

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

CUESTIÓN

de inconstitucionalidad número 2752/93, relativa a determinados artículos de las leyes del Parlamento de Cataluña 5/1987, de 4 de abril, y 23/1987, de 23 de diciembre.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 21 de septiembre actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 2752/93, planteada por la Sección Cuarta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, respecto de los artículos 9.1.a), 10.2.c) y 10.3 de la Ley del Parlamento de Cataluña 5/1987, de 4 de abril, de Régimen provisional de las competencias de las Diputaciones Provinciales, y artículos 1.1 y 4, 2.1.c), 2 y 3 y disposiciones transitorias segunda y tercera de la Ley del mismo Parlamento 23/1987, de 23 de diciembre, por la que se establecen los criterios de financiación del Plan Único de Obras y Servicios de Cataluña, por poder vulnerar los artículos 137, 141 y 147 de la Constitución y 36.1.a) y b) y 36.2.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

Madrid, 21 de septiembre de 1993

El secretario de Justicia, firma ilegible
(93.278.029)

CUESTIÓN

de inconstitucionalidad número 2607/93, relativa a determinados artículos de las leyes del Parlamento de Cataluña 5/1987, de 4 de abril, y 23/1987, de 23 de diciembre.

El Tribunal Constitucional, por providencia de 21 de septiembre actual, ha admitido a trámite la cuestión de inconstitucionalidad número 2607/93, planteada por la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, respecto de los artículos 9.1.a) y 10.2.c) de la Ley del Parlamento de Cataluña 5/1987, de 4 de abril, de Régimen Provisional de las competencias de las Diputaciones Provinciales, y artículo 2.1.c), 2 y 3 de la Ley del mismo Parlamento 23/1987, de 23 de diciembre, por la que se establecen los criterios de financiación del Plan Único de Obras y Servicios de Cataluña, en la redacción que le dió la disposición adicional 21.2 de la Ley 13/1988, de 31 de diciembre, por poder vulnerar los artículos 149.1.18 de la Constitución y 36.1.a) y b) y 36.2.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

Madrid, 21 de septiembre de 1993

El secretario de Justicia, firma ilegible
(93.278.035)

*

PRESIDENCIA DE LA GENERALITAT

LEY

7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.

EL PRESIDENTE
DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Catalunya ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de autonomía, promulgo la siguiente

LEY

Preámbulo

La Generalidad tiene competencia exclusiva sobre las carreteras y los caminos cuyo itinerario transcurre íntegramente por territorio de Cataluña, en virtud de lo dispuesto por el artículo 9.14 del Estatuto de Autonomía.

En ejercicio de esta competencia, el Parlamento aprobó la Ley 16/1985, de 11 de julio, de ordenación de las carreteras de Cataluña, en virtud de la cual se adaptaba, por una parte, la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, a las peculiaridades de la red viaria catalana y, por otra parte, se configuraba el Plan de carreteras de Cataluña como instrumento básico de planificación, en el marco de la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial. En cumplimiento de dicha Ley 16/1985, el Gobierno de la Generalidad aprobó el Plan de carreteras de Cataluña, mediante el Decreto 311/1988, de 25 de octubre, con la naturaleza de plan territorial sectorial.

Los cambios normativos producidos durante este periodo —no sólo en la legislación especial, sino también en el marco regulador de la ordenación territorial— y el desarrollo de las carreteras como infraestructuras de transporte decisivas para el crecimiento socioeconómico del país exigen la aprobación de una ley de carreteras de la Generalidad.

Se trata, en definitiva, de articular una regulación propia y específica de este sector material, con vocación de permanencia, donde se arbitren los instrumentos técnicos y jurídicos que la experiencia aconseja como válidos.

Por otra parte, en cumplimiento del mandato contenido en las leyes de ordenación territorial, esta Ley determina el traspaso a la Generalidad de las carreteras de las diputaciones catalanas, de acuerdo con el procedimiento regulado por la Ley 5/1987, de 4 de abril, del régimen provisional de las competencias de las diputaciones provinciales. Asimismo, y preservando en cualquier caso la gestión integrada de la red que supone la titularidad única, se habilita a la Generalidad para delegar en los consejos comarcales la gestión de determinadas vías.

La Ley está estructurada en cinco títulos, con sus correspondientes capítulos, cuatro disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y una disposición final.

El título primero, de disposiciones generales, delimita el objeto y el ámbito de aplicación de la Ley, establece la clasificación técnica y funcional de las carreteras, así como también su régimen jurídico, y define los conceptos que requieren una concreción que facilite su posterior

aplicación. La experiencia alcanzada ha aconsejado introducir el concepto de vía preferente, configurada como carretera de una o más calzadas, con limitación de accesos a las propiedades colindantes y enlaces a distintos niveles.

La Ley perfecciona la clasificación funcional de las carreteras que contenía la Ley 16/1985 y regula el Catálogo de carreteras de la Generalidad como instrumento básico para disponer de una relación detallada, clasificada y actualizada de las distintas vías que integran su red de carreteras.

El título segundo regula la planificación del sistema viario y la coordinación con la planificación urbanística.

El Plan de carreteras de Cataluña, siguiendo la línea iniciada por la Ley 16/1985, se configura como un instrumento básico de ordenación del sistema viario, de acuerdo con las directrices de la ordenación territorial. A este efecto, la Ley introduce las determinaciones necesarias para definir el contenido del Plan, e incorpora las nuevas precisiones que se han considerado adecuadas.

Por otra parte, y como presupuesto para la ejecución de las obras, se revisa y regula de una forma detallada la tipología clásica de proyectos y el procedimiento para su tramitación.

Destaca, en este sentido, el objetivo de la Ley de garantizar la integración de los valores medioambientales en la toma de decisiones con incidencia sobre el territorio, y de velar por la integración paisajística y ecológica de la red viaria en su entorno.

En la línea que se expone, la Ley, de una forma claramente innovadora, extiende la obligatoriedad de redactar un estudio de impacto ambiental y de seguir el procedimiento de evaluación a todos los proyectos de carreteras que puedan tener una incidencia sobre el medio, y amplía los supuestos de sujeción establecidos tanto en el ámbito comunitario como en la normativa estatal.

El título tercero se refiere a la financiación y explotación de las carreteras, e introduce una nueva concepción de las áreas de servicio, como elementos de recreo y asistencia al usuario de la vía, que, en cualquier caso, garantizarán la protección del paisaje y del entorno.

