lo establecido en el Capítulo I del Título VI. En todo caso, las condiciones para el otorgamiento o modificación de las autorizaciones de accesos se regirán por lo establecido en la normativa técnica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



La Dirección General de Carreteras podrá denegar por motivos de seguridad viaria la autorización para instalaciones o usos que, por ubicarse en las dos márgenes de la carretera simultáneamente, inciten al cruce de la vía para su utilización, salvo que se dispongan elementos constructivos que permitan el cruzamiento a distinto nivel de vehículos y peatones, y todo ello con independencia de la intensidad media diaria de circulación del tramo afectado.

b) Acopios, depósitos de materiales o almacenamientos temporales.

Solo se autorizarán fuera de la zona de dominio público y siempre que no se perjudique la visibilidad de la vía. Tendrán carácter temporal, y estará justificado documentalmente que la ocupación del terreno no afecte a la escorrentía superficial existente, ni a las obras de drenaje de la carretera, así como tampoco a la estabilidad de los taludes y en general a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

c) Balsas y pozos.

En el caso de las balsas, solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. El sistema constructivo deberá garantizar que no existan filtraciones que puedan afectar a la carretera o a sus elementos funcionales. En caso de estar situadas aguas arriba de la carretera se debe justificar que, en caso de rotura o vaciado, el drenaje existente en la carretera será suficiente para evacuar el aporte extraordinario sin provocar daños a la carretera, al servicio que presta o al dominio público viario.

En cualquier caso, se deberá garantizar lo anterior mediante la ampliación o la ejecución de nuevas obras de drenaje de la carretera, de acuerdo con el proyecto presentado y aprobado por la Dirección General de Carreteras, que serán íntegramente sufragadas por el interesado. Si no queda justificado técnicamente, se podrán autorizar las balsas con una reducción de su capacidad inicialmente proyectada.

Las autorizaciones se emitirán, en su caso, sin perjuicio del cumplimiento de las demás competencias concurrentes, y en particular de las directrices básicas de planificación de Protección Civil que fueren de aplicación.

En lo referente a los pozos, solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, así como sus arquetas, casetas, cuadros de motores, de válvulas, eléctricos o similares. Si el pozo responde a un servicio de interés general podrá autorizarse en la zona de servidumbre cuando se acredite que no es posible instalarlo fuera de ésta.

d) Carteles informativos.



Solo se autorizarán, en su caso, en aplicación del artículo 37 de la Ley 37/2015, con el condicionado que desarrolla el presente Reglamento en sus artículos 119 a 123, ambos inclusive.

e) Casetas de aperos.

Se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público siempre que se trate de instalaciones fácilmente desmontables, definidas en el artículo 110, las cuales no superarán una superficie máxima de 20 m² ni tendrán más de una altura.

Si no se cumplen las condiciones anteriores, solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

f) Cerramientos.

Se consideran cerramientos totalmente diáfanos los constituidos por malla metálica o de cualquier otro tipo de material similar sustentada en postes hincados en el terreno, o bien con un cimiento hormigonado en masa, o de fábrica no armada, puntual o continuo, en el que la cimentación no sobresalga por encima del terreno natural ni afecte al drenaje de la carretera. Solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

Los cerramientos que no se ajusten a la tipología del párrafo anterior solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

La autorización para disponer elementos ornamentales o de ocultación tras los cerramientos totalmente diáfanos estará condicionada a la acreditación de que no perjudiquen a la seguridad viaria ni impidan las actuaciones de policía y vigilancia propias de la adecuada explotación de la carretera. Los setos arbustivos o elementos similares tras los cerramientos se podrán autorizar siempre y cuando se realice un correcto mantenimiento y poda de tales setos o elementos.

En aquellos accesos en los que se pretenda instalar una puerta, que forme parte de un cerramiento totalmente diáfano, ésta se retranqueará respecto a la línea del cerramiento la distancia necesaria para que los vehículos que vayan a utilizar el acceso no invadan la plataforma de la carretera en las maniobras de apertura y cierre de la puerta. La distancia mínima de ubicación de la puerta, medida desde la arista exterior de la calzada, dependerá del tipo de vehículo que va a usar el acceso, para lo cual se tendrán en cuenta las dimensiones máximas de los vehículos que vayan a utilizarlo.

Las puertas y sus elementos de sustentación, incluidas aletas, elementos ornamentales y muros de transición, cumplirán los requisitos definidos en el artículo 110.11 para las instalaciones fácilmente desmontables, excepto si se ubican fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.



Dentro de la zona de limitación a la edificabilidad serán autorizables los pasos de ganado del denominado tipo canadiense o similar, si son concebidos para acceso de tráfico rodado.

La reconstrucción de cerramientos existentes se podrá autorizar con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva implantación. Las operaciones de mera reparación y conservación podrán autorizarse siempre que no se modifiquen sus características.

Donde resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías, duplicación de calzadas, ensanche de la plataforma, u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la redacción del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose en todo caso que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial ni la adecuada explotación de la carretera.

g) Conducciones subterráneas.

En la zona de dominio público, y donde no haya posibilidad de llevarlas fuera de la misma, se podrán autorizar las conducciones subterráneas en los términos establecidos en el artículo 29 de la Ley 37/2015 correspondientes a la prestación de un servicio público de interés general, o cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable, situándolas en todo caso lo más lejos posible de la arista exterior de la explanación. Las conducciones subterráneas no podrán implantarse bajo la explanación de la carretera, excepto para el caso de cruzamientos, cuando la Dirección General de Carreteras entienda que para dichos cruzamientos la propia funcionalidad de la vía no resulta afectada.

En situaciones en las que la carretera comparta explanación con vías de servicio adyacentes, excepcionalmente y de forma muy justificada las conducciones subterráneas podrán autorizarse bajo la vía de servicio. Para ello, el interesado deberá demostrar mediante un estudio adecuado al efecto que no existe otra posibilidad de implantación fuera de la explanación; dicho estudio deberá garantizar asimismo que no haya afección desde los puntos de vista geológico, geotécnico, hidrológico y estructural, de forma que se garantice el adecuado funcionamiento de la red de drenaje, de la explanación y del firme y, en general, la explotación de la vía. En caso de que se prevea dicha afección, para poder ser autorizadas deberán proyectarse e implantarse las medidas necesarias para evitarla, de tal forma que las condiciones de funcionamiento y servicio con respecto a la situación preexistente no se vean empeoradas.

Asimismo, en las zonas de servidumbre y afección podrán ser autorizables las conducciones subterráneas para servicios privados que sirvan a edificaciones,



construcciones o actividades en general autorizadas por la Dirección General de Carreteras. El trazado de las conducciones deberá contar con la conformidad de los titulares de los predios afectados, y no afectarán a la explotación de la carretera, situándose lo más alejadas posible de la arista exterior de la calzada.

h) Cruces subterráneos de conducciones.

No se autorizarán cruces de conducciones a cielo abierto en autopistas, autovías y carreteras multicarril, ni en carreteras convencionales con una intensidad media diaria de circulación superior a 3000 vehículos/día. En estas vías, los cruces se efectuarán mediante hinca o perforación mecánica.

