



BOLETIN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

III LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

25 de febrero de 1988

Núm. 63-4

ENMIENDAS

121/000064 Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las enmiendas presentadas al proyecto de Ley de Carreteras (expediente número 121/000064).

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de febrero de 1988.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Luis María Cazorla Prieto**.

Ignacio Oliveri Albisu y Joseba Azkárraga Rodero, Diputados del Grupo Mixto, en conformidad con los artículos 110 y siguientes del Congreso de los Diputados, elevamos a la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios las siguientes enmiendas al proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de febrero de 1988.—**Ignacio Oliveri Albisu y Joseba Azkárraga Rodero**.

ENMIENDA NUM. 1

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 4

Se propone eliminar del apartado 1 su parte final dejando sólo:

«Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general.»

En el apartado 2, donde dice «Red de Carreteras del Estado», debe decir «Red de carreteras de Interés General del Estado».

En el apartado 3 debe decir:

«A lo efectos de los establecido en los apartados anteriores...»

(Se pretende con ello que sólo sean carreteras estatales las de la Red de Interés General del Estado o RIGE, eliminando el segundo supuesto de carreteras estatales que parece recogerse en el artículo 4.1 in fine. Con ello se elimina la confusión que se produce en el texto el Gobierno entre «Carreteras del Estado» y «Carreteras de la RIGE», por ejemplo entre Disposición Adicional 1.ª, 1 y Anexo.)

ENMIENDA NUM. 2

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 5

En vez de «debatida» debe decir «debida».

(Se trata simplemente de corregir el error padecido en el texto.)

ENMIENDA NUM. 3

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárrega Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 10

Se propone añadir un segundo párrafo en el apartado 1 que diga:

«Cuando exista discrepancia respecto a la construcción de la carretera o variante, el expediente, una vez informado por el Ministerio, se elevará al Consejo de Ministros, quien decidirá sobre la ejecución de las obras. Si la decisión fuera favorable, la misma será inmediatamente ejecutiva, debiendo procederse en el plazo de un año a acomodar el planteamiento urbanístico municipal afectado.»

(Se trata de resolver el problema de qué se hace y quién decide cuando no hay acuerdo entre el Estado y la Comunidad Autónoma o Entidades Locales afectadas respecto a la construcción de una carretera. Este problema queda sin respuesta en el texto del Gobierno creando con ello una laguna importante en el tema más necesitado de solución.)

Se propone añadir también un tercer párrafo en el apartado 2 que diga:

«El informe del Ministerio será vinculante.»

(Como en el caso anterior se trata de solucionar el conflicto entre el Estado como titular de la competencia en materia de carreteras de interés general y las Administraciones locales con sus competencias en materia de urbanismo. Nos es bueno que el texto deje sin respuesta el tema verdaderamente conflictivo.)

ENMIENDA NUM. 4

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárrega Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 21

En el apartado 1 debe decir «medidas horizontal y perpendicularmente».

En el apartado 3 debe decir «en el artículo 38».

(Se trata simplemente de corregir errores materiales del texto del Gobierno.)

ENMIENDA NUM. 5

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárrega Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 22

En el apartado 2 debe decir «en el artículo 38».

(Idem.)

ENMIENDA NUM. 6

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárrega Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 23

En el apartado 2 debe decir «en el artículo 38».

(Idem.)

En el apartado 3 debe decir «La denegación de la autorización podrá...»

(Se trata de sustituir la expresión «deberá» por la de «podrá» dado que la denegación de la autorización no siempre ha de basarse en futuras ampliaciones o variaciones de la carretera y lo más frecuente será que se funde en motivos de funcionamiento de la vía actual: visibilidad, seguridad...)

ENMIENDA NUM. 7

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 25

El apartado 4 pasa a ser apartado 2 con la siguiente redacción:

«No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, y sin perjuicio de lo previsto en los siguientes, en las variantes...»

El apartado 2 pasa a ser el 3 y el 3 a ser el 4.

(Se trata de que la limitación de los cien metros para variantes y carreteras de circunvalación, positiva en principio, pueda ser objeto de adecuación en determinados casos «por razones geográficas o socioeconómicas». Si no se admite esta posibilidad de excepción, en determinados lugares del país será imposible construir variantes o se dejarán fuera de ordenación conjuntos importantes de edificios residenciales, industriales, etc. Lo que provocará además y lógicamente, la oposición radical de vecinos y autoridades municipales a los proyectos del MOPU.)

ENMIENDA NUM. 8

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 27

El apartado 1 deberá decir:

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dispondrá la paralización...»

El apartado 2 deberá decir:

«El citado Ministerio o, en su caso, el Departamento del que dependa la carretera efectuará la adecuada comprobación...»

(Se trata de dotar de mayor autonomía al MOPU y no dejarle dependiendo en su actuación en defensa de las carreteras de una autoridad como el Gobernador Civil que no parece deba intervenir en esta materia. Es evidente, por otra parte, que el Gobernador Civil no puede considerarse en nuestro ordenamiento jurídico como el único órgano de la Administración con potestades sancionadoras o de policía.)

ENMIENDA NUM. 9

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 32

Apartado 2: debe decir «...el tanto de culpa a la Autoridad...»

(Se trata simplemente de corregir una errata del texto.)

ENMIENDA NUM. 10

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 33

Debe decir: «artículo 31».

(Idem.)

ENMIENDA NUM. 11

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 34

En el apartado 1 debe decir:

«La imposición de sanciones por infracciones leves y graves corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la de muy graves...»

(La justificación de esta enmienda es la misma que la realizada para la del artículo 27.)

En el apartado 2 debe decir:

«... cuyo importe será fijado y exigido...»

(Se trata de aclarar expresamente que la Administración puede exigir dicha responsabilidad sin necesidad de acudir a los Tribunales.)

ENMIENDA NUM. 12

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 36

Suprimir:

«... en la forma que determine el planeamiento urbanístico vigente.»

(Se trata de salvar el supuesto de municipios sin planeamiento urbanístico. En la redacción del Gobierno no cabría definir travesías en dicho supuesto.)

ENMIENDA NUM. 13

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 38

Se sustituye íntegramente por lo siguiente:

«El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actuaciones no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en las zonas de dominio público, servidumbre o afección de los tramos de carretera estatal que discurren por suelo urbano, sean o no travesías, corresponde a los Ayuntamientos, previo informe preceptivo de dicho Departamento ministerial.

El informe, que deberá respetar el planeamiento urbanístico vigente y habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley, será vinculante respecto a las obras o actuaciones en la zona de dominio público.»

(Se trata de dar una redacción más sencilla al artículo con el fin de evitar tener que distinguir entre tantos supuestos. Pero sobre todo se trata de que en la travesía sea también necesario el informe del MOPU, no entendiéndose por qué en ese supuesto no se exige dicho informe máximo en terrenos y edificaciones colindantes, es decir en la zona de dominio público.)

ENMIENDA NUM. 14

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 40

Añadir un segundo párrafo:

«La normativa local que afecte a la circulación por carreteras estatales requerirá previo informe vinculante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.»

(Se trata de evitar que los Ayuntamientos puedan de-

cidir unilateralmente sobre limitaciones a la circulación por las carreteras de interés general: limitaciones de velocidad, sentidos de marcha, aparcamiento...)

ENMIENDA NUM. 15

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Primera

Debe decir:

«... la relación y denominación de las carreteras de la Red de Interés General del Estado.»

(Esta enmienda ha de entenderse en coordinación con la realizada al artículo 4 y la justificación de aquella sirve ahora.)

ENMIENDA NUM. 16

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Tercera

Se sustituye íntegramente por:

«Lo dispuesto en la presente Ley lo es sin perjuicio de las competencias que en virtud de sus derechos históricos corresponden a las Instituciones y órganos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de la Comunidad Foral de Navarra respecto a todos aquellos tramos de la Red de Carreteras de Interés General del Estado que discurren por sus respectivos territorios.

Hasta tanto dichas Comunidades no dicten sus propias Leyes, los preceptos de la presente Ley serán aplicables en dichos tramos sin perjuicio de que su ejecución se lle-

ve a cabo por las instituciones y órganos competentes de dichas Comunidades.»

(Se trata de sustituir la Disposición Tercera del texto del Gobierno que adolece de los siguientes defectos:

— Elude establecer con claridad cuáles son esas competencias.

— Atribuye dichas competencias a los órganos de gobierno de los Territorios Forales cuando es evidente que las Instituciones Comunes del País Vasco ostentan también competencias en materia de carreteras y en todo caso la distribución de competencias en el País Vasco es un tema que no debe resolverse por el Estado mediante leyes estatales.

— La expresión «conforme al régimen jurídico en vigor» es una expresión confusa ya que no se sabe si refiere al régimen sustantivo o al competencial ni si refiere al régimen en vigor en el momento de entrar en vigor la Ley, el anterior o el de aplicación.

En el texto que se propone se corrigen esos defectos dejando clara la competencia del País Vasco y Navarra sobre la totalidad de las carreteras o tramos de carretera que atraviesan sus respectivos territorios.

Si lo que se desea salvar por el Estado es una situación transitoria respecto a las carreteras actualmente en régimen de concesión, podría admitirse un tercer párrafo o mejor una Disposición Transitoria que dijera:

«El Estado mantendrá sus competencias actuales sobre los tramos de autopistas en régimen de concesión hasta la finalización de los plazos de las concesiones vigentes.»

ENMIENDA NUM. 17

PRIMER FIRMANTE:

Don Ignacio Oliveri Albisu y don Joseba Azkárraga Rodero (Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Segunda

Se incluye esta nueva Disposición Transitoria Segunda con la siguiente redacción:

«Hasta tanto se dicten las correspondientes leyes por las Comunidades Autónomas competentes, para las carreteras de carácter autonómico, provincial o municipal seguirán de aplicación de los preceptos de la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, y su Reglamento General de 1977.

Con el mismo carácter transitorio será aplicable a todas las carreteras lo dispuesto en el artículo 12 de la presente Ley.»

(Se trata de cubrir el vacío que deja esta Ley al derogar la Ley de 1974 respecto a las carreteras a las que no es aplicable.)

La Disposición Transitoria Segunda pasa a ser Tercera.

(Por haberse introducido una nueva Disposición Transitoria Segunda.)

En el Catálogo de Carreteras de la Red de Interés General del Estado se incluyen las carreteras que aparecen sin excluir los tramos que discurren por la Comunidad Autónoma de País Vasco y por la Foral de Navarra.

(Las competencias del País Vasco y Navarra sobre determinados tramos de carreteras de interés general no debe eliminar que se reconozca que tienen dicho carácter, que son de interés general del Estado. La forma de salvar el tema competencial es mediante la Disposición Adicional Tercera, no mediante su extraña exclusión en el Catálogo. En todo caso o se incluyen todas o se eliminan todas. Lo que no cabe es dejar las autopistas y no las restantes carreteras.)

El Grupo Parlamentario Vasco (PNV) les comunica la relación de enmiendas que presenta al proyecto de Ley de «Carreteras».

Enmiendas que se presentan:

- Enmienda de sustitución al artículo 10, apartado 1.
- Enmienda de supresión al artículo 10, apartado 3.
- Enmienda de supresión al artículo 12.
- Enmienda de sustitución al artículo 25, apartado 2.
- Enmienda de supresión al artículo 31, apartado 2.a).
- Enmienda de modificación a la Disposición Adicional Tercera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Añaki Anasagasti Olabeaga**.

ENMIENDA NUM. 18

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

Al artículo 10, apartado 1

De sustitución.

Se propone sustituir el texto del apartado 1 del artículo 10 del proyecto por el siguiente:

«1. La construcción de una nueva carretera estatal precisará la oportuna cobertura urbanística por cualquiera de los instrumentos de planeamiento vigentes, aptos al efecto.

2. Las actuaciones relativas a las carreteras estatales estarán sometidas a licencia municipal de conformidad con el régimen urbanístico general.»

JUSTIFICACION

No existen razones suficientes para alterar el régimen urbanístico general. Así lo aconseja la propia naturaleza de la materia.

ENMIENDA NUM. 19

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

Al artículo 10, apartado 3

De supresión.

Se propone suprimir el apartado indicado, con la consiguiente corrección técnica.

JUSTIFICACION

Coherencia con la propuesta de la enmienda anterior.

ENMIENDA NUM. 20

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

Al artículo 12

De supresión.
Se propone suprimir el artículo 12.

JUSTIFICACION

Coherencia con la enmienda al artículo 10, apartado 1.

ENMIENDA NUM. 21

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

Al artículo 25, apartado 2

De sustitución.
Se propone sustituir la redacción de este precepto en el proyecto por la siguiente:

«2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, la línea límite de edificación, que podrá ser inferior a la fijada en el apartado anterior, vendrá determinada por el planeamiento urbanístico municipal cuando exista y, en otro caso, por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.»

JUSTIFICACION

Se trata de una determinación propia del planeamiento urbanístico.

ENMIENDA NUM. 22

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

Al artículo 31, apartado 2, a)

De supresión.
Se propone suprimir la expresión «licencias» en el precepto citado.

JUSTIFICACION

En lo que se refiere a las licencias, se pone en juego una competencia de disciplina urbanística, que debe ser considerada en su sede propia.

ENMIENDA NUM. 23

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) al proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

A la disposición adicional tercera

De modificación.
Se propone la siguiente redacción:

«1. Lo dispuesto en la presente Ley se entenderá sin perjuicio de las competencias reconocidas a los Territorios Forales con derechos históricos, por los Estatutos de Autonomía correspondientes.

2. Corresponde a los Organos de Gobierno de dichos Territorios Forales la planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de la totalidad de las carreteras que discurran por su territorio, incluidos los tramos e itinerarios que sean prolongación de los de la red estatal.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo informará a los Organos de Gobierno de dichos territorios, de los actos y resoluciones que adopten en relación con las autopistas sometidas a régimen de concesión que discurran por su territorio.

3. Los órganos competentes de la Administración Central y los de Gobierno de los Territorios Forales coordinarán el ejercicio de sus respectivas facultades en los términos establecidos, en su caso, por los Decretos de Transferencias.»

JUSTIFICACION

Lograr la plena conformidad de la Ley con las competencias atribuidas por el Estatuto de Autonomía del País Vasco y la LOREFNA a las respectivas Comunidades Autónomas sobre carreteras.

Luis Mardones Sevilla, Diputado por Santa Cruz de Tenerife, perteneciente a las Agrupaciones de Independientes de Canarias, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Congreso, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Carreteras, publicado en el «B. O. C. G.», Serie A, número 63, de fecha 9 de diciembre de 1987.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de febrero de 1988.—Luis Mardones Sevilla.

ENMIENDA NUM. 24

PRIMER FIRMANTE:

Don Luis Mardones Sevilla (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 1

A las Disposiciones Adicionales

De adición de una Disposición Adicional nueva, entre la Tercera y la Cuarta del proyecto de Ley, del siguiente tenor:

«1. La conservación, uso y explotación de las carreteras correspondiente a un itinerario de interés general de las islas Canarias, como las previstas en el artículo 4.3.2, se mantendrá como competencia de los órganos de Gobierno de la Comunidad Autónoma.

2. La planificación, proyecto, construcción, modifica-

ción y financiación de las mismas será competencia del Ministerio de Obras Públicas, que actuará de forma coordinada con dichos órganos de gobierno de la Comunidad Autónoma.

