

Proyecto de Real Decreto sobre mejora y seguridad vial de la red viaria del medio rural

La red viaria del medio rural, compuesta por los caminos rurales, las pistas forestales, los caminos de servicio de infraestructuras diversas y utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, las vías pecuarias, así como por otras vías que no estén destinadas a la circulación de vehículos de tracción mecánica, aunque, eventualmente, puedan circular por las mismas, desempeña un papel de la máxima importancia para el desarrollo rural y la cohesión social, uniendo los núcleos de población rurales con aldeas y viviendas dispersadas, facilitando el acceso a las explotaciones, posibilitando la actividad agrícola, ganadera y forestal y permitiendo el acceso a parajes de interés turístico o a lugares de ocio y recreo en el medio rural, favoreciendo, así, el contacto entre la población urbana y el entorno rural.

Así mismo, esta red viaria facilita la protección medioambiental y hace posible la actuación de los servicios en casos de emergencia, tales como: limpieza de montes, incendios, acceso a puntos de toma de agua, inundaciones, y evacuación de enfermos o heridos, entre otras.

Es, por lo tanto, un factor fundamental de la actividad agraria y un elemento indispensable para la cohesión social y el desarrollo rural; lo que permitirá el mantenimiento de la población en el medio rural, que es un requisito básico para su sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

Sólo en lo que se refiere a caminos rurales, España cuenta con una red de más de 430.000 km., de características muy variables, en los que, como consecuencia del incremento del parque de vehículos con especial incidencia en aquéllos técnicamente aptos para su uso por vías de firme irregular y caminos no asfaltados, así como de la progresiva mecanización de las explotaciones agroforestales, se está observando una creciente intensidad de circulación durante los últimos años, en los que, trágicamente, se vienen registrando más de mil accidentes de circulación, con un balance anual de más de un centenar de muertos y medio millar de heridos graves.

Por otro lado, la falta de vigilancia y señalización adecuadas, así como el diseño, la construcción y el mantenimiento deficientes de las vías rurales, constituyen factores que comprometen gravemente la seguridad vial, produciendo, además, otros efectos negativos tales como: el deterioro del terreno así como de los vehículos y de la maquinaria, la dificultad para extraer los productos, el aumento de los tiempos de desplazamiento, el efecto disuasorio de la utilización de estos caminos, y demás efectos conexos o derivados que se traducen, no sólo en pérdidas económicas de importancia para el medio rural sino, en el deterioro general de su calidad de vida y del medio natural.

La construcción y mantenimiento de la red viaria rural concierne a la Administración General del Estado, a las Administraciones de las Comunidades Autónomas y a la Administración Local.

Las administraciones públicas realizan, desde hace muchos años, un esfuerzo importante en la construcción y mejora de la red viaria rural. Con objeto

de hacer más efectivas estas actuaciones, la Administración General del Estado viene firmando convenios con las Comunidades Autónomas, con este fin; mecanismo que ha resultado altamente eficaz.

A la vista de estos hechos, se hace necesario abordar la mejora y el mantenimiento de una red viaria rural en condiciones adecuadas para permitir el desarrollo rural, y al mismo tiempo, la problemática de la vigilancia, señalización y circulación por la misma, tomando en consideración los numerosos factores que intervienen en esta cuestión. Por ello, este real decreto, de acuerdo con la Constitución Española que establece la competencia exclusiva del Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, así como en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y en materia de legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias, pretende regular algunos aspectos fundamentales en estas materias, complementando, de manera muy puntual, sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas, en esta materia, las Comunidades Autónomas, la normativa general contenida en el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, mediante el establecimiento de unas velocidades máximas genéricas para todos los vehículos en la red viaria rural, en función de la clase y categoría de la vía.

Se dispone, así mismo, el establecimiento de normas técnicas mínimas para el diseño y la construcción de las vías rurales y su mantenimiento, que es un asunto de primordial necesidad. Se recogen cuestiones fundamentales, desde el punto de vista de la seguridad vial, como son, las condiciones de utilización de los tractores y la maquinaria agrícola en sus desplazamientos por la red viaria rural, y el transporte de personal. Igualmente, en los territorios incluidos en la Red Natura 2000 y otros territorios protegidos, la red viaria rural se adaptará a las características específicas de estos territorios, incluyendo en la señalización información sobre los pasos de fauna y limitando los tipos de firme autorizados de la red viaria.