Excepcionalmente, en travesías y tramos urbanos se pueden autorizar cruces de conducciones a cielo abierto, siempre que se justifique suficientemente que los métodos de hinca o perforación mecánica no constituyen una alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable.

Las conducciones deben ir alojadas en una o varias tuberías de mayor diámetro que actuarán de funda y protección, y permitirán realizar las labores de mantenimiento, reparación o sustitución, en su caso, de las conducciones que atraviesan la carretera.

Cuando existan obras de paso o de drenaje transversal próximas a la sección de cruzamiento, los cruces de conducciones guardarán una distancia mínima de seguridad respecto a las mismas para no interferir en su estabilidad. El valor de esta distancia quedará justificado mediante estudio que será aportado junto a la solicitud de autorización.

El perfil longitudinal de la tubería de protección a instalar tendrá una pendiente continua hacia uno de los extremos con el fin de detectar posibles fugas en la arqueta situada aguas abajo del cruzamiento.

La generatriz superior de la tubería de protección a instalar deberá quedar a una cota mínima suficiente por debajo de la rasante de la carretera y de los distintos elementos que la componen. En cruces a cielo abierto se dispondrán al menos dos tuberías de protección por cada cruce, excepto si se dispone una tubería exterior de protección de diámetro suficiente que permita la sustitución o reparación de la conducción sin tener que realizar un nuevo cruzamiento.

Las arquetas deberán quedar enrasadas con el terreno y siempre fuera de la zona de dominio público. Si la arqueta sobresale sobre el terreno y está a una distancia inferior a la indicada en la normativa sobre sistemas de contención para ser considerada obstáculo, será necesaria la colocación de barrera metálica u otro sistema de protección, con las longitudes de anticipo y prolongación especificadas en dicha normativa.



Con carácter general, y salvo que se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable en cada caso, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1º. Los fosos de ataque, entronque y recepción de las tuberías deberán quedar preferentemente emplazados fuera de la zona de dominio público.

2º. A ambos lados de cada cruzamiento se dispondrán sendas arquetas de registro, que pueden coincidir o no con los fosos de ataque en sistemas de hinca o perforación mecánica, quedando emplazadas fuera de la zona de dominio público.

En consecuencia, las tuberías de protección ocuparán, en planta, la explanación de la carretera más la franja de zona de dominio público definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015; la Dirección General de Carreteras podrá exigir asimismo que el cruzamiento incluya a las vías de servicio que puedan existir en función de las condiciones de explotación de éstas.

3º. Podrán ser excepcionalmente autorizables los cruces de conducciones por el interior de las obras de drenaje transversal de la carretera, pasos a distinto nivel u otras infraestructuras existentes. Para poder ser autorizadas en dicha ubicación se deberá asegurar el total y adecuado mantenimiento de las condiciones funcionales y estructurales de la estructura u obra de paso o drenaje y se garantizará que no haya menoscabo para éstas. En su caso, será preceptiva la presentación de un estudio, junto con la solicitud de autorización, en el que se justificará que la reducción de sección hidráulica ocupada por las tuberías de protección no afectará al régimen normal de evacuación de la obra de drenaje.

Si como consecuencia del funcionamiento de las obras de paso de la carretera o de los trabajos de conservación que sobre ellas se realicen se produjeran daños o perjuicios en los cruces subterráneos de conducciones de terceros que las utilicen, no dará lugar en ningún caso derecho a indemnización.

i) Cultivos herbáceos.

Los cultivos se situarán fuera de la zona de dominio público. Para realizar la primera plantación y posterior recogida, y para futuras labores agrícolas de nuevos cultivos, no será necesaria autorización, siempre que se ejecuten dichos trabajos en condiciones que no perjudiquen ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera, conforme al presente Reglamento.

En todo caso, en los cultivos bajo plástico se adoptarán las medidas necesarias para que no se produzcan los siguientes efectos adversos:

1. Deslumbramientos de los usuarios de la carretera derivados de la reflexión del Sol sobre los plásticos.



2. Acumulación en la plataforma de la carretera y zonas de protección de restos de plásticos desechados tras su uso arrastrados por causas climatológicas u otros efectos.

3. Las instalaciones que se implanten, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobrecanchos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

j) Descaste y control de especies.

Cuando se solicite por parte de terceros autorización de acceso al dominio público viario para el descaste o control de especies, podrá ser autorizado con las condiciones que en su caso se establezcan.

La autorización fijará las prescripciones para acceder a dichas zonas en condiciones de seguridad, tanto para el solicitante como para los usuarios de la carretera, y se otorgará a reserva de otras autorizaciones que pudieran ser necesarias.

Ni la presencia de dichas especies ni las operaciones de descaste o control supondrán en caso alguno responsabilidad de ningún tipo imputable a la Dirección General de Carreteras.

k) Edificaciones.

Las edificaciones de nueva construcción solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Además, la edificación residencial y la asimilada a ella, 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 la Dirección General de Carreteras, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de lo anterior, cuando la vía ya existiera con anterioridad, será el titular de la edificación o predio colindante, o en su caso el promotor, el responsable en lo relativo a la consecución de los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior e interior del edificio o área, de su evaluación, de la aplicación de las medidas que de ello se deriven, de su eficacia y de sufragar su coste de implantación y mantenimiento.



En las edificaciones existentes que se encuentren dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, se autorizarán únicamente obras que se consideren imprescindibles para la conservación y mantenimiento y aquellas otras actuaciones básicas que se detallan en el artículo 110.4, así como obras de reparación o mejora por razones de higiene y ornato de los inmuebles, siempre que no supongan un aumento o redistribución del volumen de la construcción. No se autorizarán dichas actuaciones en el caso de que comporten un cambio de uso, entendiéndose por tal toda alteración sustancial, cuantitativa o cualitativa, del régimen de utilización de los accesos existentes, con independencia de que se produzca o no cambio de uso desde el punto de vista urbanístico.

Cualquier construcción realizada con obra de fábrica que esté por encima o por debajo del nivel del terreno, como piscinas, garajes, depósitos subterráneos o elevados de cualquier funcionalidad, se autorizará fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

La autorización para la construcción de una edificación de nueva implantación en ningún caso generará derecho a un nuevo acceso rodado a la carretera.

l) Iluminación exterior.

Las instalaciones proyectadas para iluminación exterior que formen parte de propiedades colindantes con las carreteras del Estado se podrán autorizar en la zona de servidumbre. En todo caso, los báculos y elementos similares se ubicarán a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima.

Junto con la solicitud de autorización se adjuntará un proyecto firmado por técnico competente en el que se justifique el cumplimiento de la normativa técnica y la no afección a la seguridad viaria, originada por posibles deslumbramientos de la iluminación proyectada a los usuarios de la carretera.

Cuando la iluminación esté constituida por proyectores sustentados en instalaciones de gran altura, estas se solo autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad guardando una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima, sin perjuicio del cumplimiento de lo indicado en el párrafo anterior.

m) Instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera.

