

18844 LLEI 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres. («BOE» 182, de 30-7-1988, i «BOE» 272, de 12-11-1988.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei. Sapigueu: que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

La Constitució espanyola, a l'article 149.1.21a i 1.24a, atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interès general, la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma. Finalitzat el procés de traspàs de funcions i serveis de l'Estat a les comunitats autònomes en matèria de carreteres, i en avançat desenvolupament el Pla general de carreteres 1984-1991, és necessari revisar i actualitzar el règim vigent en la matèria i, en concret, substituir la Llei 51/1974, de 19 de desembre, de carreteres, per una altra que ofereixi vies aptes per superar problemes i satisfer necessitats i, alhora, salvaguardar i garantir els interessos generals de l'Estat que hi ha en aquest sector públic.

Aquesta nova Llei de carreteres intenta regular els variats aspectes del servei viari, mitjançant normes que responen tant a les noves exigències tècniques i a les actuals demandes dels usuaris com a la realitat de l'organització territorial nascuda de la Constitució. Així mateix, actualitza les definicions de les carreteres i en formula una nova classificació i denominació.

En matèria de plans, estudis de planejament i projectes, s'estableix la coordinació necessària amb els instruments del planejament urbanístic i amb les activitats d'aquesta classe que realitzen altres administracions públiques.

Els preceptes reguladors de l'ús, explotació i defensa de la carretera s'orienten directament tant a potenciar i millorar els variats serveis, principals i complementaris, exigits pels usuaris, com a la protecció i conservació del mateix patrimoni viari, que ha de ser objecte d'una atenció curosa i acurada, utilitzant i aplicant estrictament els procediments que conté la Llei per sancionar degudament les infraccions a aquesta.

Finalment, s'actualitza l'especial règim jurídic regulador de les denominades xarxes arterials i travesseres, d'acord amb les circumstàncies peculiars de les carreteres i trams d'aquestes que transcorren per sòl urbà.

CAPÍTOL PRIMER

Disposicions generals

Article 1

És objecte d'aquesta Llei la regulació de la planificació, projecció, construcció, conservació, finançament, ús i explotació de les carreteres estatals.

Article 2

1. Es consideren carreteres les vies de domini i ús públic projectades i construïdes fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

2. Per les seves característiques, les carreteres es classifiquen en autopistes, autovies, vies ràpides i carreteres convencionals.

3. Són autopistes les carreteres que estan especialment projectades, construïdes i senyalitzades com a tals per a la circulació exclusiva d'automòbils i que reuneixen les característiques següents:

- a) No tenir-hi accés les propietats adjacents.
- b) No travessar a nivell cap altra senda, via, línia de ferrocarril o tramvia ni ser travessada a nivell per cap senda, via de comunicació o servitud de pas.
- c) Constar de diferents calçades per a cada sentit de circulació, separades entre si, excepte en punts singulars o amb caràcter temporal, per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en casos excepcionals, per altres mitjans.

4. Són autovies les carreteres que, tot i no reunir tots els requisits de les autopistes, tenen calçades separades per a cada sentit de la circulació i limitació d'accessos a les propietats adjacents.

5. Són vies ràpides les carreteres d'una sola calçada i amb limitació total d'accessos a les propietats adjacents.

6. Reglamentàriament s'han d'establir les limitacions a la circulació en les carreteres dels diferents tipus de vehicles.

7. Són carreteres convencionals les que no reuneixen les característiques pròpies de les autopistes, autovies i vies ràpides.

8. Són àrees de servei les zones adjacents amb les carreteres, dissenyades expressament per albergar instal·lacions i serveis destinats a la cobertura de les necessitats de la circulació, i poden incloure estacions de subministrament de carburants, hotels, restaurants, tallers de reparació i altres serveis anàlegs destinats a facilitar la seguretat i comoditat dels usuaris de la carretera.

Article 3

1. No tenen la consideració de carreteres:

- a) Els camins de servei, entenent com a tals els construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques dels seus titulars.
- b) Els camins construïts per les persones privades amb finalitat anàloga als camins de servei.

2. Quan les circumstàncies dels camins de servei ho permetin i ho exigeixi l'interès general, aquests s'han d'obrir a l'ús públic, segons la seva naturalesa i legislació específica. En aquest cas han d'observar les normes d'utilització i seguretat pròpies de les carreteres i s'hi ha d'aplicar, si és procedent, la Llei d'expropiació forçosa als efectes d'indemnització.

Article 4

1. Són carreteres estatals les integrades en un itinerari d'interès general o la funció del qual en el sistema de transport afecti més d'una comunitat autònoma.

2. Les carreteres a què es refereix l'apartat anterior constitueixen la xarxa de carreteres de l'Estat, que es pot modificar mitjançant un reial decret, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, en els supòsits següents:

2.1 Per canvi de titularitat de carreteres existents en virtut d'un acord mutu amb les administracions públiques interessades.

2.2 Per la construcció per l'Estat de noves carreteres integrades en un itinerari d'interès general o la funció del qual en el sistema de transport afecti més d'una comunitat autònoma.

3. Als efectes del que estableix el punt 2.2 d'aquest article, es consideren itineraris d'interès general aquells en què es doni alguna de les circumstàncies següents:

3.1 Formar part dels principals itineraris de trànsit internacional, inclosos en els convenis corresponents.

3.2 Constituir l'accés a un port o aeroport d'interès general.

3.3 Servir d'accés als principals passos fronterers.

3.4 Enllaçar les comunitats autònomes, connectant els principals nuclis de població del territori de l'Estat de manera que formin una xarxa contínua que suporti regularment un trànsit de llarg recorregut.

4. En cap cas no tenen la consideració de nova carretera les duplicacions de calçada, els condicionaments de traçat, els eixamplaments de plataforma, les millores de ferm, les variants i, en general, totes les altres actuacions que no comportin una modificació substancial en la funcionalitat de la carretera preexistent.

CAPÍTOL II

Règim de les carreteres

SECCIÓ 1a PLANIFICACIÓ, ESTUDIS I PROJECTES

Article 5

Els plans de carreteres de l'Estat, de les comunitats autònomes i de les entitats locals s'han de coordinar entre si en el que es refereixi a les seves incidències mútues, per garantir la unitat del sistema de comunicacions i harmonitzar els interessos públics afectats, utilitzant a aquest efecte els procediments legalment establerts.

Article 6

1. El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme ha de sotmetre els estudis i projectes de carreteres estatals que afectin les activitats d'altres departaments ministerials al seu informe de conformitat amb el que estableixen en aquest aspecte les disposicions vigents.

2. Els ministeris d'Obres Públiques i Urbanisme i de Defensa han d'arbitrar conjuntament les mesures necessàries per assegurar la coordinació adequada en les matèries a què es refereix aquesta Llei quan així convingui a les necessitats de la defensa nacional.