Se aborda el tema de la señalización de los caminos de servicio de distintas infraestructuras, utilizados, de hecho, por una colectividad indeterminada de usuarios, en los cuales pueden producirse accidentes de especial gravedad.

En lo relativo a la circulación con vehículos a motor por las pistas forestales, que juegan un papel de gran importancia en el desarrollo rural, se remite al presente real decreto a la Ley 10/2006, de 28 de abril, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

Se tienen en cuenta, igualmente, las circunstancias particulares de las vías pecuarias, cuya normativa específica, la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, establece los usos compatibles con la actividad pecuaria.

Finalmente se considera el caso de otras vías que no están pensadas para la circulación de los vehículos de tracción mecánica, aunque, en casos muy determinados, puedan circular por las mismas.

También se han considerado otros aspectos de interés para la seguridad vial, como son el enlace de las vías rurales con otras vías de comunicación más importantes integradas en las distintas redes de carreteras, y los pasos a nivel, que son causa de un elevado número de accidentes, persiguiendo su progresiva eliminación.

Este esfuerzo resultaría estéril, si no se dispone de una vigilancia eficaz que garantice la observancia de este conjunto de disposiciones así como de un procedimiento sancionador que haga que estas medidas sean efectivas. Por ello, se faculta expresamente a los agentes forestales, investidos, de la condición de agentes de la autoridad con funciones de policía por la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, para que, en determinados casos, realicen funciones de vigilancia y seguridad del tráfico en las pistas forestales.

A la vista de su contenido, este real decreto supone, también, un desarrollo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que, en su artículo 4.a), declara la competencia del Estado para determinar la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial, y en su artículo 5.l) y k), establece la competencia del Ministerio del Interior, en materia de vigilancia y disciplina de tráfico en toda clase de vías interurbanas, y la regulación, gestión y control de tráfico en estas mismas vías; sin perjuicio, en ambos casos, de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas.

Al ser la red viaria rural tan amplia, no resulta factible efectuar una mejora de la misma en un espacio breve de tiempo. Por este motivo debe procederse de forma gradual, actuando, primeramente, en las vías de nueva construcción o que sean objeto de mejora que comporte una modificación sustancial en su trazado, y en aquellas vías que, por su importancia, requieran una intervención más temprana. Posteriores desarrollos normativos permitirán disponer de una red viaria rural en condiciones satisfactorias de utilización y seguridad vial, lo que, además, redundará en el progresivo desarrollo del medio rural.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, y por la Comisión Nacional de Administración Local. Igualmente, las Comunidades Autónomas han sido consultadas al respecto y tomadas en consideración las observaciones realizadas por las mismas.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Medio Ambiente.....el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto la mejora de la red viaria rural y su mantenimiento en condiciones adecuadas de utilización, así como la seguridad vial de la misma.

Artículo 2. Definición de red viaria rural.

A los efectos de este real decreto, se considera que la red viaria rural está constituida por todas aquellas vías de comunicación aptas para la circulación de vehículos de tracción mecánica, de dominio y uso públicos, o que sin serlo, sean

utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, que no forman parte de las redes de carreteras de titularidad estatal, autonómica o provincial.

No se considerará que forman parte de la misma, e los efectos de este real decreto, las calles, plazas, paseos u otros viales urbanos.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Las disposiciones contenidas en este real decreto serán aplicables a toda la red viaria rural del territorio nacional.

Artículo 4. *Clasificación.*

1. La clasificación de las vías rurales se efectuará, preferentemente, de acuerdo con su función, tomando en consideración, además, su importancia, dada por la intensidad de tráfico.

De acuerdo con su función principal, la red viaria rural se compone de:

- a). Caminos rurales: permiten el acceso a pequeños núcleos de población y viviendas diseminadas, y las comunican con otros núcleos de población rural de mayor entidad; dan servicio a las explotaciones agrícolas, ganaderas y forestales, y facilitan el acceso a lugares de interés turístico, cultural o de esparcimiento, en el medio rural.
- b). Caminos de servicio: los destinados a facilitar las labores de mantenimiento, conservación y explotación de infraestructuras diversas pertenecientes a las Administraciones públicas, o corporaciones o entes a los que hayan sido entregados, y utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios para sus desplazamientos.
- c). Pistas forestales: tienen por misión específica el cuidado, la conservación y explotación de los montes y bosques, así como la vigilancia de los mismos, y facilitar el acceso, para ejercer actividades cinegéticas y piscícolas en el medio rural.
- d). Vías pecuarias: las rutas por las que discurre o ha venido discutiendo tradicionalmente, el tránsito ganadero.