3. A fin de coordinar funciones y de supervisar las de conservación, uso y explotación, se constituirá un órgano mixto y paritario en la forma que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACION

Si bien es cierto que por virtud del Estatuto de Autonomía, la Comunidad Autónoma de Canarias tiene competencia exclusiva en carreteras (artículo 29.13), y que por acuerdos administrativos intergubernamentales le fueron transferidas funciones y servicios del Estado en materia de carreteras (Real Decreto 2125/1984, de 1 de agosto), ello no está en contradicción ni incompatibilidad legal con lo que reconoce y consigna el artículo 29.12, sino todo lo contrario, a más de complementariedad. Prueba de ello es que actualmente, el MOPU es responsable de iniciativas sobre obras hidráulicas en Canarias, a título de obras de interés general.

Por otra parte argumental, hay que advertir, la contradicción o incongruencia que supondría, excluir de este proyecto de Ley a unas carreteras que son soporte de itinerarios de interés general, de tal significación y fundamental importancia y trascendencia en el sistema de comunicaciones en Canarias, como las que se derivan de lo consignado en el artículo 4.3.2 del proyecto («constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general»). Los principales puertos canarios y todos los aeropuertos de seis de sus siete islas, son de interés general, prácticamente todos operando con carácter estratégico de primer orden nacional en el tráfico Canarias-Península y en el internacional.

Vistas estas razones objetivas, resultaría finalmente una situación de precariedad o insuficiencia presupuestaria en los recursos económicos propios de la Comunidad, que llevaría al agravio comparativo por insolidaridad estatal, el no encontrar otra financiación de ejecución de nuevas carreteras o de subvenir a la conservación y mantenimiento de una red básica (como la de interrelación y acceso a puertos y aeropuertos de interés general), que la complementaria procedente del Fondo de Compensación Interterritorial, cuando por un absurdo, intolerable, no se vaya a recibir en Canarias contribución económica alguna a las obras cofinanciadas estatalmente con fondos de la CEE, es decir por el FEDER, como caso contrario y favorable ocurre en el territorio nacional peninsular.

ENMIENDA NUM. 25

PRIMER FIRMANTE:

Don Luis Mardones Sevilla (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 2

Al anexo

De adición.

Con la relación y denominación de las carreteras estatales, prevista en la Disposición Adicional Primera, punto 1, y que figura en el proyecto bajo el epígrafe: «Catálogo de Carreteras de la Red de Interés General del Estado».

INTINERARIOS QUE SE PROPONEN PARA SU INCLUSION EN EL CATALOGO DE CARRETERAS

DE LA RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO

CARRETERA	DENOMINACION	COMIENZA	FINAL	OBSERVACIONES
	Haría-Arrecife-Yaiza.	Haría	Yaiza	Incluye Gc-700 entre Haría y Arrieta y entre Taiche y Arrecife, la Gc-710 y la Gc-720. Isla de LANZAROTE
	Corralejo-Puerto del Rosario-Morro Jable.	Corralejo	Morro Jable	Incluye la Gc-600, la Gc-630 y su prolongación hasta Tarajalejo y la Gc-640 entre Tarajalejo y Morro - Jable Isla de FUERTEVENTURA
	Circunvalación de Gran Canaria	San Nicolás de Tolentino	Mogán	Incluye la C-810, la Gc-1, la C-812 entre Arguineguín y Playa Mogán y la C-810 Isla de GRAN CANARIA
	Circunvalación de Tenerife	Santa Cruz de Tenerife	Idem.	Incluye la TF-1, la C-822, desde Playa de las Américas, la C-820 y la TF-5. Isla de TENERIFE
	Vallehermoso-San Sebastián-Playa de Santiago	Vallehermoso	Playa Santiago	Isla de GOMERA
	Circunvalación de La Palma	Santa Cruz de La Palma.	Idem.	Incluye la C-830, la C-832 y la TF-812 Isla de LA PALMA
	Aeropuerto-Valverde-Frontera.	Aeropuerto	Frontera	Isla de HIERRO

JUSTIFICACION

Consecuencia, con indicación expresa de itinerarios, de los argumentos y razones que se derivan de la justificación de la enmienda anterior.

Al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados, vengo en solicitar de esa Mesa la tramitación de las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Carreteras, publicado en el «B. O. C. G.», número 63-1/A del 9-12-87.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de febrero de 1988.—**Manuel García Fonseca**, Diputado del Grupo Mixto, Agrupación Izquierda Unida-Esquerri Catalana.—**Nicolás Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques**, Portavoz del Grupo Mixto, Agrupación Izquierda Unida-Esquerri Catalana.

ENMIENDA NUM. 26

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 4.2, párrafo 1.º

De sustitución.
Sustituir todo el párrafo por el siguiente texto:

«El Plan Nacional sobre la red de carreteras del Estado será aprobado y modificado por la Ley.»

MOTIVACION

Parece más adecuada la fórmula de la vigente Ley de Carreteras que da la competencia a las Cortes Generales.

ENMIENDA NUM. 27

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

De adición de un nuevo artículo 7 bis.

Del siguiente tenor:

«7 bis. Los proyectos de carreteras deberán armonizarse siempre con las necesidades urbanísticas y las previsiones del Plan.»

MOTIVACION

Adecuación a lo dispuesto en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

ENMIENDA NUM. 28

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 12

De supresión.
Supresión del artículo.

MOTIVACION

El precepto que se pretende suprimir vulnera el principio de autonomía municipal (artículo 137 de la Constitución), y el artículo 84 de la Ley Básica de Régimen Local.

ENMIENDA NUM. 29

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 37, número 3

De supresión.
Supresión del número.

MOTIVACION

El número 3 que nos proponemos suprimir implica vaciar de contenido el número 1 e ignorar las competencias constitucionales y legales de Comunidades Autónomas y Municipios.

ENMIENDA NUM. 30

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 38.1

De supresión.
Suprimir «vinculante».

MOTIVACION

En coherencia con la enmienda al artículo 37.3.

ENMIENDA NUM. 31

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

De adición de un nuevo artículo 38 bis.
Del siguiente tenor:

«1. El establecimiento del Plan Viario de una red arterial requerirá un estudio especial de planeamiento cuyo contenido y características deberán ser coordinadas con los planes urbanísticos afectados.

2. El citado estudio se redactará por el Ministerio de Obras Públicas con la colaboración de los Municipios afectados.

3. El estudio será objeto de información pública.»

MOTIVACION

En coherencia con las enmiendas a los artículos 7 bis y 37.3.

ENMIENDA NUM. 32

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación IU-EC (Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Segunda

De sustitución.
Nueva redacción:

«Los estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras y su conservación y explotación se realizarán por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1 y la Disposición Final Segunda de la Ley de 1 de abril de 1986 sobre regulación de las atribuciones de los Arquitectos e Ingenieros Técnicos.»

MOTIVACION

Adecuación a la Ley 12/1986.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa, para al amparo del artículo 110 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley de Carreteras, publicado en el «B. O. C. G.», Serie A, Número 63, de 29 de diciembre de 1987.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 1988.—El Portavoz.

ENMIENDA NUM. 33

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al párrafo 4.º de la Exposición de Motivos

De supresión.

Se propone la supresión de la siguiente expresión:

«Normas claras para atraer y captar la deseada colaboración de carácter interdisciplinar, así como...».

La redacción que permanece es:

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

MOTIVACION

El Proyecto de Ley de Carreteras que nos ocupa no hace referencia a ninguna clase de colaboración de carácter interdisciplinar.

ENMIENDA NUM. 34

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 4, apartado 3.º, número 4

De sustitución.

Proponemos la sustitución de la expresión: «a través de» por la de: «que conecten».

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 35

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 5

De modificación.

Se propone que el texto del artículo 5 constituya el artículo 6.

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 36

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 6

Se propone que el texto del artículo 6 constituya el artículo 5, apartado 1.º

Asimismo, se propone añadir a este artículo un segundo apartado del siguiente tenor:

«Los Planes Generales de Carreteras, que en su caso apruebe el Consejo de Ministros, serán remitidos a las Cortes Generales para su correspondiente tramitación parlamentaria.»

MOTIVACION

Concordancia con la enmienda presentada al artículo anterior. Establecimiento del control parlamentario sobre los Planes Generales de Carreteras que en su caso apruebe el Consejo de Ministros.

ENMIENDA NUM. 37

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 8

De sustitución.

Se propone sustituir la frase: «autopistas y autovías que supongan un nuevo trazado» por la expresión: «nuevas carreteras».

MOTIVACION

Hacer extensible la evaluación de impacto ambiental a todas las carreteras estatales de nueva construcción.

ENMIENDA NUM. 38

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 11, apartado 2.º

De sustitución.

Se propone sustituir la expresión: «sus normas de cumplimiento y desarrollo» por la de: «normas que la complementen y desarrollen».

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 39

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 12

De nueva redacción.

Se propone la siguiente redacción:

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

MOTIVACION

Mayor concreción del texto del artículo.

ENMIENDA NUM. 40

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 16, apartado 3.º

De nueva creación.

Se propone la siguiente redacción:

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

MOTIVACION

Este texto, que en el Proyecto de Ley que nos ocupa se ubica dentro del artículo 17, no tiene entidad suficiente como para constituir un artículo único siendo su lugar idóneo el artículo 16, ya que el mismo establece los sistemas de gestión indirecta.

ENMIENDA NUM. 41

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 17

De supresión.

MOTIVACION

Coherencia con la enmienda presentada al artículo anterior.

ENMIENDA NUM. 42

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 24, apartado 1.º

De nueva redacción.

Se propone la siguiente redacción:

«Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales, queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé, en ningún caso, derecho a indemnización.»

MOTIVACION

Prohibición absoluta de realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de las carreteras estatales.

ENMIENDA NUM. 43

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 31, apartado 2.º, letra d)

De supresión.

MOTIVACION

Coherencia con la enmienda presentada al artículo 24, apartado 1.º

ENMIENDA NUM. 44

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 31, apartado 3.º, letra f)

De nueva redacción.

Se propone la siguiente redacción:

«Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre y afección sin autorización del Departamento del que dependa la carretera.»

MOTIVACION

Coherencia con la enmienda presentada al artículo 24, apartado 1.º

ENMIENDA NUM. 45

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 31, apartado 3.º, letra g)

De nueva creación.

Se propone la siguiente redacción:

«Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.»

MOTIVACION

Coherencia con la enmienda presentada al artículo 24, apartado 1.º

ENMIENDA NUM. 46

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 32, apartado 1.º

De supresión.

Se propone la supresión de los siguientes términos: «por Agentes de la Autoridad, personal afecto al servicio de la carretera, o». La redacción que permanece es:

«El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del Departamento del que dependa la vía o como consecuencia de denuncia formulada por particulares.»

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 47

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 33

De nueva redacción.

Se propone la siguiente redacción:

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

— Infracciones leves, multa de 25.000 a 250.000 pesetas.

— Infracciones graves, multa de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.

— Infracciones muy graves, multa de 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

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

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

MOTIVACION

Mejor-adaptación a los intereses económicos presentes y a los fines perseguidos de defensa de las carreteras estatales.

ENMIENDA NUM. 48

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 36, apartado 2.º

De modificación.

Se propone la modificación del concepto de travesía en el siguiente sentido:

«Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en una de las márgenes.»

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 49

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 37, apartado 3.º

De modificación.

Se propone la modificación del texto en el siguiente sentido:

«A falta de acuerdo, el Consejo de Ministros podrá aprobar la ejecución de las actuaciones necesarias en los tramos de una red arterial que formen o puedan formar parte de la red estatal de carreteras.»

MOTIVACION

Adaptación a la solución ofrecida por el apartado 1.º del artículo 59 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local para el caso de difícil coordinación de actuaciones entre las distintas Administraciones Públicas.

ENMIENDA NUM. 50

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

Al artículo 38, apartado 1.º

De sustitución.

Se propone sustituir la expresión: «de carretera estatal que discurren por suelo urbano» por el término: «urbanos».

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 51

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista,

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Primera, apartado 1.º

De sustitución.

Se propone sustituir la cita: «el Reglamento General de Carreteras de 8 de febrero de 1977 ("B. O. E." número 117, de 17 de mayo)», por la de: «el Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras».

MOTIVACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 52

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Segunda

De supresión.

MOTIVACION

Por coherencia con la Ley 12/1986, de 1 de abril, reguladora de las atribuciones profesionales de los Arquitectos Técnicos e Ingenieros Técnicos.

ENMIENDA NUM. 53

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Socialista.

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Tercera

De nueva creación.
Se propone la siguiente redacción:

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

MOTIVACION

Coherencia con la enmienda presentada al apartado 1.º del artículo 24.

ENMIENDA NUM. 54

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 3, número primero

De modificación.
Texto que se propone:

«1. No tendrán la consideración de carreteras los caminos de servicio, entendiéndose por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 55

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 3, apartado 2

De supresión.

JUSTIFICACION

Los caminos de servicio, en cuanto de titularidad privada, sólo podrán ser destinados al uso público, previa la correspondiente expropiación.

ENMIENDA NUM. 56

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 4, número segundo

De modificación.

Texto que se propone:

«2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior constituyen la Red de Carreteras del Estado, que podrá modificarse mediante Real Decreto a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo cuando tenga lugar la construcción por el Estado de nuevas carreteras integradas en un itinerario de interés general o cuya función en el sistema de transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Cuando como consecuencia de la actuación estatal a que se refiere el párrafo anterior una determinada carretera o tramo de la misma quede integrada en un itinerario de interés general, e incorporada por tanto a la Red de Carreteras del Estado, la Administración del Estado y la de la Comunidad Autónoma o Corporación Local que antes ostentara su titularidad suscribirán la oportuna acta de transferencia, de la que se tomará razón en los registros administrativos correspondientes.»

JUSTIFICACION

Indisponibilidad de la distribución constitucional de competencias. Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 57

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 12

De supresión.

JUSTIFICACION

Respeto a las competencias de las Corporaciones Locales.

ENMIENDA NUM. 58

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 13, apartado 2

La referencia que efectúa debe entenderse al artículo 14.

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 59

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 14

De supresión del apartado d) de su número cuatro.

JUSTIFICACION

Atribuye una excesiva discrecionalidad al Gobierno, sin fijación de criterio alguno para su ejercicio.

ENMIENDA NUM. 60

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 15, apartado 1

Debe iniciarse:

«El Estado, como regla general, asumirá directamente la conservación y policía de las carreteras...»

JUSTIFICACION

Mejora técnica. El Estado no «explota» las carreteras.

ENMIENDA NUM. 61

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 22.1

Debería iniciarse:

«La zona de servidumbre de las carreteras estatales se extenderá a dos...»

Y suprimir los vocablos: «autovías» y «vías rápidas», inscritas en su redacción.

JUSTIFICACION

Precisión conceptual y limitación del contenido a una auténtica necesidad real, respectivamente.

ENMIENDA NUM. 62

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 23, apartado 1

Suprimir «autovías» y «vías rápidas».

JUSTIFICACION

Adecuar la limitación que establecen a una auténtica necesidad real, eliminando el abuso injustificado.

ENMIENDA NUM. 63

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 23, apartado 3

Debe concluir:

«...en un futuro no superior a seis años.»

JUSTIFICACION

Constreñir la permanente interinidad.