Article 7

1. Els estudis de carreteres que en cada cas requereixi l'execució d'una obra s'han d'adaptar als tipus següents, establerts pel que fa a la seva finalitat:

a) Estudis de planejament.

Consisteix en la definició d'un esquema viari en un determinat any horitzó, així com de les seves característiques i dimensions recomanables, necessitats de sòl i altres limitacions, a la vista del planejament territorial i del transport.

b) Estudi previ.

Consisteix en la recopilació i anàlisi de les dades necessàries per definir en línies generals les diferents solucions d'un determinat problema, valorant-ne tots els efectes.

c) Estudi informatiu.

Consisteix en la definició, en línies generals, del traçat de la carretera, als efectes que pugui servir de base a l'expedient d'informació pública que s'incoï si s'escau.

d) Avantprojecte.

Consisteix en l'estudi a escala adequada i en la consegüent avaluació de les millors solucions al problema plan-

tejat, de manera que es pugui concretar la solució òptima.

e) Projecte de construcció.

Consisteix en el desenvolupament complet de la solució òptima, amb el detall necessari per fer-ne factible la construcció i explotació posterior.

f) Projecte de traçat.

És la part del projecte de construcció que en conté els aspectes geomètrics, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.

2. Els estudis i projectes esmentats han de constar dels documents que es determinin reglamentàriament.

Article 8

1. L'aprovació dels projectes de carreteres estatals implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i adquisició de drets corresponents, als efectes d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds.

2. La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació també s'ha de referir als béns i drets compromesos en el replantejament del projecte i en les modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

3. Als efectes indicats als apartats anteriors, els projectes de carreteres i les seves modificacions han de comprendre la definició del traçat d'aquestes i la determinació dels terrenys, construccions o altres béns o drets que s'estimi necessari ocupar o adquirir per a la construcció, defensa o servei d'aquelles i la seguretat de la circulació.

Article 9

Els projectes d'autopistes i autovies que comportin un nou traçat, així com els de noves carreteres, han d'incloure l'avaluació d'impacte ambiental corresponent d'acord amb la normativa aplicable a aquest efecte.

SECCIÓ 2a CONSTRUCCIÓ

Article 10

1. Quan es tracti de construir carreteres o variants no incloses en el planejament urbanístic vigent dels nuclis de població als quals afectin, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme ha de remetre l'estudi informatiu corresponent a les comunitats autònomes i corporacions locals afectades, per tal que durant el termini d'un mes examinin si el traçat proposat és el més adequat per a l'interès general i per als interessos de les localitats, províncies i comunitats autònomes que afecti la nova carretera o variant. Transcorregut el termini esmentat i un mes més sense que les administracions públiques esmentades informin sobre això, s'entén que estan d'acord amb la proposta formulada.

En cas de disconformitat, que necessàriament ha de ser motivada, l'expedient s'ha d'eleva al Consell de Ministres, que ha de decidir si és procedent executar el projecte, i en aquest cas ha d'ordenar la modificació o revisió del planejament urbanístic afectat, que s'ha d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des de la seva aprovació.

2. Acordada la redacció, revisió o modificació d'un instrument de planejament urbanístic que afecti carreteres estatals, l'òrgan competent per atorgar la seva aprovació inicial ha d'enviar, abans de l'aprovació esmentada, el contingut del projecte al Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, perquè emeti, en el termini d'un mes, i amb caràcter vinculant, un informe comprensiu dels suggeriments que estimi convenient.

Si transcorregut aquest termini i un mes més el departament no ha evacuat l'informe esmentat, s'entén la seva conformitat amb aquest.

3. Als municipis que no tinguin planejament urbanístic aprovat, l'aprovació definitiva dels estudis indicats a l'apartat u d'aquest article comporta la inclusió de la nova carretera o variant en els instruments de planejament que s'elaborin amb posterioritat.

4. Amb independència de la informació oficial a què es refereixen els apartats anteriors, s'ha de portar a terme, en la forma prevista a la Llei de procediment administratiu de 17 de juliol de 1958, un tràmit d'informació pública durant un període de trenta dies hàbils. Les observacions en aquest tràmit han de versar sobre les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès general de la carretera i sobre la concepció global del seu traçat.

L'aprovació de l'expedient d'informació pública correspon al ministre d'Obres Públiques i Urbanisme.

Article 11

1. L'expropiació de béns i drets i la imposició de servituds, si s'escau, necessàries per a la construcció de les carreteres a què es refereix aquest capítol, s'ha d'efectuar d'acord amb el que estableix la Llei d'expropiació forçosa, de 16 de desembre de 1954.

2. Les expropiacions a què donin lloc les obres concernents a les travesseres i als trams de carretera a què es refereix el capítol IV d'aquesta Llei queden sotmeses a les prescripcions de la normativa legal sobre règim del sòl i ordenació urbana i normes que la complementin i despleguin.

3. En els supòsits a què es refereix l'apartat anterior, l'Administració expropiadora se subroga en la posició jurídica del propietari expropiat als efectes del seu dret a l'aprofitament urbanístic que correspongui als terrenys segons l'ordenació en vigor.

Article 12

Les obres de construcció, reparació o conservació de carreteres estatals pel fet de constituir obres públiques d'interès general no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1, b), de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

SECCIÓ 3a FINANÇAMENT

Article 13

1. El finançament de les actuacions en la xarxa de carreteres de l'Estat s'efectua mitjançant les consignacions que s'incloguin en els pressupostos generals de l'Estat, els recursos que provinguin d'altres administracions públiques, d'organismes nacionals i internacionals i excepcionalment de particulars.

2. Igualment, el finançament es pot produir mitjançant contribucions especials en la forma i amb els requisits que conté l'article 14.

3. Les carreteres de l'Estat que s'hagin d'explotar en règim de gestió indirecta es financen mitjançant els recursos propis de les societats concessionàries, els aliens que aquestes mobilitzin i les subvencions que es puguin atorgar.

Article 14

1. Es poden imposar contribucions especials quan de l'execució de les obres que es realitzin per a la construcció de carreteres, accessos i vies de servei, en resulti l'obtenció per part de persones físiques o jurídiques d'un benefici especial, encara que aquest no es pugui fixar en una

quantitat concreta. L'augment de valor de determinades finques com a conseqüència de l'execució de les obres té, a aquests efectes, la consideració de benefici especial.

2. Són subjectes passius d'aquestes contribucions especials els que es beneficiïn de manera directa amb les carreteres, accessos i vies de servei, i, especialment, els titulars de les finques i establiments adjacents i els de les urbanitzacions, la comunicació dels quals resulti millorada.

3. La base imposable es determina pel següent percentatge del cost total de les obres, incloent-hi el preu just de les expropiacions, excepte, quant al subjecte passiu que sigui titular del bé expropiat, la part corresponent del preu just:

– Amb caràcter general, fins al 25 per 100.