Este tipo de actividad está definida en el artículo 94.

Tanto la edificación, como los depósitos subterráneos, surtidores de aprovisionamiento de combustible y marquesinas asociadas a los elementos de suministro, se autorizarán únicamente fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.



En el caso particular de los puntos de recarga eléctrica de vehículos y las marquesinas asociadas a ellos, aquellos elementos que puedan considerarse fácilmente desmontables según el artículo 110.11 se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

Los carteles informativos a implantar cumplirán las condiciones del párrafo d).

n) Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas.

Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, deberán ajustarse a las condiciones específicas que imponga la normativa vigente para minimizar el impacto medioambiental en el entorno de la carretera que pueda originar la explotación o las materias de ella derivadas.

Los materiales utilizados en el exterior de cierres perimetrales o cubiertas de las instalaciones tendrán las características adecuadas para que la incidencia de los rayos de Sol en sus paramentos no provoque reflejos que incidan negativamente en la seguridad de la circulación o la adecuada explotación de la carretera.

La autorización para la construcción de una edificación de nueva implantación que forme parte de instalaciones industriales, agrícolas o ganaderas, estará condicionada a la existencia de acceso rodado debidamente legalizado. Sin este requisito previo no se autorizarán nuevas construcciones.

Las instalaciones que se implanten como soporte o guía de líneas arbóreas, postes de alineación, elementos tensores y otros de similar naturaleza, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobrecanchos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

ñ) Instalaciones para generación de energías renovables.

Tanto las instalaciones principales como los centros de transformación, las edificaciones asociadas y las líneas de transporte aéreas se autorizarán solo fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, con la salvedad excepcional de los cruzamientos. Las líneas de transporte subterráneas se podrán autorizar en la zona de dominio público en los términos establecidos en el artículo 29 de la Ley 37/2015, y en el resto de zonas de protección cumpliendo lo establecido en el Capítulo III de la citada Ley.



Los paneles solares no adosados a edificaciones existentes deberán implantarse fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, pudiendo localizarse entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación si acreditan ser fácilmente desmontables en los términos establecidos en el presente Reglamento.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un proyecto suscrito por técnico competente en el que se defina la actuación propuesta y se justifique la no afección a la seguridad de la circulación ni a la adecuada explotación de la carretera.

Las instalaciones solares deberán estar proyectadas teniendo en cuenta la orientación correcta de los paneles de captación solar respecto a la carretera, para no provocar deslumbramientos a los usuarios de la vía. En caso de ser necesario se dispondrán los elementos adecuados que impidan dichos deslumbramientos.

Los aerogeneradores, además, deberán estar ubicados a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima, considerando la suma del poste y el aspa. Teniendo en cuenta el posible impacto visual que pueden generar en los usuarios de la carretera, se deberá analizar su incidencia en la seguridad viaria.

o) Invernaderos.

Los invernaderos constituidos por estructura fácilmente desmontable se podrán autorizar entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación.

Aquéllos que se construyan con obra de fábrica o estructura no fácilmente desmontable solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

En aquellos invernaderos que se encuentren contruidos dentro de la zona de servidumbre a la entrada en vigor del presente Reglamento se podrán realizar obras de mantenimiento y conservación que no modifiquen las características actuales de los mismos. Se considerarán obras de mantenimiento y conservación la sustitución y blanqueamiento de plásticos, la sustitución de postes dañados cuando esté en peligro la integridad física de la estructura, o la rehabilitación por desperfectos causados por inclemencias meteorológicas, siempre que se reconstruya con las características iniciales, todo lo cual habrá de ser suficientemente justificado por el interesado.

p) Mallas cinegéticas.

Se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

La configuración de las mallas cinegéticas constará de unos puntales hincados en el terreno a los que se anclará la malla metálica o similar, los cuales conformarán en su conjunto una instalación de fácil remoción.



Las mallas cinegéticas tendrán la consideración de instalaciones provisionales, por lo que serán retiradas cuando desaparezcan las circunstancias que motivaron su instalación, pudiendo ser colocadas en la misma ubicación, para protección de nuevas plantaciones, sin necesidad de autorización, siempre que se ejecuten en las mismas condiciones de la autorización inicial y no perjudiquen ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

q) Marquesinas para aparcamientos.

Se pueden autorizar entre el borde exterior de la zona de servidumbre y la línea límite de edificación aquellas que sean fácilmente desmontables. El resto de tipos solo serán autorizables fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Las marquesinas asociadas a la cubrición de los puntos de suministro a vehículos que formen parte de una instalación de servicios a los usuarios de la carretera solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, con la excepción de lo establecido en la letra m) del presente apartado para el caso particular de los puntos de recarga eléctrica de vehículos.

r) Movimientos, explanaciones y laboreo de la tierra.

Los movimientos de tierra y explanaciones solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

Los sistemas geotécnicos que se empleen para estabilización, consolidación, contención u otro tipo de tratamiento del terreno, no tendrán la consideración de obras de edificación si están debidamente justificados en el proyecto aportado, atendiendo a razones de urgente necesidad de actuación para corrección de posibles situaciones de inestabilidad de los terrenos colindantes con la carretera que puedan afectar a la seguridad viaria. Las obras solo podrán ser autorizadas, en este supuesto, fuera de la zona de dominio público. A esos efectos deberá tenerse en cuenta, en los estudios presentados, la normativa técnica de aplicación que sea exigible para estudios de carreteras.

En solicitudes de movimientos de tierra y explanaciones, las obras de tratamiento del terreno que proyecten su ejecución *in situ*, que no cumplan lo dispuesto en el párrafo anterior y que no constituyan instalaciones fácilmente desmontables, según se definen éstas en el artículo 110.11, tendrán la consideración de edificación y solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un estudio firmado por técnico competente en el que se defina la afección de la actuación proyectada en las zonas de protección de la carretera, en especial cuando se prevea modificar el curso de las aguas superficiales.



Los muros o estructuras de sostenimiento realizadas con materiales sueltos sin conglomerante para la formación de abanalamientos en explotaciones agrícolas solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, y siempre que no se vean menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

La explanación del terreno quedará a cota inferior respecto a la de la rasante de la carretera. De no ser posible, se realizará con pendientes que alejen el agua de la carretera, debiendo disponerse, en el caso que ello tampoco fuera posible, los elementos de drenaje necesarios para cumplir este objetivo, de forma que no suponga un aporte hidráulico extraordinario a los sistemas de drenaje existentes. Las excepciones a estas reglas serán debidamente justificadas y deberán obtener la correspondiente autorización de la Dirección General de Carreteras.

En aquellos terrenos que se encuentren aguas arriba de la carretera y a una cota igual o superior a la rasante de ésta, cuando se prevea la ejecución de caballones para plantaciones de arbolado, éstos se realizarán de forma que, de acuerdo con la topografía del terreno, con su disposición y orientación se eviten o minimicen los arrastres de suelo a la carretera en periodos de fuertes precipitaciones.