ENMIENDA NUM. 64

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.» Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Al artículo 31, apartado 4, f)

De supresión.

JUSTIFICACION

Las modernas orientaciones sancionadoras son contrarias a la inclusión de la reincidencia como determinante de la tipificación. Otra cosa es su estimación para la aplicación de aquélla.

ENMIENDA NUM. 65

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.», Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

De adición de un artículo 34 bis.
Debe incluirse con el siguiente texto:

«Las faltas leves prescribirán a los dos meses, y las demás al año.»

JUSTIFICACION

Establecimiento de plazos de prescripción expesos.

ENMIENDA NUM. 66

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.», Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Disposición Adicional Nueva:

«En los archipiélagos, el Estado y la Comunidad Autónoma respectiva serán copartícipes en la construcción y conservación de carreteras de interés general por constituir accesos a un puerto o aeropuerto de interés general o por enlazar poblaciones con índice de ocupación turística que las haga imprescindibles para la economía de la respectiva isla.»

JUSTIFICACION

En los archipiélagos balear y canario el Estado no puede desentenderse totalmente de la construcción y/o conservación de carreteras de especial interés para la economía de las islas.

ENMIENDA NUM. 67

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.», Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

Disposición Transitoria Nueva.
 Debe incluirse con el siguiente texto:

«En tanto no exista ley específica, las carreteras estatales en régimen de concesión administrativa, se regirán por lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para las autopistas.»

JUSTIFICACION

Evitar el vacío legislativo.

ENMIENDA NUM. 68

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación Parlamentaria del PL
(Grupo Mixto).

La Agrupación Parlamentaria del Partido Liberal, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene a bien presentar la siguiente enmienda al proyecto de Ley de Carreteras («B. O. C. G.», Serie A, número 63-1, de 9 de diciembre de 1987).

ENMIENDA

A la disposición final

De modificación.
 Texto que se propone:

«El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, aprobará el Reglamento General de Ejecución de la presente Ley en el plazo de seis meses a par-

tir de su publicación, dando cuenta a las Cortes Generales.»

JUSTIFICACION

Establecimiento de plazo determinado para el uso por el Gobierno de su facultad de desarrollo reglamentario.

Miquel Roca i Junyent, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, presenta ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios 32 enmiendas al proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Miquel Roca i Junyent.**

ENMIENDA NUM. 69

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción de los apartados 6 y 7 del artículo 2, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 2

6. Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las autopistas, autovías o vías rápidas.

7. Son áreas .../... estaciones de suministro de gasolina, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos.»

JUSTIFICACION

Es necesaria la referencia expresa a las otras vías dado que el apartado primero del presente artículo hace referencia a toda clase de carreteras.

ENMIENDA NUM. 70

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 3, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 3

1. (Igual que el proyecto.)
2. Se considerarán caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación.
3. Cuando las circunstancias de los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, deberán éstos abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de observar las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.»

JUSTIFICACION

Definir los caminos de servicio.

ENMIENDA NUM. 71

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 4, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 4

1. Son carreteras estatales las integradas en un itinerario que afecta a más de una Comunidad Autónoma, y que aparecen incluidas en el anexo de esta Ley, que establece asimismo su denominación.
2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior, constituyen la Red de Carreteras del Estado, que podrá modificarse mediante Real Decreto a propuesta del Mi-

nistro de Obras Públicas y Urbanismo, por cambio de la titularidad de las carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo de las Administraciones públicas interesadas.

3. La modificación de la Red de Carreteras del Estado tendrá lugar también por la construcción de nuevas carreteras de interés general cuya realización afecta a más de una Comunidad Autónoma.

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

JUSTIFICACION

El proyecto de Ley se separa de las previsiones contenidas en la Constitución, Estatutos de Autonomía y Decretos de Traspasos de competencia en materia de carreteras a las Comunidades Autónomas al utilizar las expresiones de «carreteras integradas en un itinerario de interés general» o «cuya función en el sistema de transporte afecta a más de una Comunidad Autónoma». Además, el precepto no añade a esta definición la circunstancia de que las carreteras se relacionen en el Anexo de la Ley.

La modificación de la titularidad de las carreteras puede producirse como consecuencia de mutuo acuerdo de las Administraciones Públicas interesadas. No puede producirse como consecuencia de obras públicas (nuevas carreteras) que, al ser consideradas de interés general, las ejecuta el Estado; dado que, una vez finalizada la construcción, si su itinerario discurre íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma con competencias en la materia, la titularidad debe atribuirse a esa Comunidad Autónoma, sin que obste a ello la circunstancia de que su «función en el sistema de transporte» afecte a más de una Comunidad Autónoma.

En este sentido, se modifican, además, las circunstancias que según el apartado 3.º del artículo conducen a considerar determinados itinerarios como de interés general.

ENMIENDA NUM. 72

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de sustituir la palabra «debatida» por la palabra «debida» en el apartado 2 del artículo 5, del referido texto.

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 73

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 8, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 8

Los proyectos de autopistas y autovías deberán incluir un estudio de evaluación del impacto ambiental de conformidad con las disposiciones vigentes.»

JUSTIFICACION

Establecer la obligatoriedad de evaluar el impacto ambiental adecuando el precepto a la normativa vigente —Real Decreto Legislativo número 1302/1986 y Directiva 85/377/CEE, de 27 de junio de 1985— que se refiere genéricamente a la «construcción de autopistas y autovías» (impliquen o no un nuevo trazado).

ENMIENDA NUM. 74

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 9, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 9

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

a) Estudio planeamiento.

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

b) Estudio previo.

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

c) Estudio informativo.

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

d) Anteproyecto.

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

e) Proyecto de construcción.

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

f) Proyecto de trazado.

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

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

JUSTIFICACION

Especificar el objeto de cada uno de los distintos estudios.

ENMIENDA NUM. 75

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 10 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 10

1. En los casos de construcción de una nueva carretera o variante estatal .../... a las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectadas, .../... y para los intereses de las Entidades Locales y Comunidades Autónomas a que afecte la nueva carretera o variante. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las Administraciones citadas informen .../... Resto igual.

2. La aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado anterior, comporta la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

3. Siempre que la legislación urbanística no establezca un procedimiento diferente, acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para acordar la aprobación inicial, deberá enviar, una vez otorgada la citada aprobación, el contenido del Proyecto al Delegado del Gobierno en la respectiva Comunidad Autónoma para que emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias que se estimen convenientes en materia de carreteras. Si transcurrido el citado plazo no se hubiese evacuado el informe, se entenderá otorgada la conformidad con lo proyectado en el instrumento de planeamiento.

4. Con independencia .../... un trámite de información pública durante un período de 30 días hábiles, que podrá realizarse de forma simultánea al previsto en el apartado anterior .../... Resto igual.»

JUSTIFICACION

Clarificar que el precepto se refiere a las variantes estatales. Asimismo, de conformidad con la organización territorial de determinadas Comunidades Autónomas, las Entidades Locales pueden ser distintas de las mencionadas restrictivamente en el texto del proyecto de Ley. De otro lado, el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma es el coordinador de las distintas Administraciones estatales con la Comunidad Autónoma. Finalmente, los plazos previstos para el informe son contradictorios con la agilización de la gestión urbanística, más aún teniendo en cuenta que la legislación urbanística propia de Comunidades Autónomas con competencia exclusiva en la materia, fija plazos inferiores por lo que es necesario establecer la oportuna salvedad.

ENMIENDA NUM. 76

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Indus-

tria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 12, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 12

Las actuaciones relativas a las carreteras comprendidas en el artículo primero, por constituir obras de excepcional interés público, no estarán sujetas a licencia municipal, pero el órgano competente remitirá el proyecto al Ayuntamiento correspondiente a efectos de aplicar, en su caso, el procedimiento previsto en el artículo 180.2 de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana.»

JUSTIFICACION

La referencia al artículo 84.1, b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, es improcedente por cuanto se refiere a la intervención de la actividad de los ciudadanos pero no de las Administraciones públicas.

ENMIENDA NUM. 77

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 13, apartado 2 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 13

2. Igualmente, .../... en el artículo 14.»

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 78

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Indus-

tria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 16 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 16

1. Las carreteras estatales pueden... (resto igual).
2. La explotación de las carreteras estatales comprende... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Clarificar que el precepto se refiere a las carreteras estatales.

ENMIENDA NUM. 79

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 17 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 17

Las carreteras estatales .../... en su legislación específica y, supletoriamente, por los preceptos de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.»

JUSTIFICACION

Siendo las autopistas las únicas carreteras estatales en régimen de concesión administrativa, es conveniente hacer una referencia expresa a su legislación específica.

ENMIENDA NUM. 80

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Indus-

tria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 2 del artículo 18, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 18

2. Las personas físicas o jurídicas .../... fiscales y financieros que para las autopistas en régimen de concesión... (resto igual).»

JUSTIFICACION

La legislación vigente no regula genéricamente un régimen de beneficios fiscales y financieros para el régimen de concesión, sino que únicamente los prevé para las autopistas.

ENMIENDA NUM. 81

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 1 del artículo 19, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 19

1. La Administración del Estado .../... circulación en las carreteras estatales.»

JUSTIFICACION

La ordenación que se hace de las áreas de servicio se ha de referir exclusivamente a las carreteras estatales.

ENMIENDA NUM. 82

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Indus-

tria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 22 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 22

1. La zona de servidumbre .../... definida en el artículo 21 y exteriormente... (resto igual).

2. En la zona de servidumbre .../... previa autorización, en cualquier caso, del Departamento .../... y de los establecidos en el artículo 38.

(Resto igual).»

JUSTIFICACION

Corregir errores y mejorar redacción.

ENMIENDA NUM. 83

PRIMER FIRMANTE:

Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 2 del artículo 23, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 23

2. Para ejecutar .../... y de lo establecido en el artículo 38.»

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 84

PRIMER FIRMANTE:

Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de

Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 25 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 25

1. A ambos lados de las carreteras .../... de las construcciones existentes, previa autorización administrativa. (Resto igual).

2. Con carácter general, en las carreteras estatales que discurran total o parcialmente por zonas urbanas, podrá fijarse la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior en los siguientes supuestos:

a) Cuando lo dispongan los planes de ordenación urbana.

b) Cuando así lo acuerde el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, con arreglo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, previo informe de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales afectas... (resto igual).

4. No obstante lo dispuesto .../... se situará a cincuenta metros medidos .../... de la variante o carretera.»

JUSTIFICACION

Establecer la necesaria autorización administrativa para las actuaciones en la zona definida en el apartado 1. En el apartado 2, la posibilidad de modificar la línea límite de edificación ha de estar también reconocida en el planeamiento urbanístico cuando se trate de carreteras que discurran total o parcialmente por zonas urbanas.

ENMIENDA NUM. 85

PRIMER FIRMANTE:

Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 3 del artículo 28, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 28

3. Cuando los accesos no previstos se soliciten por los particulares directamente interesados, el Departamento... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Pueden existir otros interesados con legítima justificación para efectuar la solicitud.

ENMIENDA NUM. 86

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 30 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 30

El Departamento del que dependa la vía podrá establecer en puntos estratégicos de la Red de Carreteras del Estado instalaciones... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 87

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción de los apartados 2.º, 3.º y 4.º del artículo 31 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 31

2. Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones sin las autorizaciones o licencias requeridas en la zona comprendida entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones o licencias otorgadas cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

d) Realizar cualquier clase .../... (Resto igual).

3. Son infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones sin las autorizaciones o licencias requeridas en la zona comprendida entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las licencias o autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar .../... sus características o situación, cuando no esté sancionado por el Código de Circulación.

f) Realizar cualquier clase .../... (Resto igual).

g) Las calificadas como leves cuando se aprecie reincidencia.

4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones sin las autorizaciones o licencias requeridas en la zona comprendida entre las aristas de explanación, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones o licencias otorgadas.

d) Establecer .../... alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para .../... (Resto igual).»

JUSTIFICACION

Respetar el principio de legalidad en materia de procedimiento administrativo sancionador, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.1 de la Constitución y sancionado por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

ENMIENDA NUM. 88

**PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.**

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 1 del artículo 32, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 32

1. El procedimiento para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 31 se iniciará de oficio... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 89

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 33.

Redacción que se propone:

«Artículo 33

Las infracciones a que se refiere el artículo 31 .../... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 90

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la rúbrica del Capítulo IV, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Capítulo IV

Travesías y redes arteriales.»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 91

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Indus-

tria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 36, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 36

1. A los efectos de esta Ley se denomina red arterial de una población o grupo de poblaciones al conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurren total o parcialmente por zonas urbanas.

2. Se consideran tramos urbanos .../... por suelo clasificado de urbano .../... que discurre por un área consolidada... (resto igual).»

JUSTIFICACION

La redacción contenida en el proyecto de Ley comprende dentro de la red arterial y de forma amplísima, no sólo las carreteras estatales, sino también las autonómicas y locales. La conculcación que se hace con dicha formulación de carreteras que no son de competencia estatal sólo sería admisible si se estableciese alguna fórmula de cooperación o coordinación para definir la red arterial que no atentase contra las competencias de las CC. AA. Asimismo, y en el apartado 2 se pretende corregir y mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 92

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del artículo 37, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 37

1. El Plan viario de la red arterial se formulará, en su caso, conjuntamente por las distintas Administraciones públicas interesadas, de forma coordinada con el planteamiento urbanístico vigente.

2. Toda actuación en una red arterial se establecerá, cuando no exista Plan viario, previo acuerdo entre las distintas Administraciones públicas interesadas de forma coordinada con el planteamiento urbanístico vigente.

3. A tal efecto, deberán utilizarse los procedimientos legalmente establecidos para asegurar la colaboración y

coherencia de actuaciones en la red arterial en materia de inversión y de prestación de servicios.

4. A falta de acuerdo, el órgano del que dependa la vía podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en los tramos de la red arterial que sean de su competencia.»

JUSTIFICACION

Cualquier regulación de la red arterial requiere la instrumentación de los oportunos procedimientos de colaboración entre las Administraciones públicas afectadas.

ENMIENDA NUM. 93

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción del apartado 1 del artículo 38, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 38

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades, no ejecutadas por el Departamento del que dependa la vía, en la zona... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto y la coherencia interna del proyecto de Ley.

ENMIENDA NUM. 94

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de modificar la redacción de los apartados 1 y 3 del artículo 39, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Artículo 39

1. La conservación de todo tramo de carretera estatal que discorra por suelo urbano corresponde al Departamento del que dependa la vía.

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

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 95

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al Proyecto de Ley de Carreteras, a los efectos de suprimir el primer apartado de la Disposición Adicional Primera, del referido texto.

JUSTIFICACION

Mejorar la sistemática del proyecto de Ley, incorporando el apartado 1 al artículo 4.º

ENMIENDA NUM. 96

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras a los efectos de modificar la Disposición Adicional Segunda del apartado 1 del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Adicional Segunda

1. La Administración del Estado determinará las normas técnicas de carácter general sobre construcción y

conservación de carreteras, en aplicación o desarrollo de convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España.»

JUSTIFICACION

Las Comunidades Autónomas con competencia en la materia no se han de ajustar a «bases» que dicte la Administración del Estado, por no tratarse de una competencia compartida. Tal y como resulta del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NUM. 97

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras a los efectos de modificar la Disposición Adicional Cuarta del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Adicional Cuarta

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 33 de esta Ley atendiendo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumo.»