El título cuarto regula el régimen de uso y protección de las carreteras. La Ley define las zonas de dominio público, de servidumbre y de afectación y la línea de edificación, la cual se amplía con el fin de asegurar la protección de las vías. Además, se establecen, por una parte, las limitaciones de uso de la vía y la obligación de los propietarios de mantener en condiciones de seguridad, salubridad y ornamento público los bienes inmuebles afectados por las determinaciones de la Ley, y, por otra, la regulación restrictiva de los accesos a la carretera.

Con el fin de garantizar más seguridad en la circulación, y en el marco de un régimen estricto de protección de las carreteras, se establece la prohibición de todo tipo de publicidad, hecha excepción de los rótulos informativos que no tienen dicha consideración y de los rótulos o instalaciones indicadores de establecimientos mercantiles o industriales, en los términos que establece la Ley.

Los tramos urbanos y las travesías, por sus características especiales, son objeto de regulación en el capítulo tercero de este título cuarto, donde se concreta el régimen jurídico.

Finalmente, el título quinto define las técnicas para salvaguardar el respeto al régimen jurídico vigente, mediante medidas cautelares de paralización y suspensión y una regulación exhaustiva de las infracciones y sanciones, y establece los mecanismos necesarios para hacerlas efectivas.

Esta Ley, pues, hace una regulación sistemática y completa de las carreteras, dada la importancia que tienen y su repercusión en el desarrollo económico y social de Cataluña.

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

Es objeto de la presente Ley la regulación de las carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, mediante el establecimiento de los instrumentos necesarios para garantizar su adecuada ordenación, funcionalidad y protección.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

—1 Son consideradas carreteras las vías de dominio y uso públicos proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

—2 Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Ley:

a) Las vías y accesos a los núcleos de población que integren la red viaria municipal, siempre y cuando no tengan la consideración de tramo urbano o travesía.

b) Las pistas forestales y los caminos rurales.

c) Los caminos de servicio o de acceso, de titularidad pública o privada, construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares. La apertura de estos caminos al uso público puede acordarse por razones de interés general, de conformidad a la normativa específica aplicable, en cuyo supuesto se aplicarán las normas de uso y seguridad propias de las carreteras y, en su caso, a los efectos de indemnización, la Ley de expropiación forzosa.

d) Las nuevas vías que sean ejecutadas por los ayuntamientos de acuerdo con el planeamiento vigente.

Artículo 3

Conceptos técnicos

Para la interpretación y aplicación de esta Ley, se definen los siguientes conceptos técnicos:

a) Áreas de servicio: las zonas colindantes de las carreteras que están diseñadas expresamente para que se sitúen en ellas instalaciones y servicios destinados a resolver las necesidades de los vehículos y dar seguridad y comodidad a los usuarios de la carretera.

b) Arista exterior de la calzada: el extremo exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

c) Arista exterior de explanación: la intersección del terreno natural con los taludes de desmonte, del terraplenado o, en su caso, de los muros de sostén.

d) Elemento funcional de la carretera: toda zona permanentemente destinada a la conser-

vación de la carretera o a la explotación del servicio público viario, así como las destinadas a descanso, estacionamiento, servicios de control del tráfico, instalaciones para la explotación de la vía, auxilio y atención médica de urgencia, peajes, paradas de autobuses y otros fines auxiliares de la vía.

e) Estación de servicio y unidad de suministro: las instalaciones destinadas a la venta al público de gasolinas y gasóleos de automoción que cuenten con los elementos determinados a este efecto por la normativa aplicable en esta materia.

Artículo 4

Clasificación funcional

—1 Las carreteras se clasifican, según su función, dentro de las siguientes redes:

a) Red básica: es la que sirve de apoyo al tránsito de paso y al tránsito interno de larga distancia, e incluye también las vías intercomarcales e intracomarcales de especial importancia viaria.

Incluye igualmente la red arterial, integrada por las vías segregadas de acceso a los núcleos de población que, pasando total o parcialmente por zonas urbanas, tienen como función compatibilizar el tráfico local y el tráfico de paso.

b) Red comarcal: es la que sirve de apoyo al tráfico generado entre las capitales comarcales y los principales municipios y núcleos de población y actividad de la misca comarca o de comarcas limítrofes, al tráfico generado entre cada uno de estos centros y a la conexión de estos núcleos con itinerarios de la red básica.

c) Red local: es la que sirve de apoyo al tráfico intermunicipal, integrada por el conjunto de vías que facilitan el acceso a los municipios y núcleos de población y actividad no situados sobre las redes básica y comarcal, y comprende todas las carreteras que no figuran en la red básica ni en la comarcal.

—2 En función de sus características técnicas y funcionales, el Plan de carreteras de Catalunya puede establecer para cada una de las redes a las cuales se refiere el apartado 1 las categorías de primaria y secundaria.

Artículo 5

Clasificación técnica

—1 Las carreteras se clasifican, en atención a sus características técnicas, en vías segregadas y carreteras convencionales.

—2 Las vías segregadas podrán ser autopistas o vías preferentes.

—3 Son autopistas las carreteras destinadas a la exclusiva circulación de automóviles y señalizadas como tales, que reúnan las siguientes características:

a) No tienen acceso a ellas las propiedades colindantes, y sus incorporaciones y salidas están dotadas siempre de vías de aceleración y desaceleración, respectivamente.

b) No cruzan ni son cruzadas a nivel por ninguna vía de comunicación, ni servidumbre de paso.

c) Tienen calzadas distintas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una faja de terreno no destinada a la circulación o, en supuestos excepcionales, por otros medios.

—4 Son vías preferentes las carreteras de una o más calzadas, con limitación de accesos a las propiedades colindantes y enlaces a distinto nivel.

—5 Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las ante-

riores categorías. Se podrán establecer por reglamento, según sus características de diseño y construcción, diversas categorías de carreteras convencionales.

Artículo 6

Catálogo de carreteras de la Generalidad

—1 El Catálogo de carreteras de la Generalidad contiene la relación detallada y la clasificación por categorías de todas las carreteras de las que es titular, con expresión de todas las circunstancias necesarias para identificarlas.

—2 Corresponde al Parlamento de Cataluña, a propuesta del Gobierno, aprobar el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

—3 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas mantendrá permanentemente actualizado el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

—4 El Catálogo de carreteras de la Generalidad y sus actualizaciones serán publicados en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Artículo 7

Régimen jurídico

—1 Las carreteras objeto de la presente Ley son de dominio público, correspondiendo a sus titulares llevar a cabo su ejecución, su gestión y su conservación.