Por razones de seguridad viaria no se autorizarán los trabajos de explanación de las parcelas colindantes con la carretera en periodos en los que se prevea meteorología adversa que pueda arrastrar el polvo emitido a la atmósfera o arrastre de barros u otros materiales durante el desarrollo de la actividad.

El laboreo de la tierra se podrá realizar fuera de la zona de dominio público, sin necesidad de autorización, salvaguardando las garantías indicadas en los párrafos anteriores.

s) Pantallas acústicas.

En caso de pantallas acústicas vegetales se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, respetando en todo caso las distancias mínimas exigidas para las plantaciones de arbolado.

Cuando se pretenda instalar pantallas acústicas prefabricadas, éstas se podrán autorizar en cualquiera de las zonas de protección, siempre que por su propia naturaleza o finalidad, su localización, a juicio de la Dirección General de Carreteras, sea aconsejable en dichos emplazamientos debido a su funcionalidad, y se justifique mediante el correspondiente estudio. Deberá acreditarse que se cumple con la normativa técnica de aplicación y que no se perjudica ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un proyecto suscrito por técnico competente en el que se justifique la solución proyectada, debiendo aportar además un plan de conservación de las instalaciones durante el periodo de vida útil de éstas, del cual se hará responsable el titular de la autorización.



Estas instalaciones no se considerarán edificación a los efectos de lo establecido en el artículo 33 de la Ley 37/2015. Deberá definirse documentalmente, en este caso, el régimen de titularidades y responsabilidades sobre los elementos implantados; en el supuesto de que se vieran afectados intereses de terceros, deberá superarse una información pública por un mínimo de veinte días y ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 29.5 de la citada ley.

El drenaje de las instalaciones será compatible con el existente en la carretera.

El citado proyecto considerará la necesidad de disponer de un sistema de contención de vehículos conforme a la normativa vigente.

t) Paradas de vehículos de transporte colectivo.

No pueden autorizarse en el tronco de autopistas o autovías, ni en el de vías colectoras-distribuidoras.

En el resto de los casos sí podrán autorizarse, de manera excepcional, y siempre que se demuestre que no exista clara e inequívocamente otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable. En esos casos se aplicará la normativa técnica de la Dirección General de Carreteras.

En todos los casos deberá garantizarse la continuidad de los itinerarios peatonales en condiciones acordes con la seguridad viaria.

u) Párreles, emparrados e instalaciones similares.

Solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, y siempre que la su estructura sea fácilmente desmontable y no afecte a la seguridad viaria.

La configuración de estas instalaciones será la necesaria para que los vehículos agrícolas no invadan la zona de dominio público en sus maniobras de laboreo.

Las instalaciones que se implanten como soporte o guía de líneas arbóreas, postes de alineación, elementos tensores y otros de similar naturaleza, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobrecanchos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

v) Pasos superiores e inferiores.



Los estribos y pilas de la estructura de un paso superior no podrán ocupar la explanación, salvo expresa justificación. En carreteras de con calzadas separadas se podrán ubicar pilas en la mediana, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un sistema de contención de vehículos según la normativa de aplicación.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será el fijado al respecto en la correspondiente autorización.

En cuanto a los pasos inferiores, la cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la carretera será fijada por la Dirección General de Carreteras.

En ambos casos, tanto en paso superior como inferior, las características de la estructura tendrán en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera considerando un año horizonte de 20 años.

w) Plantación, tala y poda de arbolado.

Cualquier tipo de plantación arbórea que se pretenda realizar en las zonas de protección de la carretera deberá garantizar que no se perjudica ni a la propia carretera ni a sus elementos funcionales, ni tampoco a la seguridad viaria y con especial importancia a la visibilidad, ni a la adecuada explotación de la carretera, ni a las previsiones del año horizonte o a las condiciones ambientales del entorno.

Este tipo de plantación solo se podrá autorizar fuera de la zona de dominio público, a la distancia suficiente para que no tengan la consideración de elemento o situación potencial de riesgo conforme a la normativa de sistemas de contención de vehículos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, teniendo en cuenta los sistemas de contención ya existentes en la carretera, y debiendo cumplir además la condición de estar situados a una distancia como mínimo igual a su altura máxima previsible respecto a la arista exterior de la explanación. En ningún caso la proyección vertical del ramaje del árbol podrá invadir la zona de dominio público.

En cuanto a la tala o poda de arbolado, será precisa autorización en todos los casos que afecten a las zonas de protección de la carretera, y deberán contar asimismo con autorización del órgano ambiental competente; en todo caso se garantizará que no se afecte a la zona de dominio público por el riesgo de caída de restos de la actuación, y cuando se afecte se aplicarán las determinaciones necesarias para que se garantice que no perjudica a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

x) Sistemas de riego.



El régimen de aplicación a los sistemas de riego estará en función de si están constituidos por tuberías o por acequias.

Los sistemas de riego compuestos por tuberías con goteros y aquellas de pequeño diámetro, solo se autorizarán fuera de la zona de dominio público, incluyéndose asimismo las conducciones generales de mayor diámetro de las que partan los goteros, sean subterráneas o no, los sistemas de riego que empleen aspersores fijos o móviles, sean pivotantes, desplazables o de otro tipo, las arquetas subterráneas y los cabezales de riego. Excepcionalmente podrán implantarse en la zona de dominio público si se cumplen las determinaciones del artículo 29 de la Ley 37/2015.

Aquellas tuberías superficiales de pequeño diámetro que, por sus características materiales, sean fácilmente desplazables en condiciones atmosféricas de fuerte viento cuando no transporten agua, deben ser ancladas al terreno para evitar la invasión de la carretera.

Excepcionalmente, en tramos urbanos y travesías podrán disponerse dentro de la zona de dominio público.

En cualquier sistema de riego autorizado se tendrá especial cuidado en que el agua proyectada sobre el terreno no invada la plataforma de la vía afectando a la seguridad de la circulación, por lo que estará prohibido utilizar el riego cuando las condiciones atmosféricas de viento sean desfavorables para la carretera. En todo caso, los aspersores para riego más próximos a la carretera deben contar con pantallas para evitar que el agua llegue a ella.

Aquellas instalaciones cuyo recubrimiento o protección requieran fábrica de obra por encima del terreno natural solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

En lo referente a las acequias de regadío y sus elementos especiales característicos solo podrán ubicarse fuera de la zona de servidumbre. Excepcionalmente, cuando la configuración del terreno impida el trazado de acequias de regadío fuera de la zona de servidumbre, porque no sea viable otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económica, éstas se podrán autorizar dentro de dicha zona de protección, lo más alejadas posibles de la arista exterior de la explanación. Por otro lado, también podrán implantarse de forma excepcional en las zonas de dominio público o de servidumbre si se cumplen las determinaciones de los artículos 29 o 31, respectivamente, de la Ley 37/2015.

y) Tendidos aéreos, torres y postes.

