

Nota informativa sobre el nou Reglament General de Carreteres

El dia 10 d'octubre de 2025 es va publicar al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) el Reial Decret 899/2025, de 9 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres, que entrarà en vigor en el termini de vint dies des de la seva publicació.

OBJECTE I ÀMBIT D'APLICACIÓ

Aquest reglament té per objecte el desenvolupament de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres, per tal de donar seguretat jurídica definint conceptes de la Llei i concretant l'abast d'algun dels seus preceptes. El nou reglament deroga el Reial Decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament General de Carreteres, amb l'excepció de l'apartat 1 de la disposició transitòria primera.

El seu àmbit d'aplicació és el domini públic viari de la Xarxa de Carreteres de l'Estat i els seus elements funcionals. El contingut del Reglament parteix del principi que la Xarxa de Carreteres de l'Estat ha d'estar exclusivament orientada a la prestació del servei al trànsit de llarg recorregut, excloent les funcions de distribució local, si bé estableix mecanismes per tal d'assegurar la coordinació amb les altres administracions.

PREÀMBUL

La seva prioritat és la d'optimitzar el servei que presta la xarxa de carreteres de l'Estat, amb l'objectiu de maximitzar la seguretat viària. Els seus principis essencials són l'especialització funcional de les xarxes de carreteres i l'adequada coordinació entre les carreteres de diferents titularitats, el control dels accessos a les carreteres i la seva preservació, entre d'altres.

En concret, fa referència als deures de coordinació i conciliació dels diferents plans de carreteres de les administracions amb competències en la matèria, sobre la base del principi fonamental d'especialització funcional de les xarxes de carreteres.

Així mateix, desenvolupa la regulació dels informes sectorials, preceptius i vinculants que ha d'emetre la Direcció General de Carreteres una vegada acordada la redacció, revisió, modificació

o adaptació de qualsevol instrument de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística o de protecció mediambiental que pugui afectar les carreteres de l'Estat o els seus elements funcionals, per tal de coordinar l'actuació de les diverses administracions públiques que tenen competències coincidents sobre un mateix territori, tot garantint la prevalença de la competència estatal.

Quan es tracti d'instruments en què es plantegin noves connexions amb la xarxa de carreteres, ja sigui a carreteres en servei o a carreteres amb estudis o projectes aprovats, o bé es plantegi la modificació dels nusos existents o canvis d'ús que puguin afectar els nivells de servei o comprometre la seguretat viària, caldrà tenir en compte el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres, de manera que no s'atribueixin a la Xarxa de Carreteres de l'Estat funcions de distribució del trànsit local, d'accés a les propietats contigües o altres que no li corresponguin.

D'altra banda, els promotors de les actuacions d'urbanització tenen el deure legal de costejar i, en el seu cas, executar les infraestructures de connexió amb les xarxes generals de serveis i les d'ampliació i reforç de les existents, la qual cosa implica que en tots els instruments haurà d'estar expressament estudiada i justificada la connexió amb les xarxes de carreteres, aportant un estudi del trànsit i, en cas d'una afectació significativa, una proposta de les mesures de condicionament necessàries per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades, que també correran a càrrec dels promotors de l'actuació.

Pel que fa a la zona d'influència, per tal d'identificar qualsevol instrument que pugui afectar les carreteres de l'Estat, amb independència de la seva distància a la carretera, s'introdueixen una sèrie de criteris objectius per tal d'assegurar que les actuacions previstes en aquests instruments no afectin negativament les condicions del servei per incrementar significativament el trànsit sobre les carreteres de l'Estat.

També tracta la problemàtica relativa a la definició i gestió procedimental i competencial del règim de les travessies i trams urbans, incloent-hi una millor delimitació de l'àmbit competencial (articles 115 a 119).

PRINCIPALS NOVETATS INTRODUÏDES RESPECTE LA NORMATIVA ANTERIOR

1. Marc General i Seguretat Jurídica

- **Clarificació i Seguretat Jurídica:** Amb el reglament es vol contribuir a afermar la seguretat jurídica, definint amb precisió conceptes utilitzats per la Llei 37/2015 i concretant l'abast d'alguns dels seus preceptes.

- **Règim d'Autoritzacions Centralitzat:** El règim jurídic de les autoritzacions, que era dispers en l'anterior reglament, es concentra en un sol títol (Títol VIII) per facilitar-ne l'aplicació.
- **Prioritat de la Seguretat Viària:** La prioritat de la llei i del reglament és optimitzar el servei que presta la xarxa de carreteres de l'Estat, amb l'objectiu primordial de maximitzar la **seguretat viària**.
- **Especialització Funcional:** S'estableix com a principi essencial l'especialització funcional de les xarxes, orientant la Xarxa de Carreteres de l'Estat exclusivament a la prestació de servei al trànsit de llarg recorregut.