—2 Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, para el desarrollo de las citadas funciones se podrán establecer, en la forma y con los efectos previstos en la normativa vigente, convenios u otros mecanismos de colaboración interadministrativa.

Artículo 8

Normas complementarias

—1 El Gobierno de la Generalidad, a propuesta del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, establecerá normas y criterios técnicos para el diseño, el servicio y la seguridad viaria de las carreteras y para la información del usuario, de conformidad a la normativa específica aplicable.

—2 Las señales informativas de las carreteras a las que se refiere esta Ley y sus elementos funcionales se ajustarán a los criterios gráficos, de diseño y lingüísticos publicados por los órganos competentes de la Generalidad, sin perjuicio de lo establecido por la normativa general aplicable.

Artículo 9

Seguridad viaria

—1 El proyecto de cualquier nueva infraestructura viaria contemplará todos los requisitos necesarios en materia de seguridad.

—2 El mantenimiento de la red viaria objeto de la presente Ley dará siempre prioridad a todas aquellas obras y actuaciones que incidan en la mejora de la seguridad viaria.

—3 Gobierno de la Generalidad elaborará y aprobará anualmente un Plan de mejora de los tramos con mayor índice de siniestralidad, que comunicará al Parlamento.

Artículo 10

Coordinación

—1 Las actuaciones de las diversas administraciones en la red de carreteras de Cataluña se efectuarán de conformidad con los principios de coordinación, colaboración, respeto mutuo en el ámbito competencial e información en lo que se refiere a las incidencias mutuas en el sistema de comunicaciones.

—2 Para velar por la coherencia del modelo de ordenación territorial, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1, el órgano competente de la Administración del Estado remitirá un ejemplar de cada uno de los proyectos de carreteras que promueva en el territorio de Cataluña, antes de su aprobación definitiva, a la Generalidad, con el fin de que ésta, en el plazo de un mes desde la remisión del proyecto, emita el correspondiente informe.

TÍTULO SEGUNDO

Planificación y proyectos

CAPÍTULO I

Planificación

Artículo 11

Plan de carreteras de Cataluña

—1 El Plan de carreteras de Cataluña es el instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras, en el marco de las directrices de la ordenación territorial.

—2 El Plan de carreteras de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de conformidad con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial.

—3 Corresponde al Plan de carreteras de Cataluña definir la red básica y la red comarcal y señalar las condiciones para definir la red local, así como establecer el régimen general de las vías pertenecientes a todas las redes.

—4 La aprobación del Plan de carreteras y de sus modificaciones o revisiones corresponde al Gobierno de la Generalidad, a propuesta del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, previa apertura de un periodo de consulta institucional, durante dos meses, en el cual se requerirá informe de las administraciones públicas afectadas y de los organismos que se determinen.

—5 El Plan de carreteras de Cataluña se revisará como mínimo cada cinco años.

Artículo 12

Coordinación con el planeamiento urbanístico

—1 Los instrumentos de planeamiento urbanístico se remitirán, una vez aprobados inicialmente, a la Dirección General de Carreteras para que ésta pueda informar sobre las cuestiones que sean de su competencia.

El régimen jurídico aplicable a estos informes es el regulado en la legislación urbanística para las administraciones sectoriales que informarán sobre los instrumentos de planeamiento, si bien el plazo para emitir dichos informes no podrá en ningún caso ser inferior a un mes.

—2 Los proyectos de trazado a los que se refiere el artículo 13.1.b), una vez entren en vigor, tendrán la condición de red viaria básica, a efectos del planeamiento urbanístico, y prevalecerán sobre las determinaciones de éste.

—3 La Administración competente promoverá, en su caso, las modificaciones puntuales del planeamiento a los efectos de incorporar en éste las determinaciones que resulten de los proyectos a los que se refiere el apartado 2, incluyendo la reclasificación y calificación de suelo que resulte congruente con las determinaciones de aquellos.

—4 Las mismas facultades y limitaciones previstas en el precedente apartado tendrá la iniciativa particular, en relación con aquellos instrumentos de planeamiento en los que se les reconoce la iniciativa para su formulación.

CAPÍTULO II

Estudios y proyectos

Artículo 13

Tipología

—1 Para construir nuevas carreteras o modificar las existentes, se redactarán los correspondientes estudios y proyectos, de acuerdo con la siguiente tipología:

a) El estudio informativo previo, que consiste en el análisis de los datos necesarios para definir y valorar, en líneas generales, las distintas alternativas a un determinado problema viario, así como proponer soluciones a éste.

b) El proyecto de trazado, que consiste en la determinación de los aspectos geométricos de la actuación a ejecutar y en la definición completa de los bienes y derechos afectados.

c) El proyecto de construcción, que consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el suficiente detalle como para hacer factible su construcción y posterior explotación.

—2 La elaboración del proyecto de trazado es preceptiva, excepto cuando se trata de ejecutar actuaciones que tengan por objeto la mejora y conservación del firme, la señalización de la vía o la ejecución de elementos técnicos complementarios. El estudio informativo previo se redactará siempre que lo aconsejen la naturaleza o las circunstancias de la actuación, para encontrar la solución óptima al problema planteado.

Artículo 14

Contenido

—1 Los estudios y proyectos incluidos en el artículo anterior constarán de los documentos que se determinen reglamentariamente.

—2 Los estudios y proyectos citados incorporarán, como documento diferenciado, un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación del impacto ambiental, excepto aquellos que queden excluidos de la elaboración preceptiva del proyecto de trazado.

Artículo 15

Procedimiento

—1 El proyecto de trazado o el estudio previo en los supuestos en los que éste se haya previsto, así como el correspondiente estudio de impacto ambiental, se someterán a información pública durante el plazo de treinta días hábiles, mediante anuncio que se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, para que los interesados puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera, la concepción global de su trazado y su compatibilidad medio ambiental. Esta información pública es independiente de la prevista en el procedimiento de expropiación forzosa.

—2 Simultáneamente a la información pública, el proyecto de trazado o, en su caso, el estudio informativo previo se someterá a informe de las administraciones locales afectadas, que se considerará favorable cuando haya transcurrido el plazo previsto en el apartado anterior y un mes más sin que éstas hayan emitido informe.

—3 Si una carretera no está prevista en el vigente planeamiento urbanístico o es incompatible con las determinaciones de este planeamiento y los entes locales afectados manifiestan su disconformidad con el proyecto, que necesariamente será motivada, el expediente será elevado al Consejo Ejecutivo, y éste decidirá si pro-

cede ejecutar el proyecto, y en tal caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado.