Los nuevos apoyos quedarán emplazados fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. En caso de imposibilidad debidamente justificada, podrán quedar excepcionalmente dentro de dicha zona. En todos los supuestos se garantizará que



los apoyos se sitúen a una distancia superior a una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima.

Los postes e instalaciones de telecomunicaciones, vigilancia o funciones similares deberán cumplir estas mismas condiciones, a excepción de los que estén vinculados con las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico.

En cruzamientos de tendidos aéreos eléctricos, la altura mínima sobre la calzada de los conductores más bajos, en las condiciones de flecha más desfavorables, será de 10 metros para alta y media tensión, y 8 metros para baja tensión y para el resto de tendidos aéreos.

Estas distancias de seguridad serán igualmente de aplicación para la separación mínima vertical y horizontal con elementos de las estructuras, obras de paso, las instalaciones y equipamiento de la carretera.

Se adjuntará a la solicitud de autorización un proyecto firmado por técnico competente que contemple detalladamente todas las operaciones de montaje del tendido, teniendo en cuenta que será obligatoria la instalación de elementos de seguridad para la protección de la carretera en cualquier caso.

z) Vertederos y escombreras.

Este tipo de actuaciones no se autorizará en las zonas de protección de la carretera.

aa) Vías Ciclistas adyacentes a carreteras.

Las vías ciclistas se autorizarán preferentemente fuera de la zona de dominio público de la carretera, y en ningún caso disminuirán las condiciones de seguridad viaria de ésta.

En los tramos interurbanos de una carretera, toda aquella vía ciclista que discorra paralela o próxima a dicha carretera deberá estar segregada de ésta; en el caso de las autopistas y autovías no se podrán implantar adosadas a la plataforma. En ningún caso la ejecución de una vía ciclista adosada a la carretera supondrá la disminución del ancho del arcén de la carretera. No se ubicarán vías ciclistas ocupando los arcenes de las carreteras.

En todo caso, las condiciones para el otorgamiento de autorizaciones de construcción de vías ciclistas en zonas de protección se regirán por lo establecido en la normativa técnica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, teniendo en cuenta la seguridad viaria y la adecuada explotación de la carretera conforme al principio de especialización funcional y a las previsiones de ampliación de la plataforma en el año horizonte.



2. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las obras que constituyan una edificación y formen parte de la instalación, deberán quedar ubicadas fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Dentro de la zona de limitación a la edificabilidad no se autorizarán más obras, instalaciones, usos o actividades que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas. En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamiento.

En tramos urbanos y travesías, en la zona de dominio público podrán, excepcionalmente, disponerse contenedores de residuos urbanos, en superficie o enterrados, siempre que se justifique adecuadamente la solución y no supongan afección a la seguridad viaria, al drenaje ni a la adecuada explotación de la carretera.

3. No obstante todo lo anterior, aquellas obras, instalaciones, usos, servicios o actividades que afecten a las zonas de protección, por considerar que pudieran perjudicar al dominio público viario, a la seguridad viaria, a la adecuada explotación de la carretera o al servicio que la misma presta, y con independencia de su ubicación, requerirán previa autorización de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

CAPÍTULO II

Procedimiento de tramitación de autorizaciones

Artículo 142. *Inicio.*

Todo procedimiento de otorgamiento de autorización se iniciará mediante solicitud del interesado en la que deberá constar el contenido establecido en el artículo 66.1 de la Ley 39/2015.

La solicitud de autorización deberá formularse por el interesado haciendo uso de los sistemas y medios de presentación, identificación y firma previstos en la citada ley y deberá presentarse en el Registro de la Dirección General de Carreteras o de los órganos, oficinas o dependencias recogidos en su artículo 16.

Artículo 143. *Documentación a acompañar a la solicitud.*

1. Con la solicitud de autorización se aportará acreditación suficiente que demuestre el derecho de propiedad, o de opción de compra, o cualquier otro derecho bastante, sobre los terrenos, edificaciones o construcciones en los que haya de ubicarse la obra o actividad solicitada, o la autorización o concesión, según el caso, de la entidad estatal, autonómica o local a quien corresponda la propiedad de los terrenos. En caso de ocupación de la zona de dominio público amparada por



los términos del artículo 29 de la Ley 37/2015, serán estos los términos cuyo cumplimiento habrá de acreditarse.

2. Se aportará además la siguiente documentación:

a) En caso de realización de obras o actividades en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público de interés general, o de los supuestos establecidos en el artículo 105.4, y siempre que no estén incluidas en los párrafos c) y e) del presente apartado, se acompañará un proyecto de las obras o instalaciones a ejecutar en el que se justifique la inexistencia de otra alternativa técnica o económicamente viable.

b) En caso de realización de obras o actividades en las zonas de servidumbre o afección se acompañará la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la obra o actividad que se pretende realizar, salvo en los siguientes supuestos en los que además será necesaria la presentación de un proyecto suscrito por técnico competente:

1º. Construcción de obras de paso o drenaje, muros de sostenimiento y, en general, todas las obras o actividades que puedan incidir sobre la seguridad viaria, sobre los servicios existentes, sobre el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, o sobre las condiciones ambientales del entorno. El proyecto estudiará las condiciones estructurales de la obra y su incidencia sobre los mencionados aspectos.

2º. Urbanizaciones, instalaciones industriales, tendidos aéreos, conducciones, redes de abastecimiento y saneamiento, viales, explanaciones y, en general, cualquier otro elemento de urbanización. El proyecto recogerá especialmente la ordenación de la zona de limitación a la edificabilidad, en sus distintos aspectos. Asimismo contemplará las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como los perjuicios a las características ambientales del entorno de la carretera.

3º. Instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera que no generen un acceso. El proyecto comprenderá la descripción de las obras e instalaciones que se pretenden realizar con señalamiento expreso de las líneas que definen las zonas de dominio público, servidumbre y afección, y de la línea límite de edificación. Asimismo, definirá el esquema de las vías de acceso a dichas instalaciones en el que se justificará que no se crean nuevos accesos a, o desde, la carretera.

c) En caso de apertura de nuevos accesos, reordenación o cambio de uso o actividad de los ya existentes, incluidos los accesos a, o desde, instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera, el interesado deberá acompañar adicionalmente a la solicitud:



1º. Documento público debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad que acredite la propiedad o cualquier otro derecho que lleve aparejada la posesión de los terrenos a los que, o desde los que, se pretende acceder, o la autorización o concesión, según el caso, de la entidad estatal, autonómica o local a quien corresponda la propiedad de los terrenos. Si fuera preciso, se exigirá escritura pública de formación de finca registral independiente.

La disponibilidad de los terrenos también se podrá acreditar aportando el documento público debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad en cuya virtud el solicitante sea titular de un derecho de opción de compra de aquéllos, siempre que el plazo para ejercitar la opción de compra no sea superior a cuatro años.

2º. Proyecto de construcción del acceso y en su caso de la instalación de servicios a los usuarios de la carretera, suscrito por técnico competente, que comprenderá la descripción de las obras e instalaciones que se pretenden realizar con señalamiento expreso de las líneas que definen las zonas de dominio público, servidumbre y afección, y de la línea límite de edificación.