– En les vies de servei, fins al 50 per 100.

– En els accessos d'ús particular per a un nombre determinat de finques, urbanitzacions o establiments, fins al 90 per 100.

4. L'import total de les contribucions especials es reparteix entre els subjectes passius atenent els criteris objectius que, segons la naturalesa de les obres, construccions i circumstàncies que hi concorrin, es determinin d'entre els que figuren a continuació:

a) Superfície de les finques beneficiades.

b) Situació, proximitat i accessos a la carretera de les finques, construccions, instal·lacions, explotacions o urbanitzacions.

c) Bases imposables en les contribucions territorials de les finques beneficiades.

d) Els que determini el reial decret que estableixi la contribució especial en consideració a les circumstàncies particulars que concorrin en l'obra.

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

SECCIÓ 4a EXPLOTACIÓ

Article 15

L'explotació de la carretera comprèn les operacions de conservació i manteniment, les actuacions encaminades a la defensa de la via i al seu millor ús, incloent-hi les referents a senyalització, ordenació d'accessos i ús de les zones de domini públic, de servitud i d'afecció,

Article 16

1. L'Estat, com a regla general, explota directament les carreteres al seu càrrec, i la utilització és gratuïta per a l'usuari, o, excepcionalment, mitjançant el pagament d'un peatge, les tarifes del qual ha d'aprovar el Govern.

2. Les carreteres també poden ser explotades per qualsevol dels sistemes de gestió indirecta dels serveis públics que estableix la Llei de contractes de l'Estat.

3. No estan obligats a l'abonament d'un peatge els vehicles de les Forces Armades, els dels cossos i forces de seguretat, els de les autoritats judicials, les ambulàncies, els dels serveis contra incendis i els de la mateixa explotació, en el compliment de les seves respectives funcions específiques.

Article 17

Les carreteres estatals en règim de concessió administrativa es regeixen pel que disposa la legislació específica.

Article 18

1. Si l'exploració de la carretera estatal s'efectua per gestió interessada, concert amb persona natural o jurídica, o per una societat d'economia mixta, correspon al Consell de Ministres acordar, mitjançant un reial decret, els termes de la gestió i la constitució de la societat.

2. Les persones físiques o jurídiques, públiques o privades, que en aplicació dels sistemes esmentats resultin titulars de l'exploració de les carreteres poden gaudir dels beneficis fiscals i financers que per a les carreteres en règim de concessió preveu la legislació vigent. Aquests beneficis només els pot atorgar el Govern en el reial decret abans esmentat i amb els mateixos condicionaments establerts en el supòsit de ser objecte la carretera de concessió administrativa.

3. El contracte de gestió, el concert o els estatuts socials, si s'escau, han de determinar el corresponent règim juridicoadministratiu i economicofinancer, així com les fórmules de repartiment entre els contractants o socis dels beneficis i riscos de la gestió.

Article 19

1. L'Administració de l'Estat ha de facilitar l'existència de les àrees de servei necessàries per a la comoditat de l'usuari i el bon funcionament de la circulació.

2. Reglamentàriament s'han d'establir les distàncies mínimes entre aquestes i les seves característiques funcionals, de tal manera que es garanteixi la prestació dels serveis essencials així com la seguretat i comoditat dels usuaris, la protecció del paisatge i altres elements naturals de l'entorn.

3. No es poden instal·lar àrees de servei en les variants o carreteres de circumval·lació, i aquesta prohibició s'estén als cinc quilòmetres immediatament anteriors o posteriors a aquestes.

4. Les àrees de servei poden ser explotades per qualssevol dels sistemes de gestió de serveis públics que estableix la Llei de contractes de l'Estat.

Les condicions per a l'atorgament de concessions d'àrees de servei s'han d'establir en un plec de condicions generals que ha d'aprovar el Govern.

CAPÍTOL III

Ús i defensa de les carreteres

SECCIÓ 1a LIMITACIONS DE LA PROPIETAT

Article 20

Als efectes d'aquesta Llei s'estableixen a les carreteres les zones següents: de domini públic, de servitud i d'afecció.

Article 21

1. Són de domini públic els terrenys ocupats per les carreteres estatals i els seus elements funcionals i una franja de terreny de vuit metres d'amplada en autopistes, autovies i vies ràpides, i de tres metres en la resta de les carreteres, a cada costat de la via, mesurades en horitzontal i perpendicularment a l'eix d'aquesta, des de l'aresta exterior de l'esplanació.

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

En els casos especials de ponts, viaductes, túnels, estructures o obres similars, es pot fixar com a aresta exterior de l'esplanació la línia de projecció ortogonal de la vora de les obres sobre el terreny.

En tot cas és de domini públic el terreny ocupat pels suports de l'estructura.

2. És un element funcional d'una carretera tota zona permanentment afecta a la conservació d'aquesta o a l'exploració del servei públic viari, com ara les destinades a descans, estacionament, auxili i atenció mèdica d'urgència, pesatge, parada d'autobusos i altres finalitats auxiliars o complementàries.

3. Només es poden fer obres o instal·lacions a la zona de domini públic de la carretera, amb l'autorització prèvia del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, quan la prestació d'un servei públic d'interès general ho exigeixi. Tot això sense perjudici d'altres competències concurrents i del que estableix l'article 38.

Article 22

1. La zona de servitud de les carreteres estatals consisteix en dues franges de terreny als dos costats d'aquestes, delimitades interiorment per la zona de domini públic definida a l'article 21 i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació a una distància de 25 metres en autopistes, autovies i vies ràpides, i de vuit metres en la resta de les carreteres, mesurades des de les arestes esmentades.

2. A la zona de servitud no es poden fer obres ni es permeten més usos que els que siguin compatibles amb la seguretat viària, amb l'autorització prèvia, en qualsevol cas, del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, sense perjudici d'altres competències concurrents i del que estableix l'article 38.

3. En tot cas, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot utilitzar o autoritzar la utilització de la zona de servitud per raons d'interès general o quan ho requereixi el millor servei de la carretera.

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

Article 23

1. La zona d'afecció d'una carretera estatal consisteix en dues franges de terreny als dos costats d'aquesta, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació a una distància de 100 metres en autopistes, autovies i vies ràpides, i de 50 metres en la resta de les carreteres, mesurades des de les arestes esmentades.

2. Per executar a la zona d'afecció qualsevol tipus d'obres i instal·lacions fixes o provisionals, canviar l'ús o destinació d'aquestes i plantar o talar arbres es requereix l'autorització prèvia del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, sense perjudici d'altres competències concurrents i del que estableix l'article 38.