—4 La resolución de aprobación de los estudios y proyectos de trazado será publicada en el DOGC y se notificará a las entidades locales afectadas, a las que se remitirá una copia íntegra del correspondiente estudio o proyecto, a efectos urbanísticos y de coordinación administrativa.

Artículo 16

Protección del medio

—1 Los proyectos de trazado preceptivos o el estudio informativo previo, en los supuestos en los que se haya previsto, se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa vigente.

—2 En el supuesto de que dichos proyectos afecten a espacios naturales, se ajustarán a las determinaciones de la Ley 12/85, de 13 de junio, de espacios naturales.

Artículo 17

Aprobación y efectos

—1 Los estudios y proyectos de carreteras serán aprobados por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

—2 La aprobación de los proyectos de carreteras conlleva la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y de adquisición de los correspondientes derechos, a efectos de expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres. Asimismo, supone la aplicación de las limitaciones a la propiedad que establece el capítulo I del título cuarto.

—3 La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se refieren también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteamiento del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan ser posteriormente aprobadas.

—4 Para que puedan producirse los efectos que establecen los apartados 1, 2 y 3, los proyectos de carreteras y las correspondientes modificaciones comprenderán la definición del trazado y la determinación de los terrenos, las construcciones y los demás bienes y derechos que se estime necesario adquirir o ocupar para la construcción, la defensa o el servicio de la vía y la seguridad de la circulación.

—5 La expropiación de bienes y derechos y la imposición de las necesarias servidumbres para la ejecución de los proyectos de carreteras se efectuará de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa. En la tasación de los terrenos que se expropian no pueden incluirse las plusvalías generadas por la construcción de la carretera.

—6 No procederá la reversión de los terrenos que hayan sido expropiados de acuerdo con la presente Ley y se hayan convertido en innecesarios para la prestación del servicio viario si resultan afectados por el planeamiento urbanístico a otro fin de utilidad pública o de interés social, y se cumplan las circunstancias establecidas por la legislación vigente.

Artículo 18

Ejecución

—1 Los proyectos de carreteras son inmediatamente ejecutivos desde su aprobación.

—2 Los proyectos de carreteras y las obras de construcción y explotación de las mismas, por el hecho de que constituyen obras públicas de interés general, no están sometidos a licencia

municipal ni a otros actos de control preventivo a los que se refiere el artículo 220 de la Ley 8/1987, de 5 de abril, municipal y de régimen local de Cataluña. La ejecución de dichas obras, siempre que se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, únicamente podrá ser suspendida por la autoridad judicial.

—3 La Generalidad comunicará a las entidades locales afectadas la ejecución de las correspondientes obras antes de su inicio.

—4 No obstante lo establecido por el apartado segundo de este artículo, quedan sometidas a licencia municipal previa, así como a las tasas e impuestos correspondientes, las obras de construcción que se realicen, de conformidad con la presente Ley, en las áreas de servicio, sin perjuicio de lo establecido por el artículo 250 del Decreto legislativo 1/1990, de 12 de julio.

TÍTULO TERCERO

Financiación y explotación

CAPÍTULO I

Financiación

Artículo 19

Modalidades de financiación

La financiación de las inversiones y los gastos derivados de la construcción, explotación, mejora, conservación, ordenación de accesos y, en general, las actuaciones exigidas para el buen funcionamiento de las carreteras reguladas por la presente Ley, puede adoptar una o varias de las siguientes modalidades:

a) Con cargo a las consignaciones que se incluyan en los presupuestos públicos y a las transferencias, subvenciones o aportaciones recibidas a este fin.

b) Mediante los mecanismos previstos en la legislación urbanística.

c) Con capital público, privado o mixto, financiado mediante el pago de peaje u otras fórmulas de explotación de la vía.

d) Mediante la imposición de contribuciones especiales a las personas físicas o jurídicas que resulten especialmente beneficiadas por la actuación, en los términos que determina el artículo 20.

Artículo 20

Contribuciones especiales

—1 Sólo se pueden imponer contribuciones especiales si de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o explotación de carreteras, accesos y vías de servicio deriva un beneficio especial a favor de personas físicas o jurídicas, aun cuando no pueda cuantificarse en forma específica. A estos efectos, el aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tiene la consideración de beneficio especial.

—2 Son sujetos pasivos de las contribuciones a las que se refiere el apartado 1 aquellos que en una forma directa se beneficien por las actuaciones realizadas y, especialmente, los titulares de las fincas y los establecimientos colindantes con la carretera y los de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

—3 La base imponible de las contribuciones a las que se refiere el apartado 1 se determina por los siguientes porcentajes, referidos al coste total del proyecto:

- a) Con carácter general, hasta el 25%.
- b) En las vías de servicio, hasta el 50%.

c) En los accesos de uso particular para fincas, urbanizaciones o determinados establecimientos, hasta el 90%.

—4 Para la cuantificación de las cuotas que han de satisfacer los sujetos pasivos a los que se refiere el apartado 2 se tienen en cuenta los siguientes criterios objetivos:

a) La superficie de las fincas beneficiadas y los metros lineales de fachada o frente de la infraestructura.

b) El coeficiente de edificabilidad y los tipos de usos, en suelos urbanos y urbanizables.

c) La situación de las fincas, los establecimientos y las urbanizaciones respecto a la carretera, por lo que a la proximidad y al acceso se refiere.

d) Las bases imponibles de los tributos de base territorial de las fincas beneficiadas.

e) Todos los demás criterios que sean determinados en atención a las circunstancias particulares que concurren para establecer la contribución especial.

—5 Corresponde al Gobierno de la Generalidad acordar, mediante decreto, el establecimiento de las contribuciones especiales a las que se refiere este precepto.

CAPÍTULO II

Explotación

Artículo 21

Principios generales

—1 La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, y las actuaciones dirigidas a la defensa de la vía y a la mejora de su uso, incluidas las actuaciones referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y afectación, así como las dirigidas a asegurar la integración de la vía en su entorno y, especialmente, el cumplimiento de las medidas correctoras establecidas.

—2 La Generalidad explota las carreteras de las que es titular directamente o por medio de cualquiera de los procedimientos de gestión indirecta establecidos en la vigente legislación, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria segunda.

—3 Las carreteras en régimen de concesión administrativa se rigen por lo que dispone la legislación específica de la Generalidad y, en su defecto, por la vigente normativa en materia de autopistas de peaje. En cualquier caso, será necesario el establecimiento de las obligaciones de gestión y conservación que corresponderán al concesionario.