El proyecto incluirá, entre otros documentos, un estudio del tráfico, y hará constar igualmente la ubicación de los edificios e instalaciones, el trazado de los accesos, la señalización y carteles informativos, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación; también analizará las características de la carretera a la que, o desde la que, se pretende acceder, tales como trazado en planta, alzado y sección, visibilidad disponible, señalización, y existencia de otros accesos, en un ámbito suficiente para que se pueda acreditar el cumplimiento de las distancias mínimas entre accesos consecutivos establecidas en la normativa técnica de aplicación, que no será inferior a 500 metros en carretera convencional.

El ámbito del estudio no será inferior al necesario para poder tener en cuenta la influencia del acceso proyectado sobre todos los accesos ya existentes que puedan verse afectados en relación con las distancias establecidas en la normativa vigente sobre accesos a, o desde, las carreteras del Estado.

3º. Relación pormenorizada y exhaustiva de bienes, derechos y servicios de terceros afectados por la actuación, con la identificación concreta de aquellos terceros que puedan adquirir la condición de interesados, y especialmente los accesos afectados, la previsión de nuevos itinerarios de acceso a los que se vean abocados los terceros y las medidas proyectadas a ese respecto.

d) Cuando a una instalación de servicios, ya existente y en explotación, debidamente autorizada, se le añadan instalaciones nuevas que no supongan un cambio de uso significativo del acceso, como las relativas a puntos de recarga eléctrica o de nuevos combustibles, sistemas de mejora de la eficiencia energética, u otros, y con independencia de las exigencias concretas que deba cumplir cada uno de ellos conforme a lo establecido en el presente Reglamento y



en la normativa específica, no será preciso ajustar los accesos a lo establecido en la legislación y en la normativa técnica que fueren aprobadas con posterioridad a la autorización de la instalación principal, siempre que el uso de las nuevas instalaciones vaya asociado al uso principal autorizado y que no se produzca afección negativa significativa a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

La autorización podrá otorgarse al titular de la autorización principal o al de la nueva instalación. En todo caso deberá acreditarse tanto la titularidad de la autorización de la instalación principal como la conformidad de su titular con la nueva actuación solicitada, mediante un contrato con el titular de dicha nueva instalación en el que quedan reflejadas las obligaciones de las partes y, en particular, la asunción por el titular de la instalación principal de las obligaciones dimanantes de la nueva autorización. Cuando la instalación principal tenga acceso directo a una vía de titularidad estatal o en cualquier otro caso si ocupara dominio público viario, este contrato deberá instrumentarse en documento público.

e) Para la modificación de un acceso existente a, o desde, una carretera multicarril, carretera convencional, vía de servicio o camino de servicio, que no suponga un cambio de uso ni un aumento de tráfico de dicho acceso ni amporen nuevos desarrollos urbanísticos ni nuevas actividades o ampliación significativa de las ya existentes, y cuya realización permita una mejora de la seguridad viaria, bastará con la documentación que contenga la descripción gráfica que defina suficientemente la actuación para la mejora o ampliación del acceso. En este supuesto, si no son afectados derechos o intereses legítimos y directos de terceros no será precisa la información pública establecida en el artículo 144.2, ni tampoco la inscripción en el Registro mencionada en el párrafo c)1º anterior.

3. La Dirección General de Carreteras examinará la documentación presentada y, si ésta fuera incompleta, requerirá al interesado para que subsane, en el plazo que se determine, el defecto observado, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá dictarse en los términos del artículo 21 de la Ley 39/2015.

Artículo 144. Tramitación de las solicitudes de autorización.

1. En el caso de solicitud de obras, instalaciones o actividades en zonas de protección de las carreteras estatales, y a excepción de los supuestos recogidos en el apartado 2 del presente artículo, una vez comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y practicados, cuando fuere necesario, los trámites complementarios que se estimen pertinentes, se emitirán los correspondientes informes y se resolverá por la Dirección General de Carreteras. Dicha resolución establecerá las condiciones en que la autorización se otorga o, en su caso, los motivos de su denegación.



Previamente a la resolución, en travesías y tramos urbanos la Dirección General de Carreteras solicitará informe al Ayuntamiento del término municipal donde se localicen las obras, instalaciones o actividades. Una vez recibido o una vez expirado el plazo para su emisión, la Dirección General de Carreteras resolverá.

El informe del Ayuntamiento correspondiente deberá ser emitido en el plazo de quince días hábiles y no tendrá carácter vinculante. La no emisión de éste en el plazo señalado permitirá que se puedan proseguir las actuaciones. Asimismo, el informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

2. En el caso de solicitud de apertura de nuevos accesos, o modificación, reordenación o cambio de uso de los ya existentes, incluidos los accesos a, o desde, instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera, los trámites serán los siguientes:

a) Recibida la documentación señalada en el artículo anterior, si se comprueba que no es suficiente, se le requerirá la subsanación o mejora en los términos establecidos en la Ley 39/2015. Si la Dirección General de Carreteras estima que la documentación es suficiente para proseguir el procedimiento, una vez comprobada la actuación solicitada sobre el terreno, y practicados, cuando fuere necesario, los trámites complementarios que se consideren pertinentes, se emitirá el correspondiente informe. En el mismo se harán constar cuantas circunstancias se estime oportunas, y sin perjuicio de ello, necesariamente:

1º. Las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un año horizonte de los próximos diez años.

2º. La procedencia o no de la instalación propuesta y/o de los accesos solicitados, y, en su caso, las condiciones que se deberían exigir para ello.

b) Completado el trámite anterior, la Dirección General de Carreteras someterá el expediente a información pública, por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y en el boletín oficial de la provincia o Comunidad Autónoma uniprovincial correspondiente, a costear por el interesado cuando proceda; también en el tablón de anuncios o sede electrónica de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubique la actuación solicitada, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular cuantas alegaciones y sugerencias estimen pertinentes. Asimismo, se notificará individualmente a los terceros titulares de derechos o intereses legítimos y directos que según el proyecto presentado por el interesado puedan resultar afectados por la actuación que se propone, de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015.

El documento que servirá de base al citado trámite de información pública será el proyecto de construcción del acceso, con la salvedad indicada en el artículo 143.2



d). No obstante, en el caso de que el solicitante así lo aportare, podrá realizarse en base a un proyecto con la extensión y contenido mínimos reflejados para los proyectos básico o de trazado en el presente Reglamento.