2. Planificació i Afectacions Territorials (Títols I i II)

- **Desenvolupament del Pla Estratègic:** S'exposa la naturalesa, el contingut documental i el procediment d'aprovació i revisió del **Pla Estratègic de Carreteres de l'Estat**.
- **Estudis i Projectes:** Es relaciona el contingut documental mínim de cadascuna de les tipologies d'estudis de carreteres.
- **Estudi Informatiu Central:** Se centralitza la tramitació d'informació pública sobre la declaració d'interès general i la concepció global del traçat en l'**estudi informatiu**.
- **Sistema de Protecció dels Corredors:** S'implementa un sistema de protecció dels corredors de carretera que permeti establir determinades garanties per a l'execució del que s'estudia i es projecta, especialment rellevant davant iniciatives que ocupen grans àrees (com les energies renovables).
- **Informes Sectorials Vinculants:** Es detalla la qüestió dels informes sectorials, preceptius i vinculants, que ha d'emetre la Direcció General de Carreteres (DGC) per a instruments de planificació que puguin afectar les carreteres de l'Estat o els seus elements funcionals.
- **Zona d'Influència Definida (Art. 54):** Es desenvolupa amb detall la definició de la **zona d'influència** de les carreteres amb criteris objectius o fàcilment objectivables. S'entén que un instrument pot afectar negativament la carretera si, per exemple, es deriva un increment superior al **10%** sobre la intensitat mitjana diària de trànsit, o si l'increment supera el **5%** en algun element d'un nus.

3. Construcció, Expropiació i Serveis (Títol III)

- **Reposició de Serveis Afectats:** S'estableix un procediment reglat per a la **reposició de serveis afectats** (com instal·lacions, accessos o vies de comunicació) durant la fase de

projecte i execució d'obres. Es defineix clarament el sistema de relacions amb els titulars d'aquests serveis.

- **Reposició de Camins:** S'estableixen directrius per homogeneïtzar els continguts de la reposició de camins i vies públiques i el règim de titularitats una vegada realitzades les reposicions.
- **Exempció de Controls Previs:** Es considera que en l'exempció del control previ municipal (Art. 18.1 Llei 37/2015) s'inclouen també els actes de seguiment, monitorització, avaluació o control posteriors a les obres.

4. Explotació i Serveis a l'Usuari (Títol V)

- **Àrees de Servei Promogudes per Tercers:** Es regula la **possibilitat innovadora** de la promoció d'àrees de servei per tercers aliens al titular de la carretera, descrivint-ne la naturalesa, el procediment de tramitació i implantació.
- **Àrees de Descans i Aparcaments Segurs:** S'estableixen disposicions mínimes per a l'ús i la gestió de les **àrees de descans** i els **aparcaments segurs**.
- **Exempcions de Peatge Concretes:** Es detallen les condicions per aplicar les exempcions de peatge a determinats vehicles oficials o de serveis, incloent-hi la necessitat d'identificació visual o documental.

5. Ús i Defensa de la Carretera (Títol VI)

- **Vies Ciclistes (Sense Consideració de Carretera):** Es clarifica que les **vies ciclistes** no tenen la consideració de carreteres ni d'element funcional d'aquestes, sinó d'elements complementaris a certs efectes.
- **Extensió de la Zona de Domini Públic:** Com a conseqüència de l'ampliació de la zona de domini públic en aplicació de la Llei 37/2015, es manté vigent l'apartat 1 de la Disposició Transitòria Primera de l'anterior reglament (RD 1812/1994) per reconèixer l'existència de **drets de propietat privada** en aquesta zona ampliada i ponderar adequadament ambdues institucions.
- **Zona de Limitació a l'Edificabilitat:** Es fixen criteris de desenvolupament per garantir la plena efectivitat de la condició demanial i l'eficàcia en la fixació dels usos permesos. Es detallen els criteris per determinar quan una instal·lació és **fàcilment desmuntable** als efectes de permetre la seva ubicació.
- **Accessos i Tràfic (Control Rigorós):** S'aborda la limitació d'accessos d'acord amb el principi d'especialització funcional.

- S'estableixen criteris clars per a la connexió i les seves excepcions.
- Es prohibeixen els girs a l'esquerra i l'encreuament de carrils a nivell en carreteres multicarriil o convencionals amb una intensitat mitjana diària igual o superior a 5.000 vehicles/dia, excepte mitjançant glorietses o interseccions semaforitzades en trams urbans.
- Es precisa què s'ha d'entendre per **canvi d'ús d'un accés existent** (tota alteració substancial, quantitativa o qualitativa, del règim d'utilització) i s'obliga a realitzar mesures de condicionament per mantenir inalterat el nivell de servei i la seguretat viària.
- **Publicitat i Cartells Informatius:** Es clarifica la regulació referent a la prohibició general d'instal·lar publicitat visible des de la calçada i es detallen les condicions tècniques (ubicació, il·luminació, etc.) que han de complir els **cartells informatius** autoritzats per no afectar la seguretat viària.
- **Instrucció d'Expedients Sancionadors:** Es concreta la persona que executa l'activitat infractora i es fixen criteris per a la ponderació de les sancions.