3. En les construccions i instal·lacions ja existents a la zona d'afecció es poden fer obres de reparació i millora, amb l'autorització prèvia corresponent, una vegada constatats la seva finalitat i contingut, sempre que no impliquin un augment de volum de la construcció i sense que l'increment de valor que aquelles comportin pugui ser tingut en compte a efectes expropiatoris, tot això, així mateix, sense perjudici de les altres competències concurrents i del que disposa l'article 39.

4. La denegació de l'autorització s'ha de fundar en les previsions dels plans o projectes d'ampliació o variació de la carretera en un futur no superior a deu anys.

Article 24

1. Fora dels trams urbans de les carreteres estatals queda prohibit realitzar publicitat en qualsevol lloc visible des de la zona de domini públic de la carretera, sense

que aquesta prohibició doni en cap cas dret a indemnització.

2. Als efectes d'aquest article no es considera publicitat els cartells informatius autoritzats pel Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

Article 25

1. Als dos costats de les carreteres estatals s'estableix la línia límit d'edificació, des de la qual fins a la carretera queda prohibit qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, a excepció de les que siguin imprescindibles per a la conservació i manteniment de les construccions existents. La línia límit d'edificació se situa a 50 metres en autopistes, autovies i vies ràpides i a 25 metres en la resta de les carreteres de l'aresta exterior de la calçada més pròxima, mesurades horitzontalment a partir de l'aresta esmentada. S'entén que l'aresta exterior de la calçada és la vora exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general.

2. Amb caràcter general, a les carreteres estatals que recorren totalment i parcialment per zones urbanes el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a la fixada al punt anterior, sempre que ho permeti el planejament urbanístic corresponent, d'acord amb el procediment que s'estableixi reglamentàriament.

3. Així mateix, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, amb l'informe previ de les comunitats autònomes i entitats locals afectades, pot fixar, per raons geogràfiques o socioeconòmiques, una línia límit d'edificació inferior a l'establerta amb caràcter general, aplicable a determinades carreteres estatals en zones o comarques perfectament delimitades.

4. No obstant el que disposen els apartats anteriors, en les variants o carreteres de circumval·lació que es construeixin per eliminar les travesseres de les poblacions, la línia límit d'edificació s'ha de situar a 100 metres mesurats horitzontalment a partir de l'aresta exterior de la calçada en tota la longitud de la variant.

Article 26

A la zona de servitud i a la compresa fins a la línia límit d'edificació, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot procedir a l'expropiació dels béns existents, i la declaració d'utilitat pública s'entén implícita, sempre que hi hagués prèviament un projecte aprovat de traçat o de construcció per a reparació, ampliació o conservació de la carretera que la fes indispensable o convenient.

Article 27

1. Els delegats del Govern i governadors civils, a instància o amb l'informe previ del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, han de disposar la paralització de les obres i la suspensió d'usos no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes en les autoritzacions.

2. Aquestes autoritats han de demanar al Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme que efectui la comprovació adequada de les obres paralitzades i els usos sospesos, i, en el termini de dos mesos, han d'adoptar una de les resolucions següents:

a) Demolir les obres i instal·lacions o impedir definitivament els usos no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes en l'autorització.

b) Ordenar la instrucció dels oportuns expedients per a l'eventual legalització de les obres o instal·lacions o autorització dels usos que s'adaptin a les normes aplicables.

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

Article 28

1. El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot limitar els accessos a les carreteres estatals i establir amb caràcter obligatori els llocs en què es poden construir aquests accessos.

2. Així mateix queda facultat per reordenar els accessos existents per tal de millorar l'explotació de la carretera i la seguretat viària, i per a això pot expropiar els terrenys necessaris.

3. Quan els accessos no previstos els sol·licitin els propietaris o usufructuaris d'una propietat adjacent, o altres directament interessats, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot convenir amb aquests l'aportació econòmica que sigui procedent en cada cas, sempre que l'accés sigui d'interès públic o hi hagi la impossibilitat d'un altre tipus d'accés.

4. Les propietats adjacents no tenen accés directe a les noves carreteres, a les variants de població i de traçat ni als nous trams de calçada d'interès general de l'Estat, llevat que siguin calçades de servei.

SECCIÓ 2a ÚS DE LES CARRETERES

Article 29

El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, sense perjudici del que estableixen altres disposicions i de les facultats d'altres departaments ministerials, pot imposar, en l'àmbit de les seves competències, quan les condicions, situacions, exigències tècniques o seguretat viària de les carreteres estatals ho requereixin, limitacions temporals o permanents a la circulació en certs trams o parts de les carreteres. Igualment li competeix fixar les condicions de les autoritzacions excepcionals que si s'escau pugui atorgar l'òrgan competent i senyalitzar les corresponents ordenacions resultants de la circulació.

Article 30

El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme pot establir en punts estratègics de la xarxa de carreteres de l'Estat instal·lacions d'aforament i estacions de pesatge per al coneixement i control de les característiques de la demanda de trànsit sobre la infraestructura de les carreteres. Les sobrecàrregues que constitueixin una infracció les sancionen les autoritats competents en cada cas.

SECCIÓ 3a INFRACCIONS I SANCIONS

Article 31

1. Incorren en responsabilitat administrativa els que cometin qualsevol de les infraccions tipificades als apartats següents d'aquest article.

2. Són infraccions lleus:

a) Realitzar obres, instal·lacions o actuacions no permeses a les zones de domini públic, de servitud o d'afecció de la carretera, portades a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir alguna de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan puguin ser objecte de legalització posterior.

b) Col·locar, abocar, llançar o abandonar dins la zona de domini públic objectes o materials de qualsevol naturalesa.

c) Realitzar en l'esplanació o en la zona de domini públic plantacions o canvis d'ús no permesos o sense l'autorització pertinent, o sense atènyer-se a les condicions de l'autorització atorgada.

3. Són infraccions greus:

a) Realitzar obres, instal·lacions o actuacions no permeses a les zones de domini públic, de servitud o d'afecció de la carretera, portades a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir algunes de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan no en sigui possible la legalització posterior.

b) Deteriorar qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació, orientació i seguretat de la circulació, o modificar-ne intencionadament les característiques o situació.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol obra o instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals.

d) Col·locar o abocar objectes o materials de qualsevol naturalesa que afectin la plataforma de la carretera.

e) Realitzar en l'esplanació o en la zona de domini públic encreuaments aeris o subterranis no permesos o sense l'autorització pertinent o sense atènyer-se a les condicions de l'autorització atorgada.

f) Col·locar cartells informatius a les zones de domini públic, servitud i afecció sense l'autorització del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

4. Són infraccions molt greus:

a) Realitzar obres, instal·lacions o actuacions no permeses entre l'aresta exterior de l'esplanació i la línia d'edificació, portades a terme sense les autoritzacions o llicències requerides, o incomplir alguna de les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades.

b) Sostreure, deteriorar o destruir qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació, orientació i seguretat de la circulació o modificar-ne intencionadament les característiques o situació, quan s'impeideixi que l'element de què es tracti continui prestant la seva funció.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar qualsevol obra o instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals quan les actuacions afectin la calçada o les voreres.

d) Establir a la zona d'afecció instal·lacions de qualsevol naturalesa o realitzar alguna activitat que siguin perilloses, incòmodes o insalubres per als usuaris de la carretera sense adoptar les mesures pertinents per evitar-ho.

e) Danyar o deteriorar la carretera circulant amb pesos o càrregues que excedeixin els límits autoritzats.

f) Les qualificades de greus quan s'aprecii reincidència.

g) Establir qualsevol classe de publicitat visible des de la zona de domini públic de la carretera.