JUSTIFICACION

Mejorar la redacción del precepto.

ENMIENDA NUM. 98

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras a los efectos de suprimir la Disposición Transitoria Segunda, del referido texto.

JUSTIFICACION

La redacción de esta disposición se incorpora a la nueva Disposición Adicional Quinta.

ENMIENDA NUM. 99

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras a los efectos de añadir una disposición adicional quinta al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Adicional Quinta

1. Los estudios y proyectos de carreteras, la inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se realizarán por Ingenieros de Canales y Puertos y por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1 de la Ley 12/1986, de 1 de abril, sobre regulación de las atribuciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros Técnicos.

2. En la elaboración de planes y estudios previos, y además cuando las exigencias técnicas de los proyectos y obras lo requieran, colaborarán con ellos, otros profesionales que tengan reconocidas atribuciones de conformidad con su titulación académica.»

JUSTIFICACION

Adaptar la redacción del precepto a la legislación vigente y prever la participación de otros técnicos.

ENMIENDA NUM. 100

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Minoría Catalana.

Enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, al proyecto de Ley de Carreteras a los efectos de modificar la Disposición Adicional Final, del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición Final

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo aprobará en el plazo de seis meses el Reglamento General de ejecución de la presente Ley.»

JUSTIFICACION

Fijar el plazo para aprobar el Reglamento de desarrollo de la Ley.

La Agrupación de Diputados del PDP, al amparo de lo dispuesto en los artículos 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de febrero de 1988.—El Portavoz, **Modesto Fraile Poujade**.

ENMIENDA NUM. 101

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 1

De adición.

Texto que se propone:

«Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras nacionales en el ejercicio de las competencias que corresponden al Estado, de acuerdo con el Título VIII de la Constitución.»

JUSTIFICACION

Delimitar el objeto de la Ley y las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NUM. 102

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 2.1

De supresión parcial.

Se propone suprimir el adverbio «fundamentalmente», de modo que quedaría:

«2.1. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles.»

JUSTIFICACION

Dar mayor precisión al precepto.

ENMIENDA NUM. 103

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 2.3

De supresión.

Se propone suprimir el adverbio «exclusiva», de modo que resulte:

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

JUSTIFICACION

Quitar rotundidad a la disposición.

ENMIENDA NUM. 104

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 3.1

De adición.
Añadir un apartado 1 bis con el siguiente texto:

«Se consideran caminos de servicios a los efectos de esta Ley las vías de dominio público y uso público en las proximidades o con enlace a carreteras destinadas al servicio o complementación de éstas.»

JUSTIFICACION

Necesidad de definir el concepto.

ENMIENDA NUM. 105

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 4.2

De modificación.
Dar nueva redacción al texto, de modo que resulte:

«2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior constituyen la Red de Carreteras del Estado, que se incorporan como anejo a la presente Ley.»

JUSTIFICACION

Respetar el principio de reserva de Ley en materia de Red de Carreteras del Estado. La inclusión o modificación debe producirse por Ley.

ENMIENDA NUM. 106

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 5.1

De modificación.
Se propone sustituir el término «actividades» por «competencias», de modo que resultase:

«1. El Departamento del que dependa la vía someterá los estudios y proyectos de carreteras estatales que afecten a las competencias de otros Departamentos ministeriales a su informe de conformidad con lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.»

JUSTIFICACION

Dar precisión al concepto. No es lo mismo hablar de actividades que de competencias. Cualquier Departamento ministerial puede tener actividades que de algún modo afecten a las carreteras.

ENMIENDA NUM. 107

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 6

De supresión total del artículo.

JUSTIFICACION

El precepto no pasa de ser una pura declaración de propósitos.

ENMIENDA NUM. 108

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 8

De modificación:

«Los proyectos de carreteras que supongan un nuevo trazado deberán incluir la correspondiente evaluación del impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto.»

JUSTIFICACION

La evaluación del impacto ambiental no debe limitarse sólo a las autopistas y autovías de nuevo trazado.

ENMIENDA NUM. 109

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 9.1

De modificación:

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

a) Estudio de planeamiento.

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

b) Estudio previo.

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

c) Estudio informativo.

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

d) Anteproyecto.

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

e) Proyecto de construcción.

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

f) Proyecto de trazado.

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

JUSTIFICACION

Por conveniencia de definir cada uno de los diferentes tipos de estudios tal y como hace la Ley actualmente en vigor.

ENMIENDA NUM. 110

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 9 bis

Pertenciente a la Sección 2.ª, «Construcción», se propone la introducción de un nuevo artículo, cuyo texto sea:

«Sólo podrán construirse nuevas carreteras estatales cuando se hayan previsto en la Red de Carreteras del Estado o en las modificaciones que en ella se introduzcan mediante Ley.»

JUSTIFICACION

Mantener el principio de reserva de Ley en lo relativo a carreteras del Estado. •

ENMIENDA NUM. 111

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 10.1

De adición.

Añadir al final del texto la siguiente frase:

«La manifestación de disconformidad determinará la reconsideración del trazado propuesto.»

JUSTIFICACION

Dar operatividad al criterio eventualmente discrepante de las Corporaciones Locales y de las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NUM. 112

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 10.3

De supresión de dicho apartado.

JUSTIFICACION

Respetar las competencias municipales.

ENMIENDA NUM. 113

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 12

De adición:

«Las actuaciones relativas a las carreteras estatales definidas en el artículo 2, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere...»

JUSTIFICACION

Excluir a estos efectos los caminos de servicio.

ENMIENDA NUM. 114

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 13.2

Sustituir «... en el artículo 15», por «... en el artículo 14».

JUSTIFICACION

Corrección de errata.

ENMIENDA NUM. 115

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 14.1

De modificación:

«1. Procederá la imposición de contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, en los términos del artículo 26 de la Ley General Tributaria. El aumento de valor de determinadas fincas...»

JUSTIFICACION

Concordancia con la Ley General Tributaria, norma básica en materia de tributos.

ENMIENDA NUM. 116

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 14.4, d)

De modificación:

«d) Los que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACION

Dar certidumbre jurídica a las circunstancias determinantes de la contribución especial.

ENMIENDA NUM. 117

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 23.1

De modificación.

Sustituir las distancias de «cien metros y cincuenta metros» respectivamente por las de «cincuenta y treinta».

JUSTIFICACION

Aumentar la distancia exigida por la legislación actual, en bastantes casos no cumplida, constituye falta de realismo.

ENMIENDA NUM. 118

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 25, párrafo 2.º

De modificación.

Sustituir las distancias de veinticinco y cincuenta metros respectivamente por las de veinticinco y dieciocho.

JUSTIFICACION

Aumentar la distancia exigida por la legislación actual, en bastantes ocasiones no cumplida, constituye falta de realismo.

ENMIENDA NUM. 119

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 25.4

De supresión del apartado.

JUSTIFICACION

Se desconoce el fundamento de la diferencia con respecto a lo dispuesto en el apartado f.

ENMIENDA NUM. 120

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 28.4

De supresión parcial:

«4. No tendrán acceso directo las propiedades colindantes a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado.»

JUSTIFICACION

Las calzadas de servicio no son carreteras en sentido legal.

ENMIENDA NUM. 121

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 29

De adición.
Añadir un párrafo anterior al texto del proyecto, con el siguiente contenido:

«La circulación por las carreteras estatales se ajustará a lo dispuesto en esta Ley y a los preceptos del Código de Circulación.»

JUSTIFICACION

Aunque obvia, parece necesaria la referencia al Código de Circulación como norma fundamental en la materia.

ENMIENDA NUM. 122

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 29

De supresión.
Suprimir la expresión «o a los usuarios».

JUSTIFICACION

Dar generalidad al precepto.

ENMIENDA NUM. 123

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 31.4, b) y c)

De adición:

«b) Sustraer, deteriorar o destruir intencionadamente cualquier elemento...

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar intencionadamente cualquier obra o instalación...»

JUSTIFICACION

Incorporar el elemento subjetivo de intencionalidad, imprescindible en toda norma sancionadora.

ENMIENDA NUM. 124

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 34.2

De adición.

Añadir «in fine» la expresión «previo expediente, con la audiencia del interesado».

JUSTIFICACION

Exigencias de seguridad jurídica.

ENMIENDA NUM. 125

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 37.3

De supresión de dicho apartado.

JUSTIFICACION

Respetar las competencias concurrentes.

ENMIENDA NUM. 126

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Al artículo 38.1

De supresión del adverbio «vinculante», de modo que:

«1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras... corresponde a los Ayuntamientos, previo informe de dicho Departamento ministerial...»

JUSTIFICACION

Respetar las competencias concurrentes.

ENMIENDA NUM. 127

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Primera, 1

De adición:

«1. Como anexo a la presente Ley figura la relación, denominación y clasificación, conforme al artículo 2, de las carreteras estatales.»

JUSTIFICACION

Se hecha de menos en el Anexo la clasificación de las carreteras que en él figuran, conforme a los tipos que se definen en el artículo 2. Sin ella, el artículo 2 carece de contenido.

ENMIENDA NUM. 128

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

Disposición Adicional Nueva.

«Las consignaciones que figuran en los Presupuestos Generales del Estado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, incluirán necesariamente una partida separada, recurso preciso para atender a la consignación de la Red de Carreteras del Estado, de acuerdo con las necesidades a que dé lugar su estado y características y su deterioro previsible. En ningún caso, las dotaciones para conservación serán inferiores al 2 por ciento del valor actualizado de la Red.»

JUSTIFICACION

Asegurar dotaciones presupuestarias suficientes para la conservación.

ENMIENDA NUM. 129

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Primera, 1

De modificación:

«1. El Gobierno, en el plazo de seis meses, aprobará un nuevo Reglamento General de Carreteras para el desarrollo de la presente Ley. Hasta tanto se dicte dicho Reglamento, continuará aplicándose, en lo que no se oponga a la presente Ley, el Reglamento General de Carreteras de 8 de febrero de 1977.»

JUSTIFICACION

Vincular al Gobierno a un plazo.

ENMIENDA NUM. 130

PRIMER FIRMANTE:
Agrupación de Diputados del PDP
(Grupo Mixto).

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Segunda

De supresión total.

JUSTIFICACION

Una Ley de Carreteras no es el lugar jurídicamente adecuado para regular las competencias o problemas corporativos.

En relación con el proyecto de Ley de Carreteras (expediente 121/000064), publicado en el «B. O. C. G.», Serie A, número 63.1, de 9 de diciembre de 1987, y conforme a lo que establece el vigente Reglamento del Congreso, el Diputado que suscribe, del Grupo Parlamentario Mixto, presenta las siguientes enmiendas.

Madrid, 17 de febrero de 1988.—**Ramón Tamames Gómez.**

ENMIENDA NUM. 131

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 1

Al artículo 13

En el apartado primero, suprimir las palabras «y excepcionalmente de particulares».

MOTIVACION

Entendiendo que el servicio de carreteras es estrictamente obligación del Estado, o de los demás poderes públicos, debe irse, según se expone en su momento, y como planteamiento general de estas enmiendas, a la supresión del sistema de construcción y explotación por particulares.

ENMIENDA NUM. 132

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 2

Al artículo 13

Suprimir el apartado 2.

MOTIVACION

Por entender que las contribuciones especiales son un sistema primitivo en la Hacienda Pública, y que la propia valoración de los derechos como consecuencia de las obras públicas realizadas llevan a nuevas bases imponibles, siendo ésta la forma más pertinente de obtención de recursos.

ENMIENDA NUM. 133

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 3

Al artículo 13

Suprimir el apartado 3.

MOTIVACION

Por las mismas razones que la enmienda número 1.

ENMIENDA NUM. 134

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 4

Al artículo 14

Suprimir todo el artículo.

MOTIVACION

Por las mismas razones ya expuestas en la enmienda número 2.

ENMIENDA NUM. 135

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 5

Al artículo 15

Convertir el texto de los dos apartados en uno solo sin numeración, que diga:

«El Estado explotará directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización para el usuario absolutamente libre de cualquier clase de tarifas.»

MOTIVACION

En realidad no hay nada gratuito; por lo cual la expresión «utilización gratuita» es un eufemismo, porque el ciudadano ya está pagando sus impuestos. Lo que debe quedar claro, en correspondencia a la enmienda número 1, es que no hay lugar a tarifas de sociedades explotadoras en ningún caso.

ENMIENDA NUM. 136

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 6

Al artículo 16

Suprimir la numeración de los apartados y dejar solamente el actual número 2.

MOTIVACION

La supresión del apartado 1 está en coherencia con la enmienda número 1.

ENMIENDA NUM. 137

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 7

Al artículo 17

Suprimirlo.

MOTIVACION

Por coherencia con la enmienda número 1.

ENMIENDA NUM. 138

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 8

Al artículo 25

En el párrafo segundo del apartado 1, las cantidades citadas deben corregirse, para pasar la de «cincuenta metros» a cien; y la de «veinticinco metros» a cincuenta.

MOTIVACION

Por entender que, por razones ambientales, acústicas, atmosféricas, etcétera, los edificios de todas clases deben estar más alejados de estas vías de gran tráfico, como son las del Estado. De otra forma, las protestas de los ciudadanos del vecindario serán cada vez más frecuentes, y con razón. Antes de emprender grandes obras de pantallas acústicas, es mejor prevenir.

ENMIENDA NUM. 139

PRIMER FIRMANTE:
Don Ramón Tamames Gómez
(Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 9

A las Disposiciones Transitorias

Convertir la Primera y Segunda, en Segunda y Tercera; e introducir una nueva Disposición Transitoria, que sería la Primera, que diga lo siguiente:

«1. El 1 de enero de 1989, todas las actuales autopistas de peaje quedarán de tránsito absolutamente libre para cualquier clase de vehículos.»

2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, emprenderá las acciones oportunas para el rescate de las actuales concesiones en la fecha indicada.»

MOTIVACION

Acabar con la situación actual de alta congestión en las carreteras de la red del Estado, y de escaso tráfico en general en las autopistas de peaje, lo cual genera costes sociales importantes, inconvenientes de todo tipo, problemas de seguridad y sensación de división de la ciudadanía entre primera y segunda clase. Una formulación de rescate, con pagos aplazados del mismo con una deuda especial, sería una fórmula adecuada; sin olvidar los legítimos intereses laborales de todas las personas empleadas por las compañías concesionarias.

ENMIENDA NUM. 140

PRIMER FIRMANTE:

Don Isaiás Zarazaga Burillo (Grupo Mixto).

Isaiás Zarazaga Burillo, Diputado al Congreso por Zaragoza (Partido Aragonés Regionalista), integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 109 y siguientes del Reglamento, formula la siguiente enmienda al artículo 4.º, apartado 3.1.

Texto que se propone.

Suprimir «principales», quedando el texto así: «Formar parte de los itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios».

MOTIVACION

La adjetivación «principales» se presta a una subjetivación ejecutiva al determinar la «principalidad» o no de un itinerario, que por otra parte, si es objeto de Convenio, ya se incluye en un itinerario de tráfico internacional, circunstancia mucho más objetiva e independiente para quien haya de considerar su calificación.

A los efectos del artículo 110.1 del Reglamento del Congreso, el firmante actúa como Portavoz del Grupo Mixto.