—4 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas efectuará controles periódicos de la prestación del servicio realizado por las empresas concesionarias de las autopistas de peaje incluidas en el Catálogo de carreteras de la Generalidad. Del resultado de este control informará anualmente al Parlamento de Cataluña.

Artículo 22

Áreas e instalaciones de servicio

—1 Las áreas de servicio estarán dotadas de servicios sanitarios de uso público y de teléfono de uso público, y pueden incluir, además de estaciones de servicio y de unidades de suministro de carburantes, talleres de reparación, hoteles, restaurantes y otros servicios similares.

—2 Los proyectos de nuevas carreteras o de variantes incluirán, excepto en el caso de justificación de su imposibilidad, la previsión de las

citadas áreas y de las estaciones de servicio y unidades de suministro de carburantes, y garantizarán una adecuada protección del paisaje y del entorno.

La aprobación de los proyectos produce los efectos previstos en el artículo 17.

Las áreas de servicio y las estaciones de servicio y unidades de suministro previstas en los proyectos podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos previstos en la normativa vigente. En el pliego de condiciones administrativas se establecerán los requisitos de ocupación, gestión y conservación.

—3 En el resto de supuestos, se determinarán reglamentariamente las condiciones para el establecimiento de áreas de servicio y de instalaciones de suministro de carburantes con el fin de proporcionar la mayor seguridad y comodidad a los usuarios de la carretera, así como el procedimiento de otorgamiento de las correspondientes autorizaciones por parte del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

—4 Las áreas de servicio, las estaciones de servicio y los elementos funcionales de la carretera adaptarán sus instalaciones a lo dispuesto por la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas.

—5 El otorgamiento de las concesiones y de las autorizaciones administrativas a las que se ha hecho referencia en los apartados precedentes lo es sin perjuicio de las licencias y autorizaciones que se deban obtener de otros organismos de la Administración de la Generalidad y de las demás administraciones públicas, de conformidad con la normativa que resulte de aplicación al caso.

TÍTULO CUARTO

Régimen de uso y de protección

CAPÍTULO I

Delimitación del dominio público viario y zonas de protección

Artículo 23

Tipología

Con el fin de garantizar la funcionalidad del dominio público viario y asegurar su protección, se establecen en las carreteras las siguientes zonas, que se miden siempre horizontal y perpendicularmente al eje de la vía: de dominio público, de servidumbre y de afectación. También se señala a ambos lados de la carretera la línea de edificación.

Artículo 24

Zona de dominio público

—1 La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados o de futura ocupación prevista en el proyecto constructivo para la carretera y sus elementos funcionales y, salvo que excepcionalmente se justifique por razones geotécnicas del terreno su innecesidad, una franja de terreno, a ambos lados de la vía, medida desde la arista exterior de la explanación, de ocho metros de ancho en autopistas y vías preferentes y de tres metros en las carreteras convencionales.

—2 En los supuestos especiales de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, puede fijarse como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal de los extremos de las obras sobre el terreno y, en cual-

quier caso, se considera de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. En el caso de los túneles, la determinación de la zona de dominio público se efectúa de conformidad con las características geométricas y geológicas del terreno y con la altura de éste sobre el túnel.

—3 Si la definición de la zona de dominio público en una carretera ya existente a la entrada en vigor de la presente Ley supone que resulten comprendidos bienes de titularidad privada, puede acordarse, si resultara conveniente o necesario, la expropiación de dichos bienes. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se entienden implícitas en la aprobación de un proyecto para la determinación de la zona de dominio público.

—4 La zona de dominio público puede ampliarse a ambos lados de la carretera para incluir una o dos vías de servicios para peatones, bicicletas, ciclomotores o maquinaria agrícola.

Artículo 25.

Utilización de la zona de dominio público

—1 En la zona de dominio público sólo pueden realizarse las obras y las actuaciones directamente relacionadas con la construcción y explotación de la vía y sus elementos funcionales, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2.

—2 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas podrá autorizar, en función de las exigencias del sistema viario, la ocupación del subsuelo de la zona de dominio público, preferentemente en la franja de un metro situada en la parte más exterior de dicha zona, para la implantación o la construcción de las infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos esenciales. Se determinarán reglamentariamente las condiciones a las que deben sujetarse dichas autorizaciones a precario, los derechos y las obligaciones que asume el sujeto autorizado, el plazo de duración de la autorización, el canon de ocupación que se fije, en su caso, y los supuestos de revocación.

Artículo 26

Zona de servidumbre

La zona de servidumbre consiste en dos franjas de terreno, a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 24 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinticinco metros en las autopistas y vías preferentes y de ocho metros en el resto de carreteras, medidos desde las citadas aristas.

Artículo 27

Utilización de la zona de servidumbre

—1 En la zona de servidumbre sólo se pueden realizar los usos y las actividades previamente autorizados que sean compatibles con la seguridad de la vía y con la finalidad propia de ésta zona.

—2 Pueden autorizarse vallados diáfanos o arbustivos, siempre y cuando no afecten a las condiciones de visibilidad y seguridad de la carretera ni puedan menoscabar las facultades de los órganos administrativos en relación con la protección y explotación del dominio público viario.

—3 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede utilizar la zona de servidumbre, o autorizar su utilización, por motivos de interés general o si lo requiere el mejor servicio de la carretera, en los términos establecidos por el artículo 40.

Artículo 28

Zona de afectación

La zona de afectación consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, 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 las autopistas y vías preferentes, de cincuenta metros en las carreteras convencionales de la red básica y de treinta metros en el resto de carreteras de las demás redes, medidos desde las mencionadas aristas.

Artículo 29

Utilización de la zona de afectación

En la zona de afectación, la ejecución de cualquier tipo de actividad, la realización de obras o instalaciones, fijas o provisionales, el cambio de uso o de destino y la plantación o tala de árboles requieren la autorización previa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Sólo se pueden realizar sin autorización previa los trabajos propios de los cultivos agrícolas, siempre y cuando no resulten afectadas en absoluto la zona de dominio público ni la seguridad viaria.

Artículo 30

Línea de edificación

—1 La línea de edificación se establece a ambos lados de la carretera. En la zona comprendida entre la línea y la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes.

—2 La línea de edificación se situará, respecto a la arista exterior de la calzada, a cincuenta metros en las autopistas, las vías preferentes y las variantes que se construyan con el objeto de suprimir las travesías de población, y a veinticinco metros en el resto de carreteras.

Artículo 31

Supuestos especiales de la línea de edificación

—1 En las carreteras o tramos que transcurren por suelo urbano, el planeamiento urbanístico, previo informe favorable de la Dirección General de Carreteras, puede establecer la línea de edificación a una distancia inferior a la regulada en el artículo 30.