Article 32

1. El procediment per sancionar les infraccions als preceptes d'aquesta Llei s'inicia d'ofici per acord del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme o com a conseqüència d'una denúncia formulada per particulars.

2. En els supòsits en què els actes comesos contra la carretera o els seus elements puguin ser constitutius d'un delictes o falta, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme passa el tant de culpa a l'autoritat judicial competent i s'absté de prosseguir el procediment sancionador mentre aquesta no s'hagi pronunciat. La sanció de l'autoritat judicial exclou la imposició d'una multa administrativa. Si no s'ha estimat l'existència d'un delictes o falta, l'Administració pot prosseguir l'expedient sancionador amb base en els fets que els tribunals hagin considerat provats.

Article 33

1. Les infraccions a què es refereix l'article 31 se sancionen atenent els danys i perjudicis produïts, si s'escau,

el risc creat i la intencionalitat del causant, amb les multes següents:

– Infraccions lleus, multa de 25.000 a 250.000 pessetes.
– Infraccions greus, multa de 250.001 a 1.000.000 de pessetes.

– Infraccions molt greus, multa d'1.000.001 a 25.000.000 de pessetes.

2. Amb independència de les multes previstes a l'apartat anterior, els òrgans sancionadors, una vegada transcorreguts els terminis assenyalats en el requeriment corresponent, poden imposar multes coercitives, de conformitat amb el que estableix la Llei de procediment administratiu.

La quantia de cadascuna de les multes no pot superar el 20 per 100 de la multa fixada per a la infracció comesa.

Article 34

1. La imposició de sancions per infraccions lleus respon al governador civil; la de les greus, al ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, i la de les molt greus, al Consell de Ministres.

2. La imposició de la sanció que correspongui és independent de l'obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats, i el seu import el fixa el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

Article 35

El termini de prescripció de les infraccions a què es refereix l'article 31 és de quatre anys per a les greus i molt greus, i d'un any, per a les lleus.

CAPÍTOL IV

Travesseres i xarxes arterials

Article 36

Els trams de carretera estatal que discorren per sòl urbà o estiguin inclosos en una xarxa arterial es regeixen per les disposicions d'aquest capítol i per les altres que conté aquesta Llei en el que siguin aplicables.

Article 37

1. Als efectes d'aquesta Llei es denomina xarxa arterial d'una població o grup de poblacions el conjunt de trams de carretera actuals o futurs, que estableixin de manera integrada la continuïtat i connexió dels diferents itineraris d'interès general de l'Estat, o prestin l'accés adequat als nuclis de població afectats.

2. Es consideren trams urbans aquells de les carreteres estatals que discorren per sòl qualificat d'urbà pel corresponent instrument de planejament urbanístic. Es considera travessera la part de tram urbà en què hi ha edificacions consolidades almenys en les dues terceres parts de la seva longitud i un entramat de carrers almenys en un dels marges.

Article 38

1. Tota actuació en una xarxa arterial s'ha d'establir amb l'acord previ entre les diferents administracions públiques interessades de manera coordinada amb el planejament urbanístic vigent.

2. A aquest efecte, s'han d'utilitzar els procediments legalment establerts per assegurar la col·laboració i coherència d'actuacions en una xarxa arterial en matèria d'inversió i de prestació de serveis.

3. A falta d'acord, el Consell de Ministres, a proposta del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, pot aprovar

l'execució de les actuacions necessàries en els trams d'una xarxa arterial que formin o puguin formar part de la xarxa estatal de carreteres.

Article 39

1. L'atorgament d'autoritzacions per realitzar obres o activitats no executades pel Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme a la zona de domini públic dels trams urbans correspon als ajuntaments, amb l'informe previ vinculant del departament ministerial esmentat, que ha de versar sobre aspectes relatius a disposicions d'aquesta Llei.

2. A les zones de servitud i afecció dels trams de carretera indicats al número anterior, excloent-ne les travesseres, les autoritzacions d'usos i obres les han d'atorgar els ajuntaments.

Quan no estigui aprovat definitivament cap instrument de planejament urbanístic aquells han de demanar, amb caràcter previ, l'informe del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

3. En les travesseres de carretera estatals correspon als ajuntaments l'atorgament de tota classe de llicències i autoritzacions sobre els terrenys i edificacions adjacents o situades a les zones de servitud o afecció.

Article 40

1. La conservació i explotació de tot tram de carretera estatal que discorri per sòl urbà correspon al Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

2. Les carreteres estatals o trams determinats d'aquestes s'han de lliurar als ajuntaments respectius en el moment en què adquireixin la condició de vies urbanes. L'expedient s'ha de promoure a instància de l'ajuntament o del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, i l'ha de resoldre el Consell de Ministres. Excepcionalment el pot resoldre el titular del departament esmentat quan hi hagi un acord entre l'òrgan cedent i el cessionari.

3. No obstant el que disposen els apartats anteriors, el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme i les corporacions locals respectives poden convenir el que estimin procedent amb vista a la millor conservació i funcionalitat d'aquestes vies.

Article 41

La utilització de les carreteres en els trams urbans i, de manera especial, en les travesseres s'ha d'ajustar, a més del que disposa el capítol III d'aquesta Llei, al Codi de la circulació i a la normativa local corresponent.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. 1. Com a annex a aquesta Llei figura la relació i denominació de les carreteres estatals.

2. El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme ha d'actualitzar l'inventari de les carreteres estatals, la seva denominació i identificació, així com la informació sobre les característiques, situació, exigències tècniques, estat, viabilitat i nivell d'utilització d'aquestes.

Segona. 1. L'Administració de l'Estat ha de determinar la normativa tècnica bàsica d'interès general i, en particular, la relativa a la senyalització i abalisament de les carreteres, així com qualsevol altra que derivi del compliment de tractats, convenis, acords i recomanacions de caràcter internacional subscrits per Espanya.

2. El sistema internacional de senyals de carretera s'ha d'aplicar en totes les carreteres del territori nacional d'acord amb la legislació de l'Estat sobre aquesta matèria.