A los efectos de este real decreto, en relación con las vías pecuarias, de acuerdo con el artículo 16 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo de Vías Pecuarias, se considerará, exclusivamente, lo relativo al desplazamiento de vehículos o maquinaria agrícola compatible con el uso pecuario de las mismas, o la circulación por aquellos tramos, en que, excepcionalmente y para uso específico concreto, las Comunidades Autónomas autoricen el paso de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola.

e). Otras vías rurales: incluyen todas aquellas vías, no incluidas en los apartados anteriores, diseñadas y construidas para promocionar actividades diversas, principalmente recreativas, deportivas, culturales y de protección del medio ambiente, que no están destinadas a la circulación de vehículos de tracción mecánica, como las vías verdes y otras en las que está autorizado el paso de este tipo de vehículos en casos excepcionales o de urgencia.

2. Los caminos rurales serán clasificados por las Administraciones públicas competentes respectivas, según su importancia, en:

a) Principales: son aquéllos que por su función, merecen esta denominación. Generalmente salen de un núcleo de población o de otras vías de categoría superior, y su intensidad de tráfico aconseja asignarles esta categoría.

b) Secundarios: su principal función es dar acceso a explotaciones u otros caminos de orden inferior o superior, o lugares de interés turístico, cultural o de esparcimiento.

c) Terminales: dan acceso solamente a una o varias explotaciones agrarias.

3. Los caminos de servicio se clasificarán en principales y secundarios, por las Administraciones públicas competentes, atendiendo a su utilización y la intensidad de tráfico.

Artículo 5. Características constructivas de las vías rurales.

1. Las características constructivas de cada vía rural vendrán determinadas, entre otros factores, por la función que desarrolle.

2. Las características constructivas técnicas mínimas exigibles para cada tipo de camino rural, que deberá contemplar el proyecto en el que se definan las mismas, se especifican en el anexo.

Excepcionalmente, en los puntos en que no puedan satisfacerse los requisitos exigidos, podrá reducirse la magnitud de alguno de ellos, lo que, en su caso, llevará aparejada la correspondiente limitación específica de velocidad, que deberá quedar señalizada adecuadamente.

3. Las Comunidades Autónomas, atendiendo a la realidad física de sus zonas rurales y de sus espacios naturales protegidos, y a las características del asentamiento poblacional en el medio rural, podrán determinar y regular aquellas características constructivas técnicas mínimas que consideren necesarias.

4. La red vial rural, cuando discurra por territorios incluidos en la Red Nature 2000 u otros territorios protegidos, se adaptará a las características de los mismos, especialmente en lo relativo a disposición de pasos de fauna y tipos de firme a aplicar.

5. Las Administraciones públicas competentes responsables de los caminos de servicio, determinarán las características constructivas que sean oportunas, de acuerdo con su utilización.

6. Las vías pecuarias, en aquellos tramos por los que, excepcionalmente, haya sido autorizada la circulación de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, deberán cumplir las normas constructivas que determine la Comunidad Autónoma correspondiente.

Artículo 8. *Señalización.*

1. La red viaria rural tendrá la señalización adecuada a su clasificación, de acuerdo con el artículo 4 de este real decreto.

2. Las señales de circulación de la red viaria rural se corresponderán estrictamente en cuanto a su forma, significado, color y diseño con las contenidas en el anexo I del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre. La autoridad competente determinará las dimensiones de las señales, así como el diseño, material y características de sus soportes, conjugando una adecuada percepción por los usuarios con el respeto y un mínimo impacto sobre el paisaje.

Esta señalización será compatible con aquella otra, que los órganos competentes de las Comunidades Autónomas y, en su caso, de la administración titular, estimen necesaria en el ejercicio de sus competencias, siempre que no la desvirtúe ni induzca a error o confusión.