—2 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, previo informe favorable de los ayuntamientos afectados, puede establecer la línea de edificación, si las circunstancias geográficas o socioeconómicas lo aconsejan, a una distancia inferior a la regulada con carácter general, en zonas concretamente delimitadas.

—3 Reglamentariamente se determinarán las circunstancias que pueden justificar la reducción de la distancia de la línea de edificación en los supuestos a los que se refiere este artículo.

Artículo 32

Publicidad

—1 Queda prohibida la realización de publicidad, excepto en los tramos urbanos, en una franja de 100 metros medida desde la arista exterior de la calzada y, en cualquier caso, la visible desde la zona de dominio público de la carretera.

Esta prohibición no dará derecho a indemnización.

—2 A los efectos establecidos en el apartado anterior, no se consideran publicidad los car-

teles informativos, ni los rótulos o instalaciones similares indicativos de establecimientos mercantiles o industriales, siempre que se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad y no incluyan ningún tipo de información adicional.

—3 Son carteles informativos:

a) Las señales de servicio.
b) Los que indiquen lugares, centros o actividades de atracción o interés turístico o cultural.

c) Los que exige la normativa internacional.

La forma, los colores, las dimensiones y las determinaciones lingüísticas de los carteles informativos se ajustarán a los criterios establecidos por la Generalidad de Cataluña, de acuerdo con lo establecido por la normativa general aplicable en la materia.

—4 En cualquier caso, los rótulos a los que se refiere el apartado 2 requieren la previa autorización del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

Artículo 33

Autorización administrativa

—1 Corresponde al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas otorgar las autorizaciones para la realización de las obras o actividades a las que se refiere este capítulo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. El otorgamiento de autorizaciones para la realización de obras o actividades en las travesías y los tramos urbanos se regula por el capítulo III de este título.

—2 En los supuestos en que sean preceptivas las autorizaciones a las que se refiere el apartado anterior, será necesario hacer constar expresamente en las licencias urbanísticas la necesidad de obtener esta autorización antes del inicio de las obras.

CAPÍTULO II

Funcionalidad de la vía y accesos

Artículo 34

Funcionalidad de la vía

—1 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede imponer, en el ámbito de sus competencias, si las condiciones, la situación, las exigencias técnicas o la seguridad de la vía lo exigen, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en determinados tramos o partes de una carretera.

Corresponde al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas fijar las condiciones para el otorgamiento, por parte de la autoridad competente, de autorizaciones excepcionales para limitar el uso general de una vía y la señalización correspondiente.

—2 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede establecer en puntos estratégicos de la red de carreteras instalaciones de recuento y estaciones de pesaje para el conocimiento y el control de las características del tráfico en las diversas infraestructuras viarias.

—3 Se pueden establecer, previo informe de los órganos afectados, limitaciones a la circulación de diferentes tipos de vehículos en función de la naturaleza y las características de las carreteras.

—4 Los usos singulares de una vía que impliquen una peligrosidad o una intensidad especiales, en tramos con sobrecarga de tráfico, serán objeto de autorización específica. La obtención de esta autorización especial está sujeta, entre

otros requisitos, a la obligación de constituir una garantía por el importe de los posibles daños, estimado contradictoriamente, en función del tráfico diario.

—5 Cuando las obras de ejecución de los proyectos de carreteras impliquen un incremento en la intensidad de paso de vehículos pesados por carreteras adyacentes o en tramos concretos de la propia vía, o un incremento de tráfico en vías alternativas, incluirán en su presupuesto una partida destinada a reparar los daños que puedan producirse en las mencionadas vías.

Artículo 35

Accesos

—1 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos donde se deben construir dichos accesos.

—2 Igualmente, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede ordenar los accesos o reordenar los existentes, mediante la aprobación del correspondiente proyecto, que producirá, en su caso, los efectos establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 17 de la presente Ley.

—3 El establecimiento de otros accesos además de los regulados en el apartado 2 y la apertura de conexiones en las vías que integran la red de carreteras requieren, una vez presentado el proyecto correspondiente por el interesado, la consulta previa y preceptiva de los ayuntamientos afectados y la autorización preceptiva del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Esta autorización no puede afectar en ningún caso la funcionalidad de la vía.

—4 Las actuaciones que por sus características puedan generar un gran número de desplazamientos deberán prever una evaluación de su impacto potencial sobre el sistema viario.

CAPÍTULO III

Tramos urbanos y travesías

Artículo 36

Concepto y régimen jurídico

—1 Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones de este capítulo y, en lo que les sea de aplicación, por el resto de disposiciones de la presente Ley.

—2 Se considera tramo urbano la parte de carretera que transcurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico.

—3 Se considera travesía la parte de tramo urbano en la cual existan edificaciones consolidadas por lo menos en dos terceras partes de su longitud y tenga un entramado de calles por lo menos en uno de los lados. La determinación de las travesías se establecerá de acuerdo con un procedimiento que se determine reglamentariamente.

Artículo 37

Autorizaciones

—1 Corresponde a los ayuntamientos, previo informe favorable del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, otorgar las autorizaciones para realizar en la zona de dominio público exterior a la calzada, en los tramos urbanos y las travesías de las carreteras, las obras y actuaciones mencionadas en el artículo 25.1. Las obras y las actuaciones que deben ser realizadas por la administración titular del dominio no requieren dicha autorización, pero deben ser

notificadas previamente al ayuntamiento correspondiente.

Corresponde al titular de la carretera otorgar la autorización para la realización de obras o actuaciones que afecten a la calzada o las previstas en el artículo 25.2, sin perjuicio de las otras autorizaciones o licencias que sean preceptivas.

—2 Corresponde a los ayuntamientos otorgar las autorizaciones de usos y obras a las zonas de servidumbre y afectación en los tramos urbanos y travesías. Cuando se trate de tramos urbanos que no tengan la condición de travesía, se solicitará previamente el informe de la Dirección General de Carreteras.

—3 La línea de edificación en los tramos urbanos y las travesías se puede fijar de acuerdo con lo establecido en el artículo 31.

—4 La explotación de los tramos urbanos y de las travesías corresponde, salvo lo establecido en este capítulo, a la Administración de la Generalidad.

Artículo 38

Traspaso de vías urbanas

—1 Las carreteras de la Generalidad o los tramos concretos que pasen a integrarse en la red viaria municipal, se pueden traspasar a los ayuntamientos respectivos, a propuesta de éstos o por iniciativa de la Administración de la Generalidad, cuando exista acuerdo entre las administraciones cedente y cesionaria.