3. La identificació de les carreteres en les plaques de ruta i els senyals de l'abalisament s'han d'ajustar, en tot cas, als criteris que a aquest efecte determini la legislació de l'Estat.

Tercera. 1. La planificació, projecte, construcció, conservació, modificació, finançament, ús i explotació de les carreteres que siguin competència dels òrgans de govern dels territoris forals amb drets històrics s'ha d'efectuar de conformitat amb el règim jurídic en vigor.

2. La construcció en aquests territoris de noves carreteres que puguin afectar les facultats que corresponen a l'Estat, de conformitat amb l'article 149.1.21a i 1.24a de la Constitució, requereix la coordinació i acord amb aquest.

Quarta. El Govern, mitjançant un reial decret, pot actualitzar la quantia de les sancions previstes a l'article 33 aquesta Llei, atenent la variació que experimenti l'índex de preus al consum.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera. 1. Fins que no es dicti el Reglament d'aquesta Llei, s'ha de continuar aplicant, en el que no s'hi oposi, el Reial decret 1073/1977, de 8 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres.

2. Els preceptes del Reglament general de carreteres que regulen les autovies s'entenen referits a les vies ràpides que preveu aquesta Llei i no són aplicables a les autovies que s'hi defineixen.

Així mateix, la regulació que contenen els punts 3 a l'11 de l'article 117 del Reglament esmentat s'ha d'aplicar tant a les autopistes com a les autovies i vies ràpides definides en aquesta Llei.

Segona. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'ha de retirar qualsevol classe de publicitat visible des de la zona de domini públic de la carretera.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

1. Es deroguen les disposicions següents pel que fa a matèria de carreteres:

– Llei d'11 d'abril de 1939, que aprova el Pla d'obres públiques.

– Llei de 18 d'abril de 1941, que aprova el Pla d'obres públiques, complementari del que comprèn la Llei d'11 d'abril de 1939.

– Llei de 17 de juliol de 1945, que inclou en el Pla general de carreteres de l'Estat els accessos a aeroports.

– Llei de 18 de desembre de 1946, que aprova el Pla addicional al vigent de camins locals de l'Estat.

– Llei 51/1974, de 19 de desembre, de carreteres.

– Reial decret 2850/1977, de 23 de juliol, pel qual s'aprova la classificació de les xarxes de carreteres estatals existents.

– Apartats b) i c) de l'article 13 i apartat b) de l'article 15 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, sobre construcció, conservació i explotació de les autopistes de peatge en règim de concessió.

2. Queden derogades totes les disposicions que s'oposin al que estableix aquesta Llei.

DISPOSICIÓ FINAL

El Govern, a proposta del ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, ha d'aprovar el Reglament general d'execució d'aquesta Llei.

Per tant,
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Palma de Mallorca, 29 de juliol de 1988.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
FELIPE GONZÁLEZ MÁRQUEZ

ANNEX

CATÀLEG DE CARRETERES DE LA XARXA D'INTERÈS GENERAL DE L'ESTAT

CARRETERA	DENOMINACIÓ	COMENÇAMENT	FINAL	OBSERVACIONS
A-1	Autopista del Nord	Burgos (N-I)	Enllaç Armiñón (A-68)	
A-2	Autopista del Nord-est	Saragossa (N-II)	El Vendrell (A-7)	
		Papiol (A-7)	Barcelona	
A-4	Autopista del Sud	Dos Hermanas (N-IV)	Puerto Real	
A-6	Autopista del Nord-oest	Las Rozas	Adanero	
A-7	Autop. del Mediterrani	Frontera Francesa	València	
		Sella	Alacant	
A-8	Autop. del Cantàbric	Frontera Francesa	Sant Sebastià	
		Sant Sebastià	Bilbao (Basauri)	
		Gijón (Lloreda)	Avilés (Llaranes)	
A-9	Autopista de l'Atlàntic	A Coruña (N-550)	Santiago de Compostel·la	
		Pontevedra	Vigo	
A-17	Autopista de Barcelona	Autopista (A-18)	Montmeló	
A-19	Autopista Barcelona-Massanet	Montgat	Mataró	
A-49	Autopista Sevilla-Huelva	Sevilla	Huelva	
A-66	Autop. Lleó-Avilés i Gijón	Lleó (N-630)	Campomanes (N-630)	
		Oviedo	Serín (A-8)	
		Lloreda (A-8)	Gijón	
A-67	Autop. Santander-Torrelavega	Santander	Torrelavega	
A-68	Autopista Bilbao-Saragossa	Bilbao (Basauri)	Saragossa	
M-30	Circumval·lació de Madrid	Manoteras (N-I)	Nus Sud	
		Nus Sud	Puente del Rey (N-V)	
		Puente del Rey	Pta. de los Franceses	Actual N-500
		Pta. de los Franceses	Puerta de Hierro	Antiga N-VI
		Puerta de Hierro	Intersecció C-607	Actuals C-601 i C-606
		Intersecció C-602	Nus Nord	Actual C-607
		Nus Nord	Manoteras (N-I)	
B-30	Calçada laterals A-7			
MA-20	Ronda de Màlaga	Intersecció N-340	Màlaga	
N-I	Madrid a Irun	Madrid	L.P. d'Àlaba	
N-II	Madrid a França per Barcelona	Madrid	Barcelona (Port)	Inclou actual B-10
		Montgat	Frontera francesa	
N-III	Madrid a València	Madrid	València	
N-IV	Madrid a Cadis	Madrid	Cadis	
N-V	Madrid a Portugal per Badajoz	Madrid	Frontera portuguesa	
N-VI	Madrid a La Corunya	Madrid	A Coruña (N-550)	Inclou LC-210
N-100	Accés a l'aeroport de Madrid	N-II	Aeroport	Actual N-II/55
N-110	Sòria a Plasència	S. Esteban de Gormaz (N-122)	Plasència (N-630)	Inclou SG-712 i SG-724
N-111	Madrid a Pamplona i S. Sebastià	Medinaceli (N-II)	L.P. de Navarra	
N-113	Sòria a Pamplona	Int. N-122 (Agreda)	L.P. Navarra	Actual C-101