3. Sin perjuicio de las señales de circulación que puedan afectar a puntos concretos de la red viaria rural y que se colocarán cuando sea necesario, advirtiendo, informando u ordenando a los usuarios de los mismos, en la entrada de cada vía se colocará un único panel que contendrá en su parte superior central la denominación de Camino Rural, Pista Forestal, Camino de Servicio o Vía Pecuaria, que corresponda, seguidas de aquellos caracteres que la completen. Dicho panel único contendrá las señales de limitación de velocidad, prohibición o restricción, advertencia de peligro, y, en su caso, las restricciones de uso a que se refiere el artículo 12 de este real decreto, aplicables, con carácter genérico, a dicha vía. Este panel único contendrá, en su caso, información indicativa de que se entra en un territorio incluido en la Red Natura 2000 u otros territorios protegidos, y señalará las precauciones añadidas que deban observarse.

Este panel deberá diseñarse en armonía con el paisaje, para minimizar el impacto visual.

4. Aquellos tramos de las vías pecuarias, por los que excepcionalmente y para uso específico concreto, las Comunidades Autónomas autoricen el paso de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, deberán contar con la señalización pertinente, en la que se indicará las autorizaciones que procedan.

5. En aquellas otras vías en que se prohíba la circulación de vehículos de tracción mecánica, la Administración titular de las mismas procederá a colocar la señalización correspondiente.

Artículo 7. *Normas de circulación.*

La circulación de vehículos, peatones y animales, por la red viaria rural se regirá por las normas específicas contenidas en este real decreto, y por las generales del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Artículo 8. *Velocidades máximas.*

1. Con carácter general, las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas en la red viaria rural son las siguientes:

- a) En los caminos rurales principales: 50 kilómetros por hora.
- b) En los caminos rurales secundarios: 40 kilómetros por hora.
- c) En los caminos rurales terminales: 30 kilómetros por hora.
- d) En las pistas forestales: 30 kilómetros por hora.
- e) Los caminos de servicio se clasificarán de acuerdo con los criterios indicados en el artículo 4, fijándose la velocidad máxima autorizada en función de esta clasificación.
- f) En las vías pecuarias: 30 kilómetros por hora, en defecto de regulación específica.

En aquellos tramos de las vías pecuarias, por los que las Comunidades Autónomas autoricen el paso de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, en función de sus características y estado de conservación, podrán establecerse otros límites de velocidad distintos de los indicados con carácter general.

2. Estos límites tienen carácter general. En función de su estado actual y de su trazado, podrán establecerse limitaciones de velocidad inferiores. Igualmente y de forma puntual, podrán establecerse limitaciones inferiores, por medio de señales. Estas limitaciones se entienden sin perjuicio de aquéllas que afectan a determinados vehículos en función de su tipo, como es el caso de ciclomotores y vehículos especiales y conjuntos de éstos, entre otros.

3. Los vehículos prioritarios adscritos a los servicios de urgencia, cuando circulen en prestación de un servicio de tal carácter, podrán superar los límites de velocidad, y estarán exentos de cumplir otras normas o señales en los casos y con las condiciones que se determinan en la sección 4ª, del capítulo III, del Reglamento General de Circulación.

Artículo 9. *Vehículos.*

1. Los tractores, la maquinaria autopropulsada, remolques y otros vehículos especiales, tanto agrícolas como forestales, excepto motocultores y máquinas equiparadas según el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, deberán superar, en cada caso, la correspondiente inspección y cumplir, en sus desplazamientos, las normas establecidas en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en especial no sobrepasar la velocidad máxima permitida y llevar la señalización establecida en cada caso.

2. En el caso de los otros vehículos se estará a lo preceptuado, con carácter general, por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

3. En todos los casos, los conductores de los mismos deberán contar con el permiso o licencia de conducción, correspondientes.

Artículo 10. *Maquinaria agrícola o forestal.*

Los desplazamientos de la maquinaria agrícola o forestal, deberán ajustarse a lo establecido por el Reglamento General de Circulación.

En particular, se prestará atención a que las condiciones de transporte de la maquinaria sean las establecidas legalmente, especialmente en lo relativo a la disposición de los aperos y su señalización.

Artículo 11. *Transporte de personal.*

1. El transporte de personal en la red viaria rural, para realizar cualquier tipo de faenas agrícolas, forestales, de mantenimiento y conservación de infraestructuras, u otras, se efectuará en condiciones de seguridad, y cumpliendo las prescripciones contenidas en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, para circular por vías públicas.