—2 No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración de la Generalidad y los ayuntamientos podrán suscribir convenios para la explotación de las vías, en la forma y los términos previstos por la normativa vigente.

CAPÍTULO IV

Delimitación del derecho de propiedad para la preservación del dominio público viario

Artículo 39

Régimen general

Las limitaciones de usos y actividades impuestas por la presente Ley a los propietarios o titulares de derechos sobre inmuebles configuran el contenido ordinario del derecho de propiedad y no dan lugar a indemnización.

Artículo 40

Afectaciones singulares

La ocupación por la Administración de la zona de servidumbre o de la zona de afectación y los daños y perjuicios que, en su caso, se produzcan son indemnizables en los términos que determina la legislación general aplicable.

Artículo 41

Conservación de inmuebles

—1 Los propietarios de terrenos, construcciones y cualesquiera otros bienes afectados por las determinaciones de la presente Ley deben mantenerlos en las condiciones de seguridad, salubridad y ornato público exigibles, de acuerdo con la legislación urbanística. La Administración de la Generalidad pondrá en conocimiento de la corporación local correspondiente el incumplimiento de esta obligación, a los efectos de lo establecido en la legislación urbanística.

—2 En el supuesto de que una construcción, por su estado ruinoso, pueda ocasionar daños a la carretera o ser motivo de peligro para la cir-

culación, la Administración de la Generalidad o el ayuntamiento correspondiente adoptarán las medidas cautelares que sean necesarias para garantizar la seguridad de la vía. El ayuntamiento debe acordar lo que resulte procedente para incoar el expediente correspondiente de declaración de ruina o de demolición, en el supuesto de que la ruina sea inminente, de acuerdo con la normativa vigente.

—3 En el supuesto de que el elemento confrontante con la carretera comporte un estado de deterioro muy grave y produzca una situación de peligro inminente para los usuarios de la carretera, la administración titular de la vía podrá ejecutar de oficio, de forma inmediata, las actuaciones necesarias para mantener la seguridad de la carretera.

TÍTULO QUINTO

Protección de la legalidad y régimen sancionador

CAPÍTULO I

Medidas de protección

Artículo 42

Medidas cautelares

—1 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas ordenará la paralización inmediata de las obras y la suspensión de los usos que carezcan de la autorización preceptiva o no se ajusten a las condiciones de la autorización otorgada.

—2 El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede acordar, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 1, el precinto de las instalaciones y la retirada de los materiales y la maquinaria que se utilicen en las obras, a cargo del interesado.

—3 En el plazo de un mes de la notificación de la orden de suspensión, el interesado debe solicitar la autorización pertinente o, en su caso, ajustar las obras a la autorización concedida.

—4 Si transcurre el plazo a que se refiere el apartado 3 y el interesado no ha solicitado la autorización o no ha ajustado las obras a las condiciones prescritas, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas ordenará la demolición de las obras, a cargo del interesado, y procederá a impedir definitivamente los usos. El Departamento procederá de la misma manera si la autorización es denegada porque no resulta ajustada a la normativa vigente.

Artículo 43

Suspensión de los efectos de las autorizaciones y las licencias

Si el contenido de una autorización o de una licencia constituye una infracción viaria de carácter notorio y grave, el órgano que la ha otorgado debe acordar la suspensión de sus efectos y la paralización inmediata de las obras iniciadas y proceder, en el plazo de tres días, a trasladar el acuerdo a la sala contenciosa administrativa competente, a efectos de lo establecido en el artículo 118 de la Ley reguladora de la jurisdicción contenciosa administrativa.

Artículo 44

Nulidad de autorizaciones y licencias

Son nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y las licencias otorgadas contraviniendo lo establecido en la presente Ley.

Artículo 45

Daños al dominio público viario

—1 La producción de daños a una carretera y a sus elementos funcionales origina la incoación y la tramitación del expediente administrativo correspondiente al presunto responsable, a fin de determinar la indemnización de los daños y perjuicios causados, que es exigible por vía de apremio.

—2 En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para el servicio normal de la carretera, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe llevarla a cabo inmediatamente, a cargo del causante.

CAPÍTULO II
*Infracciones*Artículo 46
Tipificación

—1 La vulneración de las prescripciones contenidas en la presente Ley tiene la consideración de infracción administrativa.

—2 Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

—3 Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación sin las autorizaciones preceptivas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación, con incumplimiento de las condiciones de la autorización otorgada, cuando pueda ser objeto de legalización posterior.

c) Colocar, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público que no constituya la plataforma de la carretera, objetos o materiales de cualquier naturaleza, cuando no impliquen riesgo para los usuarios de la vía.

d) Vulnerar las prescripciones establecidas en la presente Ley en relación con la línea de edificación, cuando la actuación pueda ser objeto de legalización posterior.

e) Colocar carteles, rótulos o instalaciones similares en la zona de servidumbre o de afectación sin la preceptiva autorización, cuando puedan ser objeto de legalización posterior, de acuerdo con el artículo 32.4.

—4 Son infracciones graves:

a) Realizar, con vulneración de las prescripciones establecidas en la presente Ley, obras, instalaciones o actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación, cuando no puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación, con incumplimiento de las condiciones de la autorización otorgada, cuando no puedan ser objeto de legalización posterior.

c) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público que no constituya la plataforma viaria, sin la correspondiente autorización o sin ajustarse a sus condiciones, siempre que sea posible su legalización posterior o no afecten a la seguridad de la vía.

d) Destruir, deteriorar, alterar o sustraer cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación y la seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando esta actuación no impide que el elemento continúe prestando su función.

e) Destruir, deteriorar, sustraer o modificar cualquier instalación de la carretera o de sus ele-

mentos funcionales, cuando no afecte a la calzada o a los arcones.

f) Colocar, arrojar o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza en la plataforma de la carretera o dentro de la zona de dominio cuando impliquen un riesgo para los usuarios de la vía.

g) Vulnerar las prescripciones establecidas en la presente Ley en relación con la línea de edificación, cuando la actuación no pueda ser objeto de legalización posterior.

h) Colocar carteles, rótulos o instalaciones similares en la zona de dominio público sin la preceptiva autorización, de acuerdo con el artículo 32.4, o realizar dichas actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación, cuando no puedan ser objeto de legalización.

i) Establecer cualquier clase de publicidad que vulnere las prescripciones de la presente Ley.

j) Las infracciones calificadas como leves, cuando se aprecie reincidencia.