CARRETERA	DENOMINACIÓ	COMENÇAMENT	FINAL	OBSERVACIONS
N-120	Logronyo a Vigo	Int. N-232	Int. N-601	Inclou *****
		Lleó	Astorga (N-VI)	
		Toral de los Vados	Monforte	
		Monforte	Ourense	Actual C-546
		Ourense	Puerto de Vigo	
N-121	Tarassona a França per Dancharinea	Tarassona (N-122)	L.P. de Navarra	
N-122	Saragossa a Portugal per Zamora	Saragossa	Valladolid	
		Tordesillas	Frontera portuguesa	
N-123	Saragossa a França per la Val d'Aran	Barbastre	Benavarri	Inclou C-138, C-109, HU-904 i C-1311
N-124	Logronyo a Vitòria	Gimileo (N-232)	L.P. Àlaba (Briñas)	Actual N-232
N-125	Accés a l'aeroport de Saragossa	N-II	N-232	Actual Z-300
N-126	Accés a l'Autopista A-68	Casalarreina (N-232)	Enllaç A-68	Actual N-232
N-141	Bossost a França pel Portilló	Bossost (N-230)	Frontera francesa	Actual C-141
N-145	Seu d'Urgell a Andorra	Seu d'Urgell (N-260)	Frontera andorrana	Actual C-145
N-152	Barcelona a Puigcerdà	Ripoll (N-260)	Frontera francesa	
N-154	Accés a Llivia	Intersecció N-152	Llivia	Actual N-152 ramal Llivia
N-156	Accés a l'aeroport de Girona	N-II	Aeroport	Actual GE-534
N-204	Conca a Sòria	Sacedón (N-320)	Almadrones (N-II)	Actual C-204
N-211	Guadalajara a Alcanyís i Lleida	Alcolea del Pinar (N-II)	Monreal (N-330)	
		Caminreal (N-330)	Fraga (N-II)	Inclou l'actual C-231
N-220	Accés a l'aeroport de València	N-III	Aeroport	Actual V-611
N-225	Terol al Grau de Castelló	Alfáiz (N-234)	Grau de Castelló	Inclou les actuals *****
N-230	Tortosa a França per la Val d'Aran	Lleida (N-II)	Frontera francesa	
N-232	Vinaròs a Santander	Vinaròs	L.P. de Navarra	Inclou actual Z-190 i Z-***
		L.P. de Navarra	Pancorbo (N-I)	
		Sta. M. de Ribarredonda (N-I)	Pto. del Escudo (N-623)	
N-234	Sagunt a Burgos	Sagunt (N-340)	Terol (N-330)	
		Daroca (N-330)	Burgos (N-I)	
N-235	Accés a Amposta des de la A-7	A-7	Aldea (N-340)	Actual C-235
N-236	Accés a Lleida des de la A-2	Lleida (A-2)	Lleida (N-II)	
N-237	Sagunt al Grau	Sagunt (N-340)	Port de Sagunt	Actual C-237
N-238	Accés al port de Vinaròs	Uildecona (A-7)	Port de Vinaròs	Actual CS-332
N-240	Tarragona a S. Sebastià i Bilbao	Tarragona	Osca	
		Jaca N-330	L.P. de Navarra	Inclou actual C-134

CARRETERA	DENOMINACIÓ	COMENÇAMENT	FINAL	OBSERVACIONS
N-260	Eix Pirinenc	Frontera francesa	Figueres (N-II)	Actual C-252
		Figueres (N-II)	Besalú (C-150)	Actual C-260
		Besalú (C-150)	Ripoll (N-152)	Actual C-150
		Puigcerdà (N-152)	Adrall (C-1313)	Actual C-1313
		Adrall (C-1313)	Sort (C-147)	Actual C-146
		Sort (C-147)	La Pobla de Segur (C-147)	Actual C-147
		La Pobla de Segur (C-147)	Castilló de Sos (C-139)	Actual C-144
		Castilló de Sos (C-139)	Campo (C-139)	Actual C-139
		Campo (C-139)	Ainsa (C-138)	Actual C-140
		Ainsa (C-138)	Broto (C-140)	Actual C-138
		Broto (C-140)	Biescas (C-136)	Actual C-140
		Biescas (C-136)	Sabiánigo (N-330)	Actual C-136
N-301	Madrid a Cartagena	Ocaña (N-IV)	Port de Cartagena	
N-310	Ciudad Real a València	Manzanares (N-IV)	Villanueva de la Jara (N-320)	Inclou actuals CR-141, CR-132, C-400, CR-110, AB-170, C-3214, C-311 i CU-814
N-320	Albacete a Guadalajara i Burgos	La Gineta (N-301)	Guadalajara (N-II)	Inclou actuals C-102, C-100 i N-403
		Azuqueca (N-II)	Venturada (N-I)	
N-322	Còrdova a València	Bailèn (N-IV)	Requena (N-III)	
N-323	Bailèn a port de Motril	Bailèn (N-IV)	Port de Motril	
N-325	Terol a Múrcia	Novelda (N-330)	Crevillent	Actual N-330
N-330	Alacant a França per Saragossa	Alacant	Requena (N-III)	
		Utiel (N-III)	Saragossa (A-2)	Inclou la Z-170
		Saragossa (A-2)	Frontera francesa	
N-331	Còrdova a Màlaga	Cuesta del Espino (N-IV)	Màlaga	Inclou act. M-321 i M-342
N-332	Cartagena a València	Cartagena (N-301)	València (N-III)	Inclou tram urbà a Cartagena
N-335	Accés al port de València	Quart de Poblet (N-III)	Port de València	Actual V-30
N-337	Accés al port de Gandia	Gandia (N-332)	Grau de Gandia	Actual C-320
N-338	Accés a l'aeroport d'Alacant	N-332	Aeroport	Actual A-344
N-339	Accés a l'aeroport de Sevilla	N-IV	Aeroport	Act. SE-201 i SE-202
N-340	Cadis i Gibraltar a Barcelona	San Fernando (N-IV)	Alacant (N-332)	Inclou actual HU-241
		San Juan (N-332)	València	Inclou actual V-V-2084
		Puçol (A-7)	Barcelona	Inclou antiga N-II
N-341	Accés al port de Carboneras	Venta del Pobre (N-344)	Port de Carboneras	Actual AL-101
N-343	Accés a la dàrsena d'Escombreras del port de Cartagena	Alumbres (N-332)	Port d'Escombreras	Actual MU-321
N-344	Almeria a València per lecla	Almeria	Los Gallardos (N-340)	Inclou act. AL-100 i AL-332
		Alcantarilla (N-340)	Molina de Segura (N-301)	Inclou MU-534 i*****
		N-301	Fte. La Higuera (N-430)	Inclou MU-400, C-3213, C-3314, MU-424, AB-454, AB-450, A, 201, V-201 i C-320