2. En particular, está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos, que no podrán ser ocupados por un número de personas superior al de plazas que tenga autorizadas.

Esta prohibición afecta, expresamente, al transporte de personal sobre tractores u otra maquinaria autopropulsada, o sobre los remolques y aperos.

Artículo 12. *Restricción de usos.*

1. En la señalización indicada en el artículo 6 de este real decreto, se indicarán las restricciones en el uso de las distintas vías de la red viaria rural.

2. En lo relativo a las pistas forestales, se estará a lo dispuesto en el artículo 54 bis de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

3. Queda prohibida la realización de carreras, competiciones y otras actividades similares, realizadas con vehículos de motor de cualquier tipo, sobre las vías de la red viaria rural, que sólo podrán realizarse en aquellas pistas especialmente destinadas para tales fines.

Con carácter excepcional, la autoridad competente, podrá autorizar la realización de este tipo de celebraciones en otras vías, lo que deberá quedar debidamente justificado.

4. Queda prohibida la circulación de vehículos de tracción a las cuatro ruedas, cualquiera que sea la denominación que figure en su Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos, por todas aquellas vías de la red viaria rural que no dispongan de pavimento de aglomerado asfáltico u hormigón, excepto en aquellos tramos en que se encuentre debidamente autorizado y señalizado.

Se exceptúan de esta prohibición, los vehículos destinados al servicio de actividades agrícolas, ganaderas, forestales o complementarias, como son la transformación y venta directa de productos de la explotación, las relaciones con la conservación del espacio natural y protección del medio natural y las turísticas, cinegéticas y artesanales, realizadas, todas ellas, en la propia

explotación; los destinados a facilitar el acceso a viviendas diseminadas; y aquellos otros que sean autorizados por la autoridad competente con carácter específico.

5. Los vehículos militares no estarán sujetos a las restricciones indicadas en los apartados anteriores de este artículo.

Artículo 13. *Enlaces de la red viaria con las vías de circulación.*

Los distintos elementos de la red viaria rural podrán enlazar entre sí, o con la red general de carreteras.

1. El punto de enlace de una vía rural con otra estará siempre señalizado, dando preferencia de paso a aquella que sea de más importancia. En la vía de inferior categoría se pondrá una señal de STOP (R-2). En la de mayor categoría se indicará el enlace mediante una señal de advertencia de peligro (P-1).

2. Cuando confluyan dos vías de la misma categoría, se pondrá una señal de STOP (R-2) en aquel que registre menor tráfico.

3. Los entronques con la red de carreteras nacional, autonómica y provincial, tendrán la señal de STOP (R-2), así como una señal indicativa del mismo, situada a la distancia de 100 metros. Asimismo, en la carretera figurará una señal avisando de la presencia de una vía rural.

4. Los entronques con la red de carreteras deberán ajustarse a lo establecido por la normativa nacional y autonómica sobre carreteras y, como mínimo, estar afirmados con acabado asfáltico, de hormigón u otro similar, en sus 10 primeros metros. Igualmente la anchura mínima a partir del empalme deberá ser de 5 metros.

Artículo 14. *Pasos a nivel.*

1. De acuerdo con la normativa vigente, las vías rurales de nueva construcción no podrán tener pasos a nivel.

2. Cuando se mejore una red de vías rurales, que comporte una modificación sustancial de la misma, en la que existan pasos a nivel, la supresión de los mismos tendrá carácter prioritario. Para ello, se eliminarán los pasos a nivel correspondientes y se concentrarán en uno o varios pasos, a distinto nivel.

Artículo 15. *Procedimiento sancionador.*

1. En la red viaria rural, las infracciones a lo dispuesto en la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, serán sancionadas, en su caso, de acuerdo con el procedimiento previsto en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2. Los agentes de la Autoridad encargados de los servicios de vigilancia del tráfico, así como los miembros del Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA), deberán denunciar las infracciones que observen, cuando ejerzan sus funciones de vigilancia en la red viaria rural.