Zaragoza, 16 de febrero de 1988.—**Isaiás Zarazaga Burillo.**

ENMIENDA NUM. 141

PRIMER FIRMANTE:

Don Isaiás Zarazaga Burillo (Grupo Mixto).

Isaiás Zarazaga Burillo, Diputado al Congreso por Zaragoza (Partido Aragonés Regionalista), integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 109 y siguientes del Reglamento, formula la siguiente enmienda al artículo 4.º, apartado 3.3.

Texto que se propone.

Añadir al texto del proyecto la frase siguiente: «siempre que no sea de titularidad autonómica», quedando el texto así: «3.3 Servir de acceso a un paso fronterizo, siempre que no sea de titularidad autonómica».

MOTIVACION

Han de quedar garantizadas en la presente Ley las transferencias ya efectuadas con carácter vinculante, eliminándose la posibilidad contenciosa entre las Comunidades afectadas y la Administración Central, que quedaría en todo caso latente, con el actual texto del proyecto.

A los efectos del artículo 110.1 del Reglamento del Congreso, el firmante actúa como Portavoz del Grupo Mixto.

Zaragoza, 16 de febrero de 1988.—**Isaiás Zarazaga Burillo.**

ENMIENDA NUM. 142

PRIMER FIRMANTE:

Don Isaiás Zarazaga Burillo (Grupo Mixto).

Isaiás Zarazaga Burillo, Diputado al Congreso por Zaragoza (Partido Aragonés Regionalista), integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 109 y siguientes del Reglamento, formula la siguiente enmienda al artículo 4.º, apartado 3.4.

Texto que se propone.

Suprimir el artículo «las» delante de Comunidades; suprimir «de» delante de «los principales núcleos» y añadir «o entre» detrás de «a través», quedando redactado dicho punto 3.4 de la manera siguiente: «Los itinerarios de enlace entre Comunidades Autónomas peninsulares, a través o entre los principales núcleos...».

MOTIVACION

Una mayor precisión y claridad en la redacción e interpretación del texto.

A los efectos del artículo 110.1 del Reglamento del Congreso, el firmante actúa como Portavoz del Grupo Mixto.

Zaragoza, 16 de febrero de 1988.—**Isaías Zarazaga Burillo.**

ENMIENDA NUM. 143

PRIMER FIRMANTE:

Don Isaías Zarazaga Burillo (Grupo Mixto).

Isaías Zarazaga Burillo, Diputado al Congreso por Zaragoza (Partido Aragonés Regionalista), integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 109 y siguientes del Reglamento, formula la siguiente enmienda de redacción (estilo) en el Catálogo de carreteras anexo al proyecto, según la Disposición Adicional Primera.

Texto que se propone.

Siendo un Anexo a la Ley, el Catálogo debería precisar en cada carretera en las columnas de «Comienzo» o «Final» cuando se señala «frontera portuguesa» o «frontera francesa», el lugar, PK o localidad precisa de comienzo o final, para evitar ambigüedades en un Catálogo oficial. Podrían detallarse dichos matices en A-7, N-II, N-V, N-122, N-152, N-230, N-330, N-433, entre otras.

A los efectos del artículo 110.1 del Reglamento del Congreso, el firmante actúa como Portavoz del Grupo Mixto.

Zaragoza, 16 de febrero de 1988.—**Isaías Zarazaga Burillo.**

ENMIENDA NUM. 144

PRIMER FIRMANTE:

Don José Antonio Santos Miñón (CDS).

José Antonio Santos Miñón, Diputado perteneciente al Grupo Parlamentario de CDS, acompaña texto de la enmienda que presenta ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en relación con el proyecto de Ley de Carreteras.

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Quinta

De adición.

Incorporar una nueva Disposición Adicional, con el siguiente texto:

«Las autopistas, autovías y vías rápidas construidas, las que están en proyecto y las que en el futuro se realicen en los Archipiélagos Balear y Canario, tendrán, sin perjuicio de las competencias transferidas a la correspondiente C. A., la consideración de carreteras de interés general con las consecuencias que tal declaración produce.

Las redes arteriales de las capitales de provincia de ambos archipiélagos tendrán igualmente la consideración de carreteras de interés general con las consecuencias que la inclusión en el correspondiente catálogo lleva aparejada, cualquiera que sea la situación en que las mismas se encuentren, incluso aquellas que aún no están proyectadas.»

JUSTIFICACION

Ambos Archipiélagos, Balear y Canario, por su importancia turística reciben anualmente millones de visitantes extranjeros que demandan buenos servicios y medios rápidos de comunicación entre las distintas zonas de las islas, complementándose, al propio tiempo, las redes insulares de carreteras con las arteriales de acceso a las capitales de las provincias, puntos neurálgicos en los enlaces Norte-Sur.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de febrero de 1988.—**José Antonio Santos Miñón.**

ENMIENDA NUM. 145

PRIMER FIRMANTE:

Grupo CDS.

El Grupo Parlamentario de CDS, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, proponiendo un Texto Alternativo al Proyecto de Ley de Carreteras.

«TEXTO ALTERNATIVO AL PROYECTO DE LEY DE CARRETERAS

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

Finalizado el proceso de traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, resulta necesario revisar y actualizar el régimen vigente en la materia a fin de establecer una nueva Ordenación legal de la misma, que coordine los intereses generales del Estado, respetando las competencias que tienen las Comunidades Autónomas en materia de Ordenación del Territorio.

Por otra parte, es necesaria una regulación más eficaz en cuanto a la conservación y mantenimiento de las carreteras y obras de reforma general, a fin de evitar su rápido deterioro, una vez construidas, así como establecer una normativa que proteja el patrimonio viario, sancionando la infracciones de la misma que se produzcan.

La complementariedad de las redes del Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, hace conveniente que se evite la tendencia a detraer los recursos económicos destinados exclusivamente a la Red de Carreteras del Estado, estableciendo al mismo tiempo la debida coordinación entre las actuaciones, en el marco de sus respectivas competencias de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas.

También el régimen de servidumbres de la carretera se ha mostrado sumamente rígido, sin tener en consideración las grandes diferencias geográficas y orográficas del territorio nacional.

En su consecuencia, esta Ley recoge, en primer lugar, la definición y funciones de la Red Nacional de Carreteras de Interés General, y los tipos de vías que las componen, y a continuación el procedimiento que deberá regir la planificación, proyectos de construcción de las obras de la misma, así como la afección y desafección de vías y terrenos.

Se establece también el régimen de financiación, tanto para las nuevas construcciones como para la explotación y conservación de las mismas, así como los regímenes especiales de explotación, complementado con la regulación de las servidumbres que, en buena consecuencia, son inherentes a la carretera.

Finalmente, se regula el uso de las vías de la Red Nacional de Carreteras de Interés General y se tipifican las infracciones que pudieran cometerse, así como su sanción.

PROYECTO DE LEY

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones Generales

Artículo 1

El objeto de la presente Ley es la definición de la Red Nacional de Carreteras de Interés General, así como la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de la misma.

Artículo 2

Se considerarán integrantes de la Red Nacional de Carreteras de Interés General, aquellas vías de dominio y

uso público que comuniquen a las distintas Comunidades Autónomas entre sí, así como a los principales centros de población o producción de bienes y servicios del territorio nacional.

La mencionada Red Nacional deberá garantizar el acceso desde todo el territorio nacional a los pasos fronterizos, así como a los puertos y aeropuertos de interés general, y a los puntos de enlace con las redes de comunicaciones exteriores.

Artículo 3

La Red Nacional de Carreteras de Interés General es única, y no presentará soluciones de continuidad en su trazado.

A efectos de planificación, construcción y explotación, podrá dividirse en itinerarios, zonas, redes arteriales, u otras unidades de ámbito territorial o funcional, sin que ello suponga segregación de la Red.

Artículo 4

La Red Nacional estará formada por dos tipos de vías: ordinarias y rápidas.

Son vías rápidas aquellas que, proyectadas exclusivamente para el tráfico de automóviles, no se crucen a nivel con ninguna otra vía, ferrocarril o servidumbre, y no tengan acceso a ellas las propiedades colindantes.

Si dispusieran de dos calzadas separadas, se denominarán autopistas.

Son vías ordinarias aquellas a las que se permite el acceso de las propiedades colindantes con las limitaciones de carácter general que se establecen en la Ley, así como aquellas que no cumplen con las características establecidas anteriormente para las vías rápidas.

Si llevaran calzadas separadas se denominarán autovías.

Dentro de las vías ordinarias, los tramos que discurran por suelo urbano se denominarán travesías.

Artículo 5

Cualquier otra vía, cuya función sea recoger y canalizar el tráfico de vehículos en áreas, o desde núcleos reducidos hacia la Red Nacional de Carreteras de Interés General, tales como vías de servicio, secundarias, etc., no se considerará integrantes de dicha Red.

Artículo 6

La Red Nacional de Carreteras de Interés General será de dominio y uso público.

En las vías rápidas, el dominio público se extenderá a todas aquellas áreas que por su función tengan acceso directo a las vías, o se encuentren en el recinto de acceso regulado a las mismas.

Artículo 7

La Red Nacional de Carreteras de Interés General estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a quien corresponderá el planeamiento general, la construcción, conservación y explotación de la Red.

Los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo, y De-

fensa, arbitrarán conjuntamente las medidas que exigieren las necesidades que, respecto a la utilización de las carreteras, demande la Defensa Nacional.

CAPITULO SEGUNDO

Planificación, proyectos y construcción

Artículo 8

Los instrumentos de planificación y ejecución de los elementos que componen la Red Nacional de Carreteras de Interés General serán:

- Planes previos.
- Anteproyectos.
- Proyecto de trazado.
- Proyecto de construcción.

El Plan previo contendrá los estudios y datos necesarios para poder declarar un itinerario o actuación como integrante de la Red de Interés General, según los requisitos exigidos en el artículo 2.º de la presente Ley. Serán igualmente necesarios para desafectar una vía calificada como integrante de la Red de Interés General.

El Anteproyecto definirá con carácter general las zonas por donde discurrirá la vía, así como los centros de población, producción o enlace con otros medios de transporte, a los que afecta dicha vía.

El Proyecto de Trazado contendrá una definición detallada de los terrenos y bienes afectados por su inclusión en la Red, así como la justificación técnica correspondiente.

El Proyecto de Construcción contendrá el desarrollo completo de la solución elegida y servirá de base para establecer el documento contractual para la ejecución de las obras, de acuerdo con la Ley de Contratos del Estado.

Artículo 9

Redactado un Plan previo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo lo someterá a la consideración del Gobierno, para su aprobación.

La aprobación por el Gobierno del Plan previo llevará consigo la declaración de interés general de las actuaciones en él contenidas, y la inclusión en la Red Nacional de Carreteras de Interés General de las vías de circulación a las que afecte o que se construyan al amparo del mismo.

Artículo 10

Aprobado por el Gobierno un Plan previo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo redactará los anteproyectos de las unidades que lo compongan.

Los mencionados anteproyectos serán sometidos a las Comunidades Autónomas afectadas, que lo someterán a la tramitación que tengan establecidas sus respectivas legislaciones en materia de Ordenación del Territorio.

Finalizado el proceso establecido en el párrafo anterior, las Comunidades Autónomas informarán de dicho anteproyecto. En caso de discrepancia, habrán de remitir al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la solución alternativa que propongan con el mismo grado de definición de anteproyecto. Si el Ministerio aceptara dicha pro-

puesta, se considerará automáticamente aprobada por la Comunidad Autónoma. En otro caso, el Ministerio realizará un nuevo anteproyecto que, recogiendo las indicaciones de la Comunidad Autónoma afectada, tendrá idéntica tramitación que la expresada anteriormente.

La aprobación del anteproyecto llevará consigo la calificación de los terrenos afectados como de dominio público estatal, sujetos a la expropiación forzosa y declarado su uso como vía pública.

Las Comunidades Autónomas incorporarán a sus instrumentos de Ordenación del Territorio las previsiones del anteproyecto aprobado.

Artículo 11

Una vez aprobado el anteproyecto de la vía de que se trate, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo redactará los proyectos de trazado que serán sometidos a información pública de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958.

Simultáneamente se someterá a información de los Ayuntamientos afectados. Si en el plazo de un mes éstos no hubieran evacuado el informe requerido, el Ministerio podrá otorgar un segundo plazo, también de un mes, contado a partir de la finalización del anterior. Si no se emitiera el informe en el plazo o plazos indicados, se entenderá que existe conformidad al proyecto por parte de los Ayuntamientos.

Las objeciones que manifiesten los Ayuntamientos en materia de Urbanismo se someterán a informe de la Comunidad Autónoma correspondiente.

La aprobación del expediente de información pública corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 12

Una vez aprobado el Proyecto de Trazado, los Ayuntamientos incorporarán las previsiones en él contenidas, a sus Planes de Ordenación Urbana, Planes Parciales y demás instrumentos de Ordenación Urbanística.

Artículo 13

Aprobado el Proyecto de Trazado, se procederá a redactar los Proyectos de construcción que lo desarrollen. Previamente a la iniciación de las obras, los proyectos de construcción se someterán al control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local.

La denegación de la licencia municipal sólo podrá basarse en la no adecuación del Proyecto de construcción a las previsiones del Proyecto de trazado aprobado.

Los plazos y procedimientos para solicitar y resolver este trámite serán los mismos que los previstos en el artículo 11.

Artículo 14

Una vez finalizadas y en servicio las obras correspondientes, se segregarán de la Red Nacional de Carreteras de Interés General los tramos y terrenos de dominio público que pierdan tal condición, levantándose las servi-

dumbres que tuvieran establecidas en consideración a dicho carácter.

Artículo 15

Los tramos de vías y terrenos desafectados se transferirán a las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos según que su nueva clasificación, establecida en las aprobaciones del Anteproyecto y Proyectos de Trazado, sea de vías de interés general o vías urbanas.

Los terrenos que pierdan la consideración de vía pública serán transferidos al Patrimonio del Estado.

CAPITULO TERCERO

Financiación y explotación

Artículo 16

La financiación de las obras de construcción de las vías que constituyan la Red Nacional de Carreteras de Interés General se efectuará con cargo a las consignaciones que se incluyan para tal fin en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, y de Organismos nacionales e internacionales. También podrán financiarse con los recursos de las sociedades concesionarias, cuando se haya autorizado la gestión indirecta.

Artículo 17

No podrá llevarse a cabo inversión alguna por parte de la Administración Central en aquellas carreteras que no estén incluidas en la Red Nacional de Carreteras de Interés General.

Artículo 18

La explotación de la carretera se llevará a cabo exclusivamente por los Organos de la Administración Central, salvo lo previsto en la Disposición Adicional segunda.

Se podrán emplear para ello cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta que prevé la Ley de Contratos del Estado.

Las vías rápidas no podrán ser objeto de gestión indirecta cuando su financiación se haya hecho, total o parcialmente, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

La gestión de las vías financiadas con fondos procedentes de los Presupuestos Generales del Estado y aquellas cuya gestión indirecta caduque o sea rescatada, se realizará directamente por el Estado.

Artículo 19

El uso de la Red Nacional de Carreteras será gratuito para el usuario.