6. Travessies i Trams Urbans (Títol VII)

- **Delimitació Competencial:** Es realitza una delimitació més concreta de l'àmbit competencial davant la presència d'elements constructius (illetes, voreres, mitjanes) per facilitar l'adopció de mesures homogènies i coordinades.
- **Informe Municipal No Vinculant:** L'informe de l'Ajuntament sobre obres en travessies i trams urbans ha de ser emès en un termini de quinze dies hàbils i **no té caràcter vinculant**.

PRINCIPALS IMPLICACIONS PER ALS ENS LOCALS

1. Canvi de titularitat

De conformitat amb l'article 17, el canvi de titularitat d'una carretera entre l'Administració estatal i altres administracions públiques s'acordarà entre elles, prèvia incoació i tramitació del corresponent expedient per la Direcció General de Carreteres.

2. Coordinació i conciliació dels plans

Els articles 23 i 24 obliguen les diferents administracions territorials a coordinar els seus plans de carreteres amb els de l'Estat sota el principi d'especialització funcional de les xarxes.

3. Efectes sobre l'ordenació territorial i urbanística

Conforme a l'article 47, la publicació al BOE d'un estudi informatiu o projecte de carretera estatal, fins i tot si és provisional, té efectes vinculants sobre el planejament urbanístic i territorial. No es podran atorgar llicències urbanístiques o autoritzacions municipals incompatibles amb l'estudi aprovat.

4. Informes preceptius i vinculants

Els articles 52 i 53 estableixen que qualsevol instrument d'ordenació del territori, planejament urbanístic o gestió ambiental que afecti directament o indirectament la Xarxa de Carreteres de l'Estat requereix un informe preceptiu i vinculant de la Direcció General de Carreteres.

Aquest informe pot ser desfavorable si l'actuació prevista compromet la funcionalitat, la seguretat viària o el nivell de servei de la carretera estatal afectada.

5. Obligacions dels promotors locals

També l'article 53 estableix que els promotors locals hauran de costejar les infraestructures de connexió necessàries i aportar un estudi de trànsit en cas d'afectació significativa.

En qualsevol cas, si es detecta una degradació del nivell de servei o un risc per a la seguretat viària, el promotor haurà de proposar i assumir les mesures correctores.

6. Zona d'influència

Segons l'article 54, la zona d'influència inclou:

- Les zones de protecció definides per la Llei 37/2015.
- Els terrenys afectats per servituds acústiques.
- Els àmbits afectats per estudis de carreteres, tan aprovats de forma provisional com definitivament.
- Qualsevol terreny afectat per qualsevol instrument de planificació, desenvolupament o gestió territorial, urbanística o de protecció mediambiental que pugui afectar les carreteres de l'Estat o els seus elements funcionals. A la pràctica això implica que moltes actuacions urbanístiques locals, encara que es trobin allunyades físicament de la carretera, puguin estar subjectes a un informe preceptiu de la Direcció General de Carreteres.

7. Participació en l'aprovació del planejament

L'article 55 contempla la participació de la Direcció General de Carreteres en l'aprovació dels instruments d'ordenació urbanística o territorial que tinguin efectes sobre la xarxa estatal.

8. Control i inspecció

D'acord amb l'article 60, és competència de l'Estat la vigilància i control de les obres municipals que afectin carreteres estatals.

9. Autoritzacions d'obres i activitats en zones de protecció

Es requereix autorització de la Direcció General de Carreteres per dur a terme qualsevol obra, activitat o instal·lació en zones de protecció de la carretera o en àrees que afectin a la funcionalitat o seguretat. Els articles 124 a 130, relatius a la tramitació d'autoritzacions, regulen els tipus d'expedients, documentació, condicions i procediments per autoritzar obres o activitats a la zona de la carretera, de manera que les administracions hauran de tramitar autoritzacions específiques per dur a terme activitats com la instal·lació de cartells informatius, serveis o accessos.

10. Vies ciclistes

A través de la Disposició Addicional Tercera s'inclou una breu referència a les iniciatives de mobilitat ciclista en l'àmbit de les carreteres de l'Estat. Les altres administracions públiques competents hauran de col·laborar per garantir la coherència de les polítiques en la matèria.

Enllaços:

Enllaç al Reial Decret: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/10/10/pdfs/BOE-A-2025-20206.pdf>