En ausencia de los agentes de la Autoridad citados en el párrafo anterior, los agentes forestales, en su condición de agentes de la autoridad con funciones de policía, tal y como se encuentran definidos en el artículo 8. q) de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, tendrán la consideración de agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico en la red viaria rural, y las denuncias que formulen supliendo dicha ausencia, tendrán valor probatorio, respecto de los hechos denunciados en dichas vías, sin perjuicio del deber de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre los mismos y de las alegaciones y pruebas que en defensa de sus derechos o intereses puedan presentar o aportar los denunciados.

Artículo 16. Mantenimiento.

1. El mantenimiento de la red viaria rural corresponde a la administración titular de la misma o, en su caso, a las corporaciones o entes a las que haya sido entregada.

2. El proyecto de construcción de una vía rural o mejora que comporte una modificación sustancial de la misma, deberá incluir un plan para su mantenimiento, con indicación de las operaciones rutinarias y periódicas que deban realizarse.

Disposición adicional primera. Mejora de la red viaria rural.

1. Las administraciones públicas promoverán la mejora de la red viaria rural, con objeto de garantizar unas condiciones de utilización y seguridad vial adecuadas.

2. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y los Ministerios competentes por razón de la materia, contribuirán a la mejora de la red viaria rural, en su caso, mediante la firma de convenios con las Administraciones Autonómica y Local, según sus disponibilidades presupuestarias.

Disposición adicional segunda. Señalización de la red viaria rural.

1. En el plazo de dos años, contados desde la entrada en vigor de este real decreto, los Ayuntamientos deberán determinar qué caminos rurales, dentro de su término municipal, deben tener la categoría de principales y proceder a señalizar el comienzo de los mismos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de este real decreto. Para ello contarán con la colaboración y, en su caso, con la ayuda de las distintas administraciones públicas.

2. Los Ayuntamientos deberán actuar de la misma manera indicada en el párrafo anterior, respecto de los caminos rurales que sean considerados

secundarios, disponiendo de siete años, contados desde la entrada en vigor de este real decreto, para llevar a cabo la señalización en las condiciones allí indicadas.

3. Las Administraciones públicas responsables de caminos de servicio utilizados por una colectividad indefinida de usuarios y de las pistas forestales, en el plazo de tres años, contados a partir del momento de entrada en vigor de este real decreto, deberán proceder a su clasificación, atendiendo a los criterios indicados en el artículo 4, así como a su señalización, tal y como se establece en el artículo 5.

4. En el plazo de tres años, contados a partir del momento de entrada en vigor de este real decreto, las Comunidades Autónomas respectivas deberán proceder a señalizar, con carácter general, las vías pecuarias y, en particular, aquellos tramos por los que haya sido autorizada la circulación de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola.

5. En el caso de las otras vías no destinadas al tráfico de vehículos de tracción mecánica, la Administración pública correspondiente, en el plazo de tres años, contados a partir del momento de entrada en vigor de este real decreto, procederá a colocar la señalización de prohibición de paso, para los vehículos no autorizados.

Disposición transitoria única. Supuestos de aplicación inmediata.

Este real decreto será de aplicación, desde el momento de su entrada en vigor, a todos aquellos elementos de la red viaria rural que sean de nueva construcción o que sean objeto de mejora que comporte una modificación sustancial en su trazado.

Disposición final primera. Título competencial.

Los artículos 1, 2, 3, 4, 5 y 16 de este real decreto, se dictan al amparo del artículo 149.1.13ª y 23ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de planificación general de la actividad económica y legislación básica sobre montes y vías pecuarias.

Los artículos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15, se dictan al amparo del artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. Desarrollo normativo.

Se faculta a los Ministros del Interior, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Medio Ambiente, para adoptar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

ANEXO

CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS TÉCNICAS MÍNIMAS DE LOS CAMINOS RURALES

Tipo de camino	Velocidad máxima (km/h.)	Anchura pavimento (m.)	Anchura cunetas (m.)	Drenaje	Pendiente máxima (%)	Radio mínimo horizontal (m.)	Distancia visibilidad en parada (m.)	Subbase del firme (cm.)	Base del firme (cm.)	Capa de rodadura (1)
Principal	50	5	2 x 1.	completo	8	120	60	15	15	SI
Secundario	40	4	2 x 0,75	completo	10	90	50	10	12	opcional
Terminál	30	2,5	-	superficial	20	60	35	-	10	opcional

(1) En los caminos secundarios, cuando la pluviosidad media anual supere los 750 mm., la capa de rodadura será obligatoria.