En el caso de vías rápidas financiadas con recursos ajenos a los Presupuestos Generales del Estado podrán imponerse excepcionalmente tarifas de peaje, en los términos y plazos que fije el Gobierno, siempre que las características económicas de las regiones por las que discurren y la existencia de vías alternativas así lo permitan. En otro caso se subvencionarán con cargo a las oportunas consignaciones de los Presupuestos Generales del

Estado. No estarán obligados al abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, los de las Autoridades Judiciales, las ambulancias, los servicios contra incendios y los de la propia explotación, en cumplimiento de sus respectivas misiones específicas.

Artículo 20

La explotación de las carreteras comprende las operaciones de ordenación del tránsito y su seguridad, conservación y mantenimiento de la vía, las actuaciones encaaminadas a su defensa y mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público y de servidumbre.

Artículo 21

Para la conservación y explotación de la Red Nacional de Carreteras de Interés General, o partes de ellas, el Estado podrá crear un Organismo Autónomo de carácter comercial que asuma estas competencias.

La composición y estructura de este Organismo será fijada por el Gobierno a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 22

Las vías rápidas en régimen de concesión administrativa se regirán por lo dispuesto en la legislación específica y los términos de la concesión.

Artículo 23

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

Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión se fijen en el Real Decreto a que se refiere el párrafo anterior, con sujeción a los mismos condicionamientos establecidos para el supuesto de que la carretera sea objeto de concesión administrativa.

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

Artículo 24

La Administración del Estado facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.

Reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales, así como la seguridad y la comodidad de circulación y la protección del paisaje y demás elementos naturales del entorno.

Las áreas de servicio, cuando se establezcan en terrenos de dominio público de la carretera, podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado. Si se establecieran en terrenos fuera del dominio público de la carretera deberán contar con la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 25

La financiación de la conservación y explotación de la Red Nacional de Carreteras de Interés General se llevará a cabo con los recursos siguientes:

- a) La participación en los impuestos sobre el combustible que establezca el Gobierno.
- b) Las tasas y cánones por utilización del dominio público de la Red.
- c) Las farifas y peajes que pudieran establecerse en las vías rápidas.
- d) Las tasas que a tal fin prevé la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.
- e) Las cantidades que se asignen en los Presupuestos Generales del Estado para este concepto.
- f) Las subvenciones y otros recursos ajenos que se autoricen.

En la regulación de estos recursos se evitará que la aplicación de los correspondientes a los apartados c) y d) supongan una doble imposición.

USO DE LAS CARRETERAS

Artículo 26

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Departamentos Ministeriales, podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras estatales lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o determinados tipos de vehículos en ciertos tramos o partes de las carreteras.

Le compete igualmente fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalar las correspondientes ordenaciones de la circulación.

Artículo 27

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

LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

Artículo 28

A los efectos de la presente Ley se establecen en las

carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 29

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

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

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

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

3. El proyecto de trazado que se aprobare, recogerá la definición exacta de la zona de dominio público, que deberá ser amojonada al construirse la vía.

En la zona de dominio público de la carretera no podrán realizarse más construcciones que las de acceso a la propia vía, aquellas que formen parte de la estructura de la vía, su señalización y medidas de seguridad, así como las que requieran la prestación de un servicio público de interés general previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Artículo 30

1. La zona de servidumbre de las carreteras estatales consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 29 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros de autopistas, autovías, y vías rápidas y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

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

3. En todo caso, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de ser-

vidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

5. A petición de las Administraciones interesadas, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá desafectar de esta zona de servidumbre aquellos terrenos que por su situación topográfica no sean accesibles desde la vía y por tanto sean inútiles para establecer servidumbres.

Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para dicha desafección.

Artículo 31

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

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

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

Artículo 32

1. En las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección queda prohibido realizar publicidad, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

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

Artículo 33

En la zona de servidumbre y en la de afección, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un anteproyecto, aprobado según lo dispuesto en el artículo 10, o un proyecto de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que la hiciera indispensable o conveniente.

Artículo 34

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

Las citadas Autoridades interesarán que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo efectúe la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendi-

dos, debiendo adoptar, en el plazo de un mes, una de las resoluciones siguientes:

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

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

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

Artículo 35

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

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

Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, el Departamento competente podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso, y, en su caso, establecer un canon por utilización del dominio público.

En general, no tendrán acceso directo las propiedades colindantes a las nuevas carreteras, a las variantes de población y de trazado ni a los nuevos tramos de calzada de interés general del Estado, salvo que estén previstos en el proyecto de la vía.

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 36

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

Son infracciones leves:

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

b) Colocar o verter, dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, cuando no supongan riesgo para la circulación.

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

d) Establecer cualquier clase de publicidad o colocar carteles informativos sin autorización del Ministerio de

Obras Públicas y Urbanismo, en las zonas de servidumbre o afección de la misma.

Son infracciones graves:

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

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

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

d) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza, que afectan a la plataforma de la carretera o supongan un riesgo para la circulación.

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

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

Son infracciones muy graves:

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

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

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

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

e) Las calificadas como graves cuando se aprecia reincidencia.

Artículo 37

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

En los supuestos en que los actos cometidos contra la

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

Artículo 38

Las infracciones a que se refiere el artículo 36 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

-- Infracciones leves, multa de hasta 100.000 pesetas.

-- Infracciones graves, multa de hasta 500.000 pesetas.

-- Infracciones muy graves, multa de hasta 1.000.000 pesetas.

Artículo 39

La imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Delegado del Gobierno o al Gobernador Civil, la de las graves, al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y la de las muy graves, al Consejo de Ministros.

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

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

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

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

Segunda

La planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de las carreteras que siendo de interés general, sean competencias de los Organos del Gobierno de los Territorios Forales con derechos históricos, se efectuará conforme al régimen jurídico en vigor.

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

Tercera

La Administración del Estado determinará la normativa técnica básica de la Red Nacional de Carreteras de In-

terés General y, en particular, la relativa a la señalización y balizamiento de las carreteras, así como cualquier otra que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por España.

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, continuará aplicándose en lo que no se oponga a la misma el Reglamento General de Carreteras de 8 de febrero de 1977.

Se mantendrán asimismo las zonas de dominio público, servidumbre y afección que tenga establecida cada vía hasta que se adecuen a las establecidas en la presente Ley, mediante los correspondientes expedientes.

Los preceptos del Reglamento General de carreteras que regula las Autovías serán también de aplicación a las vías rápidas contempladas en la presente Ley.

Segunda

Los estudios y proyectos de carreteras, de dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se realizarán, en cada caso, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.º.1 de la Ley 12 de 1986 de 1 de abril sobre regulación de las actuaciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros Técnicos.

DISPOSICION DEROGATORIA

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

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

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

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

— Ley de 18 de diciembre de 1946, que aprueba el Plan adicional al vigente de caminos locales del Estado.

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

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

Se derogan asimismo cuantas normas y preceptos legales y reglamentarios se opongan a lo establecido en esta Ley.

DISPOSICION FINAL

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

JUSTIFICACION

a) Porque el texto que se propone se ajusta mejor a los principios que se contienen en la Exposición de Motivos que se acompaña al mismo, e incluso en la propia Exposición de Motivos del Proyecto remitido a las Cortes Generales por el Gobierno.

b) En especial el Proyecto que se enmienda en su totalidad altera el equilibrio que debe existir entre los planes de carreteras y la ordenación urbana, así como es poco consecuente con la distribución de competencias que se contiene en los artículos 148 y 149 de la Constitución Española y en la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. El Proyecto acusa un predominio del Régimen sectorial de las carreteras sobre las necesidades urbanísticas y sigue unos criterios centralizadores respecto a las competencias de las Comunidades Autónomas y Municipios.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de febrero de 1988.—El Portavoz.

El Grupo Parlamentario de CDS, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de Ley de Carreteras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de febrero de 1988.—El Portavoz.

ENMIENDA NUM. 146

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 2.7

De adición.

Consistente en añadirle el siguiente párrafo:

«Las áreas de servicio tendrán la consideración de elementos fundamentales de la carretera a los efectos de aplicación de la presente Ley, y les es aplicable el mismo régimen de control de accesos que al resto de la carretera en que se hallen ubicadas, si bien este régimen podrá, en su caso, ser modificado por el Gobierno para adaptarse a sus circunstancias específicas.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 147

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 3.1

De adición.

Consistente en añadir al final del apartado lo que sigue:

«Se considerarán caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación, conservación y explotación.

A efectos de lo dispuesto en esta Ley se considerarán caminos de servicio las carreteras adscritas a Departamentos distintos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, mientras dure dicha adscripción.»

JUSTIFICACION

Evita confusiones precisando el concepto de «caminos de servicio», que no se contiene en el proyecto.

ENMIENDA NUM. 148

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 5.1

De modificación.

Sustituyendo las palabras «el Departamento del que depende la vía» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

Coherencia con anteriores enmiendas.

ENMIENDA NUM. 149

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 8

De adición.

Consistente en sustituir el comienzo del artículo por las siguientes palabras:

«Los proyectos de Autopistas, Autovías y carreteras...»

JUSTIFICACION

Por armonizar la redacción del artículo con el contenido del artículo 2 del proyecto.

ENMIENDA NUM. 150

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 9

De modificación.

El artículo quedará redactado como sigue:

«Los instrumentos de planificación y ejecución de los elementos que componen la Red Nacional de Carreteras de Interés General serán:

- Planes previos.
- Anteproyectos.
- Proyecto de trazado.
- Proyecto de construcción.

El Plan previo contendrá los estudios y datos neces-

rios para poder declarar un itinerario o actuación como integrante de la Red de Interés General, según los requisitos exigidos en el artículo 2.º de la presente Ley. Serán igualmente necesarios para desafectar una vía calificada como integrante de la Red de Interés General.

El anteproyecto definirá con carácter general las zonas por donde discurrirá la vía, así como los centros de población, producción o enlace con otros medios de transporte, a los que afecta dicha vía.

El proyecto de trazado contendrá una definición detallada de los terrenos y bienes afectados por su inclusión en la Red, así como la justificación técnica correspondiente.

El proyecto de construcción contendrá el desarrollo completo de la solución elegida y servirá de base para establecer el documento contractual para la ejecución de las obras, de acuerdo con la Ley de contratos del Estado.»

JUSTIFICACION

Obtener una mayor simplicidad y por tanto eficacia en la tramitación del expediente, así como incorporar el texto al que se entiende por cada uno de los instrumentos de planificación y ejecución.

ENMIENDA NUM. 151

PRIMER FIRMANTE: Grupo CDS.

ENMIENDA

A los artículos 10, 11 y 12

De supresión y sustitución.

Los artículos mencionados quedarán sustituidos por los siguientes:

«Artículo 10

Redactado un Plan previo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo lo someterá a la consideración del Gobierno, para su aprobación.

La aprobación por el Gobierno del Plan previo llevará consigo la declaración de interés general de las actuaciones en él contenidas, y la inclusión en la Red Nacional de Carreteras de Interés General de las vías de circulación a las que afecte o se construyan al amparo del mismo.

Artículo 11

1. Aprobado por el Gobierno un Plan previo, el Minis-

terio de Obras Públicas y Urbanismo redactará los anteproyectos de las unidades que lo compongan.

Los mencionados anteproyectos serán sometidos a las Comunidades Autónomas afectadas, que lo someterán a la tramitación que tengan establecidas sus respectivas legislaciones en materia de Ordenación del Territorio.

Finalizado el proceso establecido en el párrafo anterior, las Comunidades Autónomas informarán dicho anteproyecto. En caso de discrepancia, habrán de remitir al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la solución alternativa que propongan, en el mismo grado de definición de anteproyecto. Si el Ministerio aceptara dicha propuesta, se considerará automáticamente aprobada por la Comunidad Autónoma. En otro caso, el Ministerio realizará un nuevo anteproyecto que, recogiendo las indicaciones de la Comunidad Autónoma afectada, tendrá idéntica tramitación que la expresada anteriormente.

La aprobación del anteproyecto llevará consigo la calificación de los terrenos afectados como de dominio público estatal, sujetos a la expropiación forzosa y declarado su uso como vía pública.

Las Comunidades Autónomas incorporarán a sus instrumentos de Ordenación del Territorio las previsiones del anteproyecto aprobado.

2. Una vez aprobado el anteproyecto de la vía que se trate, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo redactará los proyectos de trazado que serán sometidos a información pública de acuerdo con la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1956.

Simultáneamente se someterá a información de los Ayuntamientos afectados. Si en el plazo de un mes éstos no hubieren evacuado el informe referido, el Ministerio podrá otorgar un segundo plazo, también de un mes, contado a partir de la finalización del anterior. Si no se emitiera el informe en el plazo o plazos indicados, se entenderá que existe conformidad al proyecto por parte de los Ayuntamientos.

Las objeciones que manifiesten los Ayuntamientos en materia de urbanismo se someterán a informe de la Comunidad Autónoma correspondiente.

La aprobación del expediente de información pública corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

3. Una vez aprobado el proyecto de trazado, los Ayuntamientos incorporarán las previsiones en él contenidas a sus Planes de Ordenación Urbana, Planes Parciales y demás instrumentos de Ordenación Urbanística.

4. Aprobado el proyecto de trazado, se procederá a redactar los proyectos de construcción que lo desarrollen.

Previamente a la iniciación de las obras, los proyectos de construcción se someterán al control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local.

La denegación de la licencia municipal sólo podrá basarse en la no adecuación del proyecto de construcción a las previsiones del proyecto de trazado aprobado.

Los plazos y procedimientos para solicitar y resolver este trámite serán los mismos que los previstos en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 12

1. Una vez finalizadas y en servicio las obras correspondientes, se segregarán de la Red Nacional de Carreteras de Interés General los tramos y terrenos de dominio público que pierdan tal condición, levantándose la servidumbre que tuvieran establecida en consideración a dicho carácter.

2. Los tramos de vías y terrenos desafectados se transferirán a las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos según que su nueva clasificación, establecida en las aprobaciones del anteproyecto y proyectos de trazado, sea de vías de interés general o vías urbanas.

Los terrenos que pierden la consideración de vía pública serán transferidos al Patrimonio del Estado.»

JUSTIFICACION

Conseguir un mayor respeto a las competencias autonómicas y locales y una mayor eficacia en la ejecución de las carreteras.

ENMIENDA NUM. 152

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 13.1

De supresión.

JUSTIFICACION

Por coherencia con la enmienda al artículo 14.

ENMIENDA NUM. 153

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 14

De supresión.

JUSTIFICACION

La creación de contribuciones especiales es incompatible con la declaración de interés general, además de que su determinación tropieza con inconvenientes prácticos casi insalvables si se quieren respetar los principios de equidad y seguridad jurídica.

ENMIENDA NUM. 154

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 15

De modificación.

Consistente en sustituir su actual contenido por el que sigue:

«La financiación de las obras de construcción de las vías que construya la Red Nacional de Carreteras de Interés General se efectuará con cargo a las consignaciones que se incluyan para tal fin en los Presupuestos Generales del Estado, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y de Organismos nacionales e internacionales. También podrán financiarse con los recursos de las sociedades concesionarias, cuando se haya autorizado la gestión indirecta.»

JUSTIFICACION

Por conseguir una mayor aplicación del principio de solidaridad y establecer la excepcionalidad del peaje, en términos efectivos.

ENMIENDA NUM. 155

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 19.3

De modificación.

Consistente en sustituir su actual redacción por la que sigue:

«Las áreas de servicio cuando se establezcan en terrenos de dominio público podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Si se establecieran en terrenos fuera del dominio público de la carretera, deberán contar con la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 156

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 21.1

De modificación.