CARRETERA	DENOMINACIÓ	COMENÇAMENT	FINAL	OBSERVACIONS
N-345	Accés a la dàrsena de Portman del port de Cartagena	La Unión (N-332)	Port de Portman	Actual MU-313
N-346	Accés a l'aeroport de Jerez de la Frontera	N-IV	Aeroport	Actual CA-401
N-348	Accés a l'aeroport de Màlaga	N-340	Aeroport	
N-351	Accés a La Línea	Inter. N-340	La Línea	
N-400	Toledo a Conca	Toledo	Conca	
N-401	Madrid a Ciudad Real per Toledo	Madrid	Ciudad Real (N-430)	Inclou act. CR-752
N-403	Toledo a Valladolid	Toledo	Adanero (N-601)	
N-420	Còrdova a Tarragona per Conca	Montoro (N-IV)	Ciudad Real (N-430)	Inclou CO-501 i camí de l'IRYDA Montoro-Cardeña
		Daimiel (N-430)	Ademús (N-330)	
		Terol (N-234)	Montalbán (N-211)	
		Valdealgorta (N-232)	Tarragona (N-340)	
N-430	Badajoz a València per Almansa	Torrefresneda (N-V)	Xàtiva (N-340)	Inclou C-413, CR-752 i CR-142
N-431	Sevilla a Portugal per Huelva	Sevilla	La Pañoleta (N-630)	
		La Nicoba (A-49)	Frontera portuguesa	Inclou act. N-101
N-432	Badajoz a Granada	Badajoz (N-V)	Granada	
N-433	Sevilla a Lisboa	Venda del Alto (N-630)	Frontera portuguesa	
N-435	Badajoz i Zafra a Huelva	Albuera (N-432)	S. Juan del Puerto (A-49)	
N-437	Accés a l'aeroport de Còrdova	Còrdova	Aeroport	
N-441	Accés al port de Huelva	Pequerillas (N-431)	Port de Huelva	
N-442	Accés al port exterior de Huelva	Huelva (N-441)	Port exterior de Huelva	Actual C-442
N-443	Accés a Cadis des de la N-IV	Puerto Real (A-4)	Cadis (N-IV)	Actual CA-610
N-501	Madrid a Salamanca	Àvila (N-110)	Salamanca (N-620)	
N-502	Àvila a Còrdova	Àvila (N-110)	Casar de Talavera (N-V)	Actual C-502
		Talavera (N-V)	Herrera del Duque	Actual C-503
		Herrera del Duque	Puerto de los Carneros (N-430)	Inclou C-413
		Puerto de los Carneros (N-430)	Almadén	Inclou *C-503, C-413, BA-V-4014, BA-V-4194 i CR-V-4194
		Almadén	Espiel (N-432)	Actual C-411
N-521	Trujillo a Portugal per Valencia de Alcántara	Trujillo (N-V)	Frontera portuguesa	
N-525	Zamora a Santiago	Benavente (N-VI)	Santiago (N-550)	Inclou OR-420, OR-421, C-620
N-532	Verín a Portugal	Verín (N-525)	Frontera portuguesa	Actual C-532
N-536	Lleó a Ourense	Ponferrada (N-VI)	La Rua (N-120)	
N-540	Lugo a Portugal per Ourense	Lugo (N-VI)	Cambeo (N-525)	
N-541	Ourense a Pontevedra	Ourense (N-525)	Pontevedra	Inclou OR-402
N-542	Accés a Ourense	Encreuament del F.C.	Intersecció N-525	
N-543	Accés a Lugo	Intersecció N-540	Intersecció N-540	Antiga N-540 i antiga N-VI

CARRETERA	DENOMINACIÓ	COMENÇAMENT	FINAL	OBSERVACIONS
N-547	Lugo a Santiago	Guntín (N-540)	Labacolla (N-634)	Actual C-547
N-550	La Corunya a Tuy	La Corunya	Tuy	Inclou *PO-312, PO-370 i PO-372
N-551	Accés a Tuy	Tuy	Nou Pont Internacional	Actual C-550
N-552	Accés al port de Vigo	Redondela (N-550)	Port de Vigo	Actual C-550
N-553	Accés a Pontevedra	Pontevedra Sud (A-9)	Pontevedra (N-558)	
N-554	Accés a Redondela	Vilaboa (N-550)	Cangas (A-9)	Actual C-550
N-555	Accés a l'aeroport de Vigo	Redondela	Aeroport	Actual PO-321
N-556	Accés a l'aeroport de Vigo	Vigo	Aeroport	Actual PO-322
N-557	Accés al port de La Corunya	La Corunya (N-550)	Port de La Corunya	Actual N-VI
N-558	Accés al port de Marín	Pontevedra (N-550)	Port de Marín	Actual PO-370
N-601	Madrid a Lleó per Valladolid	Adanero	Lleó	Inclou l'actual N-403
N-600	Madrid a Segòvia	San Rafael (N-VI)	Segòvia	
N-610	Palència a Ourense	Palència	Benavente (N-VI)	Inclou C-620
N-611	Palència a Santander	Baños de Cerrato (N-620)	Santander	
N-620	Burgos a Portugal per Salamanca	Burgos (N-I)	Frontera portuguesa	Inclou *SA-301 i SA-302
N-621	Lleó a Santander per Potes	Lleó	Unquera (N-634)	Inclou act. LE-242, S-240 i S-242
N-623	Burgos a Santander	Burgos	Santander	Inclou actual S-454
N-625	Lleó a Santander per Cangas de Onís	Mansilla (N-601)	Cistierna (N-621)	Actual LE-211
		Riaño (N-621)	Arriondas (N-634)	Inclou act. C-635 i C-637
N-629	Burgos a Santoña	Cereceda (N-232)	Colindres (N-634)	Inclou act. BU-531, BU-540, BU-541 i C629
N-630	Gijón a port de Sevilla	Gijón (N-632)	Gijón (A 8)	
		Oviedo	Port de Sevilla	Inclou act. *SA-333, N-431, SE-000, SE-001, SE-002 i SE-004
N-632	Ribadesella a Lluarca per Gijón i Avilès	Llovio (N-634)	Gijón (A-8)	
		Avilès (A-8)	Canero (N-634)	
N-634	Sant Sebastià a Santiago de Compostel·la	L.P. de Biscaia	Baamonde (N-VI)	
		Portobello (N-VI)	Santiago (N-550)	
N-635	Santander a França per Sant Sebastià	Santander	Solares (N-634)	
N-636	Accés a l'aeroport de Santander	Intersecció N-635	Aeroport	Actual N-636
N-640	Vegadeo a port de Villagarcía de Arousa	Barres (N-634)	Lugo (N-540)	Inclou actual LU-663
		Nespereira (N-540)	Lalín (N-525)	
		Chapa (N-525)	Port Villagarcía de Arousa	Inclou actual C-531
N-641	Accés al port de Gijón (Musel)	Int. N-630 (Gijón)	Port de Gijón (Musel)	
N-642	Accés al port de S. Ciprián	Vegadeo (N-640)	Ribadeo (N-634)	
		Barreiros (N-634)	Port de San Ciprián	Inclou LU-142
N-643	Accés a l'aeroport d'Astúries	Inter. N-632	Aeroport	Actuals O-643 i s/n**
N-651	Accés al port d'El Ferrol	Betanzos	Port d'El Ferrol	Inclou LC-120

(Aquesta Llei s'inclou tenint en compte la correcció d'errors publicada al «BOE» 272, de 12-11-1988.)