En el caso de que una actuación promovida por una Administración Pública ya hubiera sido sometida en su tramitación a un procedimiento de información pública similar al establecido en este artículo y de rango no inferior al mismo, no será necesario realizar el procedimiento dispuesto en el párrafo b), siempre que se acredite tal circunstancia, se aporten las alegaciones presentadas y los informes emitidos al respecto y no varíe la relación de interesados o afectados con respecto a aquel procedimiento. En este supuesto será igualmente aceptada la publicación en el boletín oficial de la Comunidad Autónoma en sustitución del de la provincia, y podrá eximirse la publicación en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

c) La Dirección General de Carreteras, teniendo en cuenta los informes referidos en el apartado 2.a) y la información pública practicada a que se refiere el apartado 2.b), si se cumplen los requisitos normativamente establecidos, resolverá el otorgamiento de la autorización fijando un plazo para su ejecución e imponiendo las limitaciones de uso y condicionamientos que estime convenientes o necesarios, incluyendo su extensión y compatibilidad a otros usuarios. En caso de resolución denegatoria se expondrán los motivos de la misma.

d) En travesías y tramos urbanos, previamente a la resolución, la Dirección General de Carreteras solicitará informe al Ayuntamiento donde se localicen los accesos solicitados. Una vez recibido o una vez expirado el plazo para su emisión, la Dirección General de Carreteras resolverá.

El informe del Ayuntamiento correspondiente deberá ser emitido en el plazo de 15 días hábiles y no tendrá carácter vinculante. La no emisión de éste en el plazo señalado permitirá que se puedan proseguir las actuaciones. Asimismo, el informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

3. A partir del otorgamiento de la autorización, el interesado dispondrá del plazo que fije la Dirección General de Carreteras para presentar ante este Órgano el acta de conformidad de las obras a que se refiere el artículo 146.7, que deberá ajustarse a las condiciones establecidas en la autorización. Si la citada acta no se hubiera presentado en el referido plazo, la autorización quedará sin efecto.

Artículo 145. Plazo para resolver.

La Dirección General de Carreteras está obligada a dictar resolución expresa en los procedimientos de solicitud de otorgamiento de autorización, debiendo ser notificada dicha resolución al interesado en el plazo máximo de seis meses, a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la



Administración u organismo competente para su tramitación y ello sin perjuicio de que en aplicación del artículo 23 de la Ley 39/2015 se pueda ampliar dicho plazo.

A la vista del artículo 114.1 de la Ley 39/2015 y conforme a lo establecido en el artículo 3.3 del RD 1778/1994 de 5 de agosto, por el que se adecuan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones, y de acuerdo asimismo con el presente Reglamento, la resolución de los procedimientos de autorización pone fin a la vía administrativa.

Artículo 146. Efectos de la autorización.

1. Las autorizaciones se otorgarán a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrán en ningún caso la cesión del dominio público viario, ni la asunción por la Administración General del Estado de responsabilidad alguna respecto del titular de la autorización o de terceros.

Con independencia de lo anterior, los cambios de titularidad o de los derechos sobre ella deberán ser notificados a la Dirección General de Carreteras. El incumplimiento de lo indicado podrá ser causa de revocación de la autorización.

2. No se podrán iniciar las obras sin que la Dirección General de Carreteras haya reconocido de conformidad el replanteo realizado. A estos efectos, el interesado avisará a la citada Dirección General, con una antelación mínima de diez días, de la fecha que prevea para dicha operación. El referido Órgano extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que entienda oportunos, concediendo el plazo necesario para la subsanación. El acta de conformidad del replanteo, firmada por las partes, supondrá su aceptación a las condiciones generales y particulares determinadas en la autorización, e implicará el permiso definitivo de iniciación de las obras.

3. Las obras se ejecutarán según el proyecto presentado, en su caso, y las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la carretera.

4. Las obras se inspeccionarán por la Dirección General de Carreteras y se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la autorización. La Dirección General de Carreteras podrá conceder, a petición del interesado, prórrogas del plazo de ejecución de las obras establecido en la autorización que no excedan de la mitad de éste, siempre que el solicitante justifique adecuadamente la necesidad de ampliación. La petición del interesado deberá producirse, en todo caso, antes del vencimiento del plazo de que se trate. El acuerdo sobre ampliación de plazo o sobre su denegación deberá ser notificado al interesado y no será susceptible de



recurso, sin perjuicio del precedente contra la resolución que ponga fin al procedimiento.

5. Si durante la ejecución de las obras la Dirección General de Carreteras apreciase desviaciones respecto del proyecto presentado, en su caso, o de las condiciones impuestas en la autorización, dicho Órgano solicitará de la autoridad competente a que se refiere el artículo 35 de la Ley 37/2015, y conforme al procedimiento desarrollado en el artículo 112, la paralización de las obras hasta que se subsanen aquéllas, sin perjuicio de instruir el expediente sancionador que en su caso proceda.

6. El titular de la autorización deberá reponer a su cargo los elementos de la carretera que resulten afectados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y aspecto.

Asimismo, el titular será responsable de realizar la gestión de la cesión a favor del dominio público viario de aquellos terrenos que en su caso sean precisos, incluida su inscripción en el Catastro y en el Registro de la Propiedad, a todo lo cual prestará su conformidad.

7. La Dirección General de Carreteras reconocerá la terminación de las obras en aquellos casos en que así lo determine aquella. A estos efectos, el interesado avisará al referido Órgano, con una antelación mínima de diez días, de la fecha que prevea para dicha operación. Además, el interesado presentará planos detallados de la actuación una vez finalizada ésta, siendo éste un requisito imprescindible para la formalización del acta de conformidad de los trabajos autorizados. La citada documentación gráfica se adjuntará al expediente administrativo correspondiente.

El citado Órgano extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que entienda oportunos, concediendo el plazo necesario para la subsanación. El acta de conformidad de las obras terminadas implicará el permiso de su uso y, en su caso, el permiso de apertura al uso público de los accesos autorizados. Sin dicha acta, además, no se podrán poner en explotación las instalaciones de servicios a los usuarios de la carretera, sin perjuicio de las demás autorizaciones que fueran legalmente pertinentes para la apertura de este tipo de instalaciones.

Artículo 147. *Modificación, suspensión o revocación de la autorización.*

1. La Dirección General de Carreteras podrá en cualquier momento modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización, sin que ello genere derecho a indemnización, si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

a) Si resultara incompatible con normas aprobadas con posterioridad.

b) Si produjera daños en el dominio público viario o impidiera su utilización para actividades de interés público.



- c) Si como consecuencia del planeamiento de carreteras estatales, así se requiriera para su ampliación, mejora o desarrollo.
- d) Cuando la autorización implique cruces a nivel o giros a la izquierda en carreteras convencionales o vías de servicio cuya intensidad media diaria supere o alcance los 5000 vehículos/día o comporten riesgo para la seguridad viaria.
- e) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.
- f) Por incumplimiento de las cláusulas de la autorización o modificación del uso y/o características del acceso, previo requerimiento al titular para que regularice la situación.
- g) Cuando lo exija la reordenación de accesos a que se refieren los artículos 36.2 y 36.6 de la Ley 37/2015 y el artículo 113.2 de este Reglamento.
- h) Cuando lo exija su adecuación a los planes viarios o de ordenación urbana.
- i) El incumplimiento de la obligación de notificar a la Dirección General de Carreteras los cambios de titularidad o de los derechos sobre ésta si ello pudiera perjudicar a la explotación de la carretera.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por la Dirección General de Carreteras.

En todo caso, y antes de elevar la propuesta de resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a sus derechos.