Consistente en sustituir en la referencia a la dimensión de la franja de terreno de ocho metros por diez metros.

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 157

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 22.2 y 3

De modificación.

Consistente en sustituir las palabras «Departamento

del que dependa la carretera» por «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 158

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 22.1

De adición.

Consistente en añadir al final del apartado lo que sigue:

«Siempre y cuando éstas sean accesibles desde la explanación y no sea imposible su uso por causa de la topografía del terreno.

La reducción de la zona de servidumbre deberá ser expresamente autorizada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a instancia de parte.»

JUSTIFICACION

Por incorporar a la Ley un caso frecuente en nuestras carreteras debido a las dificultades de la orografía.

ENMIENDA NUM. 159

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 25

De modificación.

Consistente en establecer como línea de edificación la misma que corresponde a la zona de afección que regula el artículo 23 del Proyecto.

JUSTIFICACION

Coherencia con lo dispuesto en el artículo 23.



ENMIENDA NUM. 160

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 26

De modificación.

Consistente en sustituir al comienzo del artículo las palabras «...comprendida hasta la límite de edificación» por las «de afección».

JUSTIFICACION

Por coherencia con las enmiendas anteriores.



ENMIENDA NUM. 161

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 27.1

De modificación.

Consistente en sustituir las palabras «los Gobernadores Civiles» por «los Delegados del Gobierno y Gobernadores Civiles».

JUSTIFICACION

Por concordancia con nuestra organización administrativa.



ENMIENDA NUM. 162

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 27.2

De modificación.

Consistente en sustituir las palabras «el Departamento del que dependa la carretera» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

Mejora técnica y coherencia con anteriores enmiendas.



ENMIENDA NUM. 163

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 28.1

De modificación.

Consistente en sustituir las palabras «el Departamento del que dependa la vía» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

Mejora técnica y coherencia con anteriores enmiendas.



ENMIENDA NUM. 164

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 28.1

De adición.

Consistente en añadir lo que sigue:

«Cuando las limitaciones impuestas disminuyan los máximos de carga y dimensiones autorizados con carácter general, deberán establecerse los itinerarios que restablezcan la continuidad de la Red.»

JUSTIFICACION

Incorporar una precaución que da mayor seguridad y fluidez a la circulación y es conjunta con las funciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 165

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 31.2, b)

De adición.

Consistente en añadir al apartado del proyecto las palabras «cuando no suponga un riesgo para la circulación».

JUSTIFICACION

Sólo se puede considerar como infracción leve la que reúna las características indicadas.

ENMIENDA NUM. 166

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 31.3, d)

De adición.

Consistente en añadir, a continuación de lo que se establece en el proyecto, las palabras: «cuando supongan un riesgo para la circulación».

JUSTIFICACION

Por lógica y por coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NUM. 167

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 31.4, e)

De adición.

Consistente en sustituir su actual redacción por la siguiente:

«e) Circular con pesos o cargas que excedan los límites autorizados.»

JUSTIFICACION

Se debe castigar la causa del posible daño y no esperar a sus consecuencias.

ENMIENDA NUM. 168

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 37.3

De modificación.

Consistente en sustituir las palabras «el Departamento del que dependa la vía» por «el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

Mejora técnica y congruencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 169

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

Al artículo 38.1

De supresión.

De la palabra «vinculante», con la que se califica el informe del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

JUSTIFICACION

Por respeto a la autonomía municipal.

ENMIENDA NUM. 170

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

A la Disposición transitoria primera, 2

De modificación.

Consistente en sustituir su actual redacción por la que sigue:

«Los preceptos del Reglamento General de Carreteras que regulan las autovías serán también de aplicación a las vías rápidas contempladas en la presente Ley.»

JUSTIFICACION

La nueva figura «vía rápida» se crea para contemplar el caso de la construcción de autovías por fases (primero una calzada y luego otra). La enmienda es consecuente con ello.

ENMIENDA NUM. 171

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

A la Disposición transitoria segunda

De modificación.

Consistente en sustituir su actual redacción por la que sigue:

«Los estudios y proyectos de carreteras, de dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se realizarán, en cada caso, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.º, 1, de la Ley 12 de 1986, de 1 de abril, sobre regulación de las actuaciones profesionales de los Arquitectos e Ingenieros Técnicos.»

JUSTIFICACION

Por coherencia con lo dispuesto en la Ley que se cita.

ENMIENDA NUM. 172

PRIMER FIRMANTE:
Grupo CDS.

ENMIENDA

A la Disposición derogatoria 1

De supresión.

De su último apartado.

JUSTIFICACION

La presente Ley no tiene nada que ver con las posibles garantías del Estado a los concesionarios de carreteras en régimen de peaje. Si se quieren suprimir esos artículos debe debatirse específicamente el tema e incluso llevar a una Ley distinta la enmienda de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.

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

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

JUSTIFICACION

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 3

1. No tendrán la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicios de titularidad pública.

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

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

Artículo 4

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

2. Las carreteras a que se refiere el apartado anterior

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

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

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

3. Se consideran itinerarios de interés general:

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

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

3.3. Los de acceso a un paso fronterizo.

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

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

CAPITULO SEGUNDO

Régimen de las carreteras

SECCION 1.ª

Planificación, estudios y proyectos

Artículo 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 6

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

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

Artículo 7

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

Artículo 8

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

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

2. Acordada la redacción, revisión o modificación de

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

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

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

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

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

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

Artículo 9

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

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

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

Artículo 10

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

SECCION 2.ª

Construcción

Artículo 11

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

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

Artículo 12

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

Artículo 13

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

SECCION 3.ª

Financiación

Artículo 14

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

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

SECCION 4.ª

Explotación

Artículo 15

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

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

Artículo 16

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

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

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

Artículo 17

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

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

3. Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas que en aplicación de los sistemas mencionados resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión prevé la legislación vigente. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por el Gobierno en el Real Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.

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

Artículo 18

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

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

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

CAPITULO 3.º

Uso y defensa de las carreteras

SECCION 1.ª

Limitaciones de la propiedad

Artículo 19

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

Artículo 20

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

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

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

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

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

Artículo 21

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

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

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

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

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

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

d) Encauzar aguas que discurran por la carretera.

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

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

g) Otras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 22

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

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

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

Artículo 23

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

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

Artículo 24

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 25

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

Artículo 26

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

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

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

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

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

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

Artículo 27

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

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

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

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

SECCION 2.ª

Uso de las carreteras

Artículo 28

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

Artículo 29

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

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

SECCION 3.ª

Infracciones y sanciones

Artículo 30

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

2. Son infracciones leves:

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

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

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

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

3. Son infracciones graves:

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

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

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

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

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

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

4. Son infracciones muy graves:

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

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

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

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

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

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

f) Las calificadas como graves cuando se aprecia reincidencia.

Artículo 31

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

Artículo 32

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

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

Artículo 33

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

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

CAPITULO CUARTO

Redes Arteriales

Artículo 34

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

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

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

Artículo 35

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

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

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

Artículo 36

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

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

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

Artículo 37

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

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

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

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

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

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

Artículo 38

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

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

Artículo 39

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

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

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

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

Segunda

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

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

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

Tercera

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

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

Cuarta

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar

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

Quinta

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

Sexta

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

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

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

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

- a) El Consejo General, en el que estarán representados todos los Ministerios.
- b) El Consejo Ejecutivo.
- c) El Director General.

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

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

Segunda

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

DISPOSICIONES FINALES

Disposición Final Primera

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disposición Final Segunda

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

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

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

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

ENMIENDA NUM. 175

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 1

De modificación.

Debe añadirse un número segundo del siguiente tenor:

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

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 176

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.2

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

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

ENMIENDA NUM. 177

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.º, 3, b)

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 178

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.3

De adición.

Debe añadirse al apartado 3, un nuevo subapartado:

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

JUSTIFICACION

Las condiciones de trazado son características fundamentales para adquirir la categoría de autopista.

ENMIENDA NUM. 179

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.4

De modificación.

Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Definir adecuadamente la categoría de autovía.

ENMIENDA NUM. 180

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.5

De supresión.

Suprimir el apartado 5.

JUSTIFICACION

Define una categoría de carretera inexistente.

ENMIENDA NUM. 181

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.5

De modificación.

Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Definir una categoría de carreteras existente en la red estatal española.

ENMIENDA NUM. 182

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2

De adición.

Añadir un nuevo apartado:

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

ENMIENDA NUM. 183

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 2.7

De modificación.

Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora de redacción, y mayor precisión terminológica.

ENMIENDA NUM. 184

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 3.1

De modificación.

Debe decir:

«1. No tendrán la consideración de carreteras:

- a) Los caminos de servicio de titularidad pública.
- b) Los caminos privados construidos con finalidad análoga a los caminos de servicio.»

JUSTIFICACION

Mayor claridad del precepto.

ENMIENDA NUM. 185

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 3.2

De modificación.

Debe decir:

«2. Cuando las circunstancias y características de los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, podrán éstos abrirse... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Introducir las características como condición permisiva y suprimir el mandamiento imperativo del precepto.

ENMIENDA NUM. 186

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 4.1

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora de redacción que recoge lo establecido en el artículo 149 de la Constitución.

ENMIENDA NUM. 187

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 4.2

De modificación.
Debe decir:

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

(...)

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica, de acuerdo con el artículo 149.21 de la Constitución.

ENMIENDA NUM. 188

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 4.3

De modificación.
Debe decir:

- «3. Se consideran itinerarios de interés general:
- 3.1. Los que forman parte de los itinerarios...
 - 3.2. Los de acceso...
 - 3.3. Los de acceso...
 - 3.4. Los que entrelazan las...»

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 189

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 4.4

De supresión.
Se suprime este apartado.

JUSTIFICACION

El contenido del precepto se traslada al nuevo artículo 10 bis.

ENMIENDA NUM. 190

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 4.4.

De modificación.
Debe decir:

«4. No tendrán la consideración de nuevas carreteras los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Las duplicaciones de calzada y las variantes deben considerarse a todos los efectos nuevas carreteras porque modifican su funcionalidad.

ENMIENDA NUM. 191

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Sección 1.ª y 2.ª del Capítulo segundo

De modificación.
Se propone la siguiente ordenación de los artículos:

Nuevo artículo 5, el artículo 9 del proyecto de Ley.
Nuevo artículo 6, el artículo 5 del proyecto de Ley.
Nuevo artículo 7, el artículo 6 del proyecto de Ley.
Nuevo artículo 8, el artículo 10 del proyecto de Ley.
Nuevo artículo 9, el artículo 7 del proyecto de Ley.
Nuevo artículo 10, el artículo 8 del proyecto de Ley.

JUSTIFICACION

Establecer un orden lógico de los distintos preceptos contenidos en el articulado.

ENMIENDA NUM. 192

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 5.1

De modificación.
Debe decir:

«1. El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo someterá los estudios y proyectos...»

JUSTIFICACION

El departamento del que depende la vía es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Por ello, en aras de claridad de la disposición, así ha de establecerse.

ENMIENDA NUM. 193

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 5.2

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora de redacción y garantías de objetividad en el interés de la defensa.

ENMIENDA NUM. 194

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 6.º

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 195

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 7.1

De modificación.
Debe decir:

«La aprobación de proyectos de carreteras estatales y, en su caso, de sus áreas de servicio, implicará... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Incluir las áreas de servicio.

ENMIENDA NUM. 196

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 7.3

De modificación.
Donde dice «deberán comprender», debe decir «deberán definir».

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 197

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 9.1

De modificación.
Debe decir:

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

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICACION

Dar contenido al precepto.

ENMIENDA NUM. 198

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10.1

De modificación.
Debe decir:

«1. En los casos de trazado... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Precisión terminológica.

ENMIENDA NUM. 199

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10.1

De adición.
Debe añadirse un nuevo párrafo del siguiente tenor:
«Caso de que la Comunidad Autónoma o alguna de las

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

JUSTIFICACION

Ha de preverse el supuesto de disconformidad de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales con el proyecto, salvando así una laguna.

ENMIENDA NUM. 200

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10.2

De modificación.
Debe suprimirse el adverbio inicial «Recíprocamente» por superfluo.

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 201

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10.2

De adición.
Debe añadirse un nuevo párrafo del siguiente tenor:

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

JUSTIFICACION

Ha de preverse el supuesto de disconformidad del Ministerio de Obras Públicas con el planeamiento proyectado.

ENMIENDA NUM. 202

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10 bis

De adición.

Se incluye como nuevo precepto, primero de la Sección 2.ª «Construcción», el siguiente:

«Artículo 10 bis

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

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 203

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 10 ter

De adición.

Se añade el siguiente precepto:

«Art. 10 ter. En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales, se aplicará la legislación general de contratos del Estado.»

JUSTIFICACION

Establecer una previsión necesaria.

ENMIENDA NUM. 204

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 11

De supresión.

JUSTIFICACION

Resulta innecesario el precepto proyectado.

ENMIENDA NUM. 205

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 13

De supresión.

Debe suprimirse el número 2.

JUSTIFICACION

Las contribuciones especiales no deben utilizarse como instrumento de financiación de la construcción de carreteras, pues se cohonestan mal con el principio de capacidad contributiva constitucionalmente consagrado.

ENMIENDA NUM. 206

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 13.2

De modificación.
Donde dice «artículo 15», debe decir «artículo 14».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 207

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 14

De supresión.

JUSTIFICACION

Por coherencia con la enmienda presentada al artículo 13.2.

ENMIENDA NUM. 208

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 14.1

De modificación.
Debe decir:

«1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevos accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial, siempre que pueda ser objetivamente demostrado mediante informe pericial, en la forma que reglamentariamente se establezca.»

JUSTIFICACION

Suprimir la construcción de carreteras en los supuestos de aplicación de contribuciones especiales, con carácter general por tratarse de una doble imposición, injusta e injustificada.

ENMIENDA NUM. 209

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 14.2

De modificación.
Debe decir:

«2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con los nuevos accesos y vías de servicio, como son los titulares de fincas... (resto igual).»

JUSTIFICACION

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NUM. 210

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 14.3

De supresión.
Se propone la supresión del siguiente párrafo:
«— Con carácter general, hasta el 25 por ciento.»

JUSTIFICACION

En coherencia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 211

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 15

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 212

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 16

De modificación.
Debe decir:

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

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

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 213

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 17

De modificación:

Debe incorporarse el contenido del artículo 18 al proyectado 17, como números 2, 3 y 4 del mismo.

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 214

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 19.1

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

En coherencia con el artículo 2.7.

ENMIENDA NUM. 215

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 19.2

De modificación.
Debe decir:

«2. Reglamentariamente se establecerán las distancias máxima y mínima..., así como la seguridad y la comodidad de los usuarios de la carretera y... (resto igual).»

JUSTIFICACION

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NUM. 216

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 21.1

De modificación.
Debe decir:

«1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras estatales y sus elementos funcionales, las áreas de servicio, y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas y autovías, de cinco metros en carreteras desdobladas, y de tres metros en el resto de las carreteras... (resto igual).»

JUSTIFICACION

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 217

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 21.2

De modificación.
Debe decir:

«2. Es elemento funcional... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Precisión técnica.

ENMIENDA NUM. 218

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 21.3

De modificación:

Debe sustituirse en el número 3 la referencia al «Departamento del que dependa la vía», por la de «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 219

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 22.1

De modificación.
Debe decir:

«... a una distancia de veinticinco metros en autopistas y autovías, de quince metros en carreteras desdobladas, y de ocho metros en el resto...»

JUSTIFICACION

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 220

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 22.2

De modificación:

Las referencias al «Departamento del que dependa la vía» deben ser sustituidas por «El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 221

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 22.3

De modificación.
Debe decir:

«22.3. El Organismo Administrativo del que depende la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para cualquiera de las finalidades siguientes:

- a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.
- b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que, por cualquier causa, se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligro para el tráfico.
- c) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular, por avería o cualquier otra razón.
- d) Encauzar aguas que discurran por la carretera.
- e) Aprovechar, para uso exclusivo de las obras de la carretera, recursos geológicos, mediante las autorizaciones que correspondan.

- f) Autorizar el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo.
- g) Otras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 222

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 23.1

De modificación.
Debe decir:

«... a una distancia de cien metros en autopistas y autovías, de setenta y cinco metros en carreteras desdobladas, y de cincuenta metros en el resto...»

JUSTIFICACION

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 223

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 23.2

De modificación:

Las referencias al «Departamento del que dependa la vía» deben ser sustituidas por «El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 224

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 24

De modificación.
Debe suprimirse el inciso final del número 1 «sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización».

JUSTIFICACION

La prohibición de publicidad establecida en el precepto no da derecho alguno de indemnización, pues se establece en una disposición legal y la Constitución no establece la responsabilidad patrimonial del Estado por la actuación legislativa. Por ello, la previsión resulta superflua.

ENMIENDA NUM. 225

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 24.2

De modificación.
Las referencias al «Departamento del que dependa la vía» deben ser sustituidas por «El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 226

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 25.1

De modificación.
Debe decir:

«La línea de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas y autovías, a treinta y cinco metros en carreteras desdobladas y a veinticinco metros en el resto...»

JUSTIFICACION

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NUM. 227

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 25

De adición.
Se añadirá un nuevo apartado:

«5. En las autopistas, en las autovías, en las carreteras desdobladas, y en las variantes o carreteras de circunvalación, será indemnizable la prohibición de construir, excepto si los propietarios afectados por la línea de edificación pudieran concentrar en terrenos de su propiedad colindantes con éstos, y al otro lado de dicha línea, el volumen de edificación autorizado por la Ley del Suelo, siempre que queden a salvo las prescripciones de este ar-

tículo, lo que se acreditará, en cada caso, mediante informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo.»

ENMIENDA NUM. 228

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A los artículos 27.1, 2; 28.1 y 3, 29 y 30

De modificación.
Deben sustituirse las referencias al «Departamento del que dependa la vía», por la de «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 229

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 30

De modificación.
Debe suprimirse el inciso final:
«Las sobrecargas que constituyen infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica. El inciso establece una previsión impropia de la Ley de Carreteras y además superflua porque ya está establecida en la Ley de 30 de julio de 1987.

ENMIENDA NUM. 230

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 32.1 y 2

De modificación.

La referencia al «Departamento del que dependa la vía» por la de «Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo».

JUSTIFICACION

El Departamento del que depende la vía es el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

ENMIENDA NUM. 231

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 32.2

De supresión.

JUSTIFICACION

Su redacción, además de confusa gramaticalmente, resulta innecesaria, ya que la previsión que contiene está establecida con carácter general para todo proceso judicial no penal y para todo procedimiento administrativo por el artículo 114 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

ENMIENDA NUM. 232

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 34.2

De modificación.

Debe decir:

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

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

ENMIENDA NUM. 233

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 35

De modificación.

Debe decir:

«1. A los efectos de esta ley, se denomina red arterial urbana a la malla constituida por los ejes viarios que sirven a un área urbana o suburbana, de gran capacidad y largo recorrido dentro de la misma área.

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

JUSTIFICACION

Definición más precisa y redacción mejor ordenada.

ENMIENDA NUM. 234

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 36

De modificación.
Debe decir:

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

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

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

JUSTIFICACION

Definición más precisa y redacción mejor ordenada.

ENMIENDA NUM. 235

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 37.3

De modificación.
Debe decir:

«3. A falta de acuerdo, el MOPU podrá planificar y ejecutar las actuaciones necesarias en las carreteras arteriales, de acuerdo con lo previsto en el artículo 8.»

JUSTIFICACION

Adecuación a la terminología de los artículos anteriores.

ENMIENDA NUM. 236

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 38.1

De modificación.
Debe decir:

«1. En la zona de dominio público de las carreteras arteriales, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades corresponde a los ayuntamientos... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Mejora de redacción.

ENMIENDA NUM. 237

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 38

De adición.
Debe añadirse:

«4. En todo caso, con carácter previo a la autorización municipal y no vinculante, deberá solicitarse al MOPU un informe relativo a la seguridad vial.»

JUSTIFICACION

Se considera una precaución elemental.

ENMIENDA NUM. 238

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 39.1

De modificación.
Debe decir:

«1. La conservación de las carreteras arteriales corresponde al MOPU.»

JUSTIFICACION

Adecuación a la terminología de los artículos anteriores.

ENMIENDA NUM. 239

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 39.2

De modificación:

«2. Las carreteras arteriales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a las entidades locales o a las Comunidades Autónomas en las que discurran, cuando pierdan el carácter de carreteras estatales. El expediente se promoverá a instancia de la Administración cesionaria o del MOPU, y será resuelto... (resto igual).»

JUSTIFICACION

Incluir las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NUM. 240

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 39.3

De supresión.
Suprimir el apartado 3.

JUSTIFICACION

Se trata de un cheque en blanco contrario a la seguridad jurídica.

ENMIENDA NUM. 241

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

Al artículo 40

De modificación.
Debe decir:

«La utilización de las carreteras arteriales, y, de modo especial, las travessías, se ajustará, además de lo dispuesto en esta ley, a la correspondiente normativa local.»

JUSTIFICACION

La referencia al Código de la Circulación es extensiva a toda la ley, y no añade nada nuevo.

ENMIENDA NUM. 242

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Segunda, 3

De modificación.
Debe decir:

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

JUSTIFICACION

La identificación afecta a toda la señalización vertical.

ENMIENDA NUM. 243

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Quinta

De adición.
Introducción de una Disposición Adicional Quinta del siguiente tenor:

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

JUSTIFICACION

Necesidad de asegurar una adecuada y suficiente financiación de los Planes de Carreteras.

ENMIENDA NUM. 243 BIS

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Disposición Adicional Sexta

De adición.
Introducción de una Disposición Adicional Sexta del siguiente tenor:

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

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

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

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

- a) El Consejo General, en el que estarán representados todos los Ministerios.
- b) El Consejo Ejecutivo.
- c) El Director General.

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

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

JUSTIFICACION

Necesidad de crear un organismo autónomo capaz de acometer la modernización de nuestra deficiente estructura de carreteras, para homologarnos al resto de los países comunitarios.

ENMIENDA NUM. 244

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Disposición Transitoria Primera

De supresión.
 Suprimir el apartado 2.

JUSTIFICACION

En consonancia con la enmienda en la que se suprimen las vías rápidas.

ENMIENDA NUM. 245

PRIMER FIRMANTE:
Grupo Coalición Popular.

ENMIENDA

A la Disposición Derogatoria

De modificación.
 Debería intitularse Disposición Final Primera.
 El número 2 debe decir:
 «2. Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en esta Ley.»

JUSTIFICACION

Mejora técnica.

Jon Larrinaga Apraiz, Diputado de Euskadiko Ezkerra por Bizkaia, Portavoz del Grupo Mixto a los efectos reglamentarios, ante la Mesa de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, comparece y expone:

Que dentro del término concedido presenta las siguientes enmiendas al articulado del proyecto de Ley de Carre-

teras, publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» el 9 de diciembre de 1987, que formaliza conforme a lo dispuesto por los artículos 109 y siguientes del Reglamento de la Cámara.

Bilbao, 17 de febrero de 1988.—Jon Larrinaga Apraiz.

ENMIENDA NUM. 246

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 1

Al artículo 4.1

De sustitución.
 Se propone la siguiente redacción:

«Son carreteras estatales las integradas en un itinerario de interés general.»

JUSTIFICACION

Se pretende que sólo tengan el carácter de carreteras estatales las de la red de interés general del Estado.

ENMIENDA NUM. 247

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 2

Al artículo 4.2

De sustitución:

Donde dice «red de carreteras del Estado», debe decir «red de carreteras de interés general del Estado».

JUSTIFICACION

En coherencia.

ENMIENDA NUM. 248

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 3

Al artículo 4.3

De sustitución:

Debe decir: «A efectos de lo establecido en los apartados anteriores...».

JUSTIFICACION

En coherencia.

ENMIENDA NUM. 249

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 4

Al artículo 5

De sustitución:

Donde dice «debatida», debe decir «debida».

JUSTIFICACION

Corrección de error de texto.

ENMIENDA NUM. 250

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 5

Al artículo 10

De adición.

Añadir un segundo párrafo al apartado 1 que diga:

«Cuando exista discrepancia respecto a la construcción de la carretera o variante, el expediente, una vez informado por el Ministerio, se elevará al Consejo de Ministros, quien decidirá sobre la ejecución de las obras. Si la decisión fuera favorable, la misma será inmediatamente ejecutiva, debiendo procederse en el plazo de un año a acomodar el planeamiento urbanístico municipal afectado.»

JUSTIFICACION

Preveer los mecanismos de resolución de problemas competenciales que pueden surgir entre los distintos ámbitos institucionales.

ENMIENDA NUM. 251

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 6

Al artículo 10.2

De adición del siguiente párrafo:

«El informe del Ministerio será vinculante.»

JUSTIFICACION

En coherencia.

ENMIENDA NUM. 252

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 7

Al artículo 21.1

De sustitución:

Donde dice «medidas horizontales», debe decir «medidas horizontal...».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 253

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 8

Al artículo 21.3

De sustitución:

Donde dice «artículo 39», debe decir «artículo 36».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 254

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 9

Al artículo 22.2

De sustitución:

Donde dice «artículo 39», debe decir «artículo 38».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 255

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apralz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 10

Al artículo 23.2

De sustitución:

Donde dice «artículo 39», debe decir «artículo 38».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 256

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 11

Al artículo 23.3

De sustitución:

Donde dice «deberá», debe decir «podrá».

JUSTIFICACION

Se trata de sustituir la expresión «deberá» por la de «podrá», dado que la denegación de la autorización no siempre ha de basarse en futuras ampliaciones o variaciones de la carretera, y lo más frecuente será que se fundamente en motivos de visibilidad, mayor seguridad, etcétera.

ENMIENDA NUM. 257

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 12

Al artículo 25.4

De sustitución.

Que pasará a ser apartado 2, con la siguiente redacción:

«No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, y sin perjuicio de lo previsto en los siguientes, en las variantes y...».

JUSTIFICACION

Se trata de que la limitación de los cien metros para variantes y carreteras de circunvalación, positiva en principio, pueda ser objeto de adecuación en determinados casos por razones geográficas o socio económicas.

ENMIENDA NUM. 258

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 13

Al artículo 25

De sustitución:

El apartado 2 pasaría a ser apartado 3, y el apartado 3 pasaría a ser apartado 4.

JUSTIFICACION

Cuestión de orden.

ENMIENDA NUM. 259

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 14

Al artículo 27.1

De sustitución.

Que deberá decir:

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dispondrá la paralización...»

JUSTIFICACION

Dotar de mayor autonomía al MOPU.

ENMIENDA NUM. 260

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 15

Al artículo 27.2

De sustitución.
 Se propone la siguiente redacción:

«El citado Ministerio o en su caso el Departamento del que dependa la carretera efectuará la adecuada comprobación.»

JUSTIFICACION

En coherencia.

ENMIENDA NUM. 261

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 16

Al artículo 33

De sustitución.
 Donde dice «Artículo 32», debe decir «Artículo 31».

JUSTIFICACION

Corrección de error.

ENMIENDA NUM. 262

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 17

Al artículo 34.1

De sustitución.
 Se propone la siguiente redacción:

«La imposición de sanciones o de infracciones leves y graves corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y la de muy graves al Consejo de Ministros.»

JUSTIFICACION

En coherencia con la enmienda al artículo 27.

ENMIENDA NUM. 263

PRIMER FIRMANTE:
Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 18

Al artículo 34.2

De sustitución.
 Se propone la siguiente redacción: «... cuyo importe será fijado y exigido...».

JUSTIFICACION

Se trata de aclarar expresamente que la Administración puede exigir dicha responsabilidad sin necesidad de acudir a los Tribunales.

ENMIENDA NUM. 264

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 19

Al artículo 36

De supresión.

Del siguiente texto: «... en la forma que determine el planeamiento urbanístico vigente».

JUSTIFICACION

Se trata de salvar el supuesto de municipios que carecen de planeamiento urbanístico.

ENMIENDA NUM. 265

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 20

Al artículo 38

De sustitución.

Se propone la siguiente redacción:

«El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actuaciones no ejecutadas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, en las zonas de dominio público, servidumbre o afeción de los tramos de carretera estatal que discurran por suelo urbano, sean o no travesías, corresponde a los Ayuntamientos, previo informe preceptivo de dicho departamento ministerial.

El informe, que deberá respetar el planeamiento urbanístico vigente y habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley será vinculante respecto a las obras o actuaciones en la zona de dominio público.»

JUSTIFICACION

Se trata de dar una redacción más sencilla al artículo con el fin de evitar la distinción entre numerosos supues-

tos. Pero sobre todo se trata de que en las travesías sea también necesario el informe del MOPU, no entendiéndose por qué en ese supuesto no se exige dicho informe máxime en terrenos y edificaciones colindantes, es decir, en la zona de dominio público.

ENMIENDA NUM. 266

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 21

Al artículo 40

De adición.

De un segundo párrafo con la siguiente redacción:

«La normativa local que afecte a la circulación por carreteras estatales requerirá previo informe vinculante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.»

JUSTIFICACION

Evitar la toma de decisiones unilaterales por parte de los Ayuntamientos.

ENMIENDA NUM. 267

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 22

A la Disposición Adicional 1

De sustitución.

Se propone la siguiente redacción:

«... la relación y denominación de las carreteras de la red de interés general del Estado.»

JUSTIFICACION

En coherencia con nuestra enmienda al artículo 4.

ENMIENDA NUM. 268

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 23

A la Disposición Adicional 3

De sustitución:

«... explotación de todos aquellos tramos de la red de carreteras de interés general del Estado que discurran por sus respectivos territorios corresponderán de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente a la Comunidad Autónoma del País Vasco y a la Comunidad Foral de Navarra.»

JUSTIFICACION

Respecto a las competencias atribuidas a la Comunidad Autónoma del País Vasco y a la Comunidad Foral de Navarra.

ENMIENDA NUM. 269

PRIMER FIRMANTE:

Don Jon Larrinaga Apraiz (Grupo Mixto).

ENMIENDA NUM. 24

De supresión.

En el Catálogo de la Red de Carreteras de interés general de estado del tramo de la autopista A-8, Frontera francesa-San Sebastián y el tramo San Sebastián-Bilbao.

JUSTIFICACION

Por entender que se trata de carreteras bajo la competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961