La resolución del expediente corresponde a la Dirección General de Carreteras y el plazo para dictarla será de 6 meses, a contar desde el acuerdo de inicio del procedimiento en el supuesto de que se haya iniciado de oficio, o a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración u organismo competente para su tramitación, en el supuesto de que se haya iniciado a instancia de parte.

Declarada la suspensión de la autorización de un acceso, la Dirección General de Carreteras procederá a clausurarlos y a adoptar cuantas medidas sean necesarias para garantizar el cierre.

Análogamente, dichas autorizaciones podrán ser revocadas en cualquier momento por la Dirección General de Carreteras debido a razones de interés público, sin generar derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con las condiciones generales aprobadas con posterioridad, produzcan daños en el dominio público viario o su estado de conservación pueda poner en riesgo la



seguridad viaria, impidan su utilización para actividades de mayor interés público o menoscaben el uso general.

De acuerdo con lo expresado en los párrafos anteriores, la Dirección General de Carreteras notificará al titular de la autorización la necesidad de realizar la retirada o modificación total y efectiva de las actuaciones, obras, instalaciones y, en su caso, la finalización de los usos o servicios autorizados, todo lo cual se deberá realizar en el plazo que se le otorgue a tal efecto. En caso de que ello no sea atendido en plazo o no fuese realizado conforme a las instrucciones dadas, la Dirección General de Carreteras podrá incoar el correspondiente expediente sancionador por alguna de las infracciones recogidas en el artículo 41 de la Ley 37/2015, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 de dicha ley para la recuperación de la legalidad viaria.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición Adicional Primera. *Inventario de Carreteras estatales.*

La Dirección General de Carreteras realizará y actualizará, con el nivel de detalle suficiente, el inventario de las carreteras estatales, incluyendo su denominación, identificación y localización, sus características geométricas, estructurales y dotacionales, así como el resultado de los estudios de delimitación de tramos urbanos aprobados (Disposición Adicional Primera, párrafo segundo).

Disposición Adicional Segunda. *Normativa técnica básica y señalización.*

1. Se habilita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Segunda).

4. A los efectos de los apartados anteriores, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana establecerá la adecuada coordinación con el resto de Ministerios de la Administración General del Estado y en especial con el Ministerio del Interior.

Disposición Adicional Tercera. *Transferencia de carreteras y tramos.*



El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 Tercera).

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 viaria.

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 Quinta).

A estos efectos se seguirá el procedimiento establecido en el citado texto refundido y su normativa de desarrollo.

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, preferentemente a través de medios telemáticos.



Disposición Adicional Séptima. *Actualización de la cuantía de las sanciones.*

El Gobierno podrá, mediante Real Decreto, actualizar periódicamente la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 43 de la Ley 37/2015, atendiendo a los criterios e indicadores estadísticos que determine.

Disposición Adicional Octava. *Adecuación de procedimientos.*

Sin perjuicio de las peculiaridades previstas en este Reglamento, los procedimientos de solicitud y otorgamiento de las autorizaciones regulados en el capítulo II del Título VIII se acomodarán a las normas contenidas en la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición Adicional Novena. *Circulación de vehículos de ayuda a la vialidad invernal y de conservación en servicio de atención a accidentes e incidentes.*

En período de vialidad invernal, los vehículos quitanieves y otros vehículos de conservación en funciones de ayuda a la vialidad invernal podrán, con carácter excepcional y solo cuando circulen en servicio urgente y no comprometan la seguridad de los usuarios, realizar cambios de sentido, circular marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente al carril o calzada, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los vehículos de conservación en servicio de atención a accidentes e incidentes serán considerados como vehículos prioritarios y participarán igualmente de las prerrogativas indicadas en el párrafo anterior.

Disposición Adicional Décima. *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 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.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS



Disposición Transitoria Primera. *Afectación por el cambio de criterio delimitador de la zona de dominio público.*

Aquellas instalaciones, edificaciones, usos, servicios, o actividades en general que, no estándolo anteriormente, resulten ubicados total o parcialmente en la zona de dominio público como consecuencia de la aplicación del criterio de delimitación de dicha zona fijado en el artículo 105, mantendrán la situación legal y administrativa que tuvieren antes de la entrada en vigor de la Ley 37/2015, sin perjuicio de lo establecido en su Disposición Transitoria Segunda.

Dichos terrenos, bienes y derechos serán susceptibles de expropiación si a juicio de la Dirección General de Carreteras se estimare necesario.

Al respecto de dichas instalaciones, edificaciones, usos, servicios o actividades en general no podrán realizarse más acciones que las imprescindibles para su conservación y mantenimiento, y de aquellas otras actuaciones básicas por razones de seguridad, accesibilidad, ornato, salubridad, higiene, medioambiental o eficiencia energética debidamente justificadas, o por cumplimiento de la normativa vigente, siempre que ello no suponga una modificación del uso o actividad del inmueble, y previa autorización administrativa del titular de la vía. Salvo estos supuestos, no será posible su ampliación o modificación a excepción de su retirada o finalización. Ello no generará en ningún caso derecho a indemnización, y las nuevas actuaciones que se promoviesen en dichos terrenos deberán ajustarse al nuevo régimen general de limitaciones a la propiedad resultante de la aplicación de la antedicha ley.

Disposición Transitoria Segunda. *Régimen sancionador de las concesiones.*

El nuevo régimen sancionador establecido en el artículo 41.2.k) de la Ley 37/2015 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 Transitoria Tercera. *Afección de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.*

Tanto los titulares de actividades mercantiles o industriales que se anuncian en carteles informativos a los que hace referencia el artículo 120 y que no cumplen con lo dispuesto en él, como también los carteles informativos instalados a los que fuere de aplicación el artículo 37.4 de la Ley 37/2015, deberán, en el plazo de doce meses a contar desde la entrada en vigor de este Reglamento, adecuar a su costa los carteles informativos existentes a las características y exigencias dictadas en el artículo 123, para que puedan ser autorizados conforme al procedimiento desarrollado en el Título VIII de este Reglamento. En caso de no realizar tal



adecuación deberán retirarlos a su costa, siendo de aplicación, en su caso, el régimen de infracciones y sanciones establecido en la Ley 37/2015 y el presente Reglamento.

No obstante, la Dirección General de Carreteras podrá, en este periodo transitorio y mientras no se regularice su situación, ordenar, incluso en las travesías y los tramos urbanos, la retirada o modificación de aquellos carteles informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, en aplicación del artículo 37.4 de la Ley 37/2015.

Disposición transitoria cuarta. *Régimen transitorio de expropiaciones.*

1. Con las salvedades y particularidades establecidas en el Capítulo VI de la Ley 37/2015 para travesías y tramos urbanos, los terrenos del dominio público viario definidos conforme al artículo 29.1 de la Ley 37/2015 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 tales terrenos conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, quedarán sujetos al régimen establecido en la Ley 37/2015 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 carretera. 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 de la Ley 37/2015 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 transitoria.

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 por obras de carreteras.