—5 Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de plataforma viaria en contravención de las prescripciones establecidas en la presente Ley, o, en general, en la zona de dominio público, cuando aquéllas no sean legalizables o afecten a la seguridad vial.

b) Deteriorar, destruir, sustraer o retirar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando con esta actuación se impida que el elemento continúe prestando su función.

c) Destruir, deteriorar, alterar, sustraer o modificar cualquier instalación de la carretera o de sus elementos funcionales, cuando afecte a la calzada o a los arcones.

d) Realizar actividades en la zona de servidumbre o de afectación que resulten peligrosas o insalubres para los usuarios de la vía.

e) Dañar o deteriorar la carretera al circular con peso o cargas que excedan los límites autorizados.

f) Realizar, en la zona de dominio público, cruces aéreos o subterráneos sin la preceptiva autorización o sin ajustarse a las condiciones de la autorización otorgada.

g) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Artículo 47

Prescripción

El plazo de prescripción de las infracciones es de cuatro años para las graves y las muy graves y de un año para las leves, a contar desde la fecha de comisión de la infracción o, si ésta es continuada, desde la fecha de realización del último acto en que se consuma.

CAPÍTULO III

Procedimiento sancionador

Artículo 48

Responsabilidad

—1 Son responsables de las infracciones administrativas el promotor de la actividad, el empresario o la persona que la ejecuta y el técnico director. A estos efectos, se considera como promotor el propietario del suelo sobre o bajo el cual se comete la infracción, y también el agente, el gestor o el impulsor.

—2 Si las infracciones son imputadas a una persona jurídica, pueden ser consideradas como

responsables subsidiarias las personas físicas que integren sus órganos rectores o de dirección, salvo las que hayan disentido de los acuerdos adoptados.

Artículo 49

Tramitación

—1 El procedimiento sancionador se ajustará al procedimiento reglamentariamente establecido y a la normativa general aplicable.

—2 Si se aprecia que los hechos objeto de un expediente sancionador pueden ser constitutivos de delito o falta, la Administración trasladará las actuaciones a la autoridad judicial competente y dejará en suspenso el procedimiento sancionador hasta que ésta se pronuncie. Esta suspensión no afecta al expediente incoado para el restablecimiento de la situación anterior a la comisión de la infracción o, en su caso, para el abono de las indemnizaciones por daños y perjuicios ocasionados.

—3 La sanción de la autoridad judicial a que se refiere el apartado 2 excluirá la imposición de multa administrativa. Si la resolución judicial es absolutoria, la Administración puede continuar la tramitación del expediente sancionador, respetando los hechos que los tribunales hayan declarado probados.

CAPÍTULO IV

Sanciones

Artículo 50

Graduación

—1 Las infracciones reguladas en la presente Ley serán sancionadas con las multas siguientes:

a) Infracciones leves, multa hasta 1.000.000 de pesetas.

b) Infracciones graves, multa hasta 5.000.000 de pesetas.

c) Infracciones muy graves, multa hasta 50.000.000 de pesetas.

En cualquier caso, las multas señaladas en los apartados anteriores deberán incrementarse hasta el total del beneficio obtenido por el infractor.

—2 Las sanciones se graduarán de acuerdo con la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, teniendo en consideración los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo que de la infracción se derive para el dominio público o terceros, la existencia de intencionalidad o reiteración y la reincidencia.

—3 A los efectos de la presente Ley, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme.

—4 La imposición de sanciones por infracciones corresponde a los siguientes órganos:

a) Al director general de Carreteras, las sanciones hasta 5.000.000 de pesetas.

b) Al titular del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, cuando la sanción a imponer sea entre 5.000.000 y 50.000.000 de pesetas.

c) Al Gobierno de la Generalidad, las sanciones de cuantía superior, como consecuencia del mayor beneficio obtenido por el infractor.

Artículo 51

Exigibilidad

—1 El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución de los bienes al es-

tado anterior a la comisión de la infracción puede ser exigido por vía administrativa de apremio.

—2 La suspensión de los acuerdos de imposición de sanciones o de reparación de los daños ocasionados requiere que el interesado garantice su importe.

Artículo 52

Multas coercitivas

—1 Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen conforme a la presente Ley, una obligación para los destinatarios, se podrán imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo que dispone el procedimiento sancionador administrativo general, con el correspondiente requerimiento y apercibimiento previos.

—2 Las multas coercitivas, que pueden ser reiteradas, no pueden ser de una cuantía superior a las 100.000 pesetas cada una.

—3 La imposición de multas coercitivas es independiente de la imposición de multas en concepto de sanción, y es compatible con éstas.

Artículo 53

Restitución del medio al estado anterior

—1 La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar de los daños y perjuicios ocasionados, de acuerdo con lo que establece el artículo 45.

—2 Corresponde a la Administración titular de la vía fijar, mediante la resolución correspondiente, el plazo en que el infractor debe proceder a la restitución de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción y el importe de la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

Plazo de modificación del Plan de carreteras

El Plan de carreteras de Cataluña vigente, aprobado por el Decreto 311/1985, de 25 de octubre, debe ser modificado para adaptarlo a las determinaciones de la presente Ley en el plazo de seis meses.

Segunda

Uso del catalán en los carteles indicadores

Sin perjuicio de la normativa general aplicable en la materia, los indicadores de señalización de la circulación en las carreteras de Cataluña deben estar por lo menos en catalán. La toponimia debe figurar en catalán o en aranés, de acuerdo con la normativa de la Generalidad de Cataluña.

Tercera

Actualización de las sanciones

Se autoriza al Gobierno de la Generalidad a actualizar, mediante decreto, las cuantías de las sanciones y las multas coercitivas fijadas por la presente Ley, de acuerdo con las variaciones del índice de precios al consumo.

Cuarta

Plazo de aprobación del Catálogo de carreteras

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno de la Generalidad presentará al Parlamento, para su aprobación, el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

Quinta

Modificaciones del Plan y del Catálogo de Carreteras

El Gobierno comunicará al Parlamento de Cataluña las modificaciones que se introduzcan en el Plan de Carreteras de Cataluña, así como las actualizaciones del Catálogo de carreteras de la Generalidad.

Sexta

Actualización de las determinaciones del título V

Se autoriza al Gobierno a modificar las determinaciones contenidas en el título V susceptibles de ser objeto de regulación reglamentaria de acuerdo con el procedimiento administrativo vigente y, particularmente, las referentes a medidas cautelares y órganos administrativos competentes para la imposición de las sanciones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

Traspaso de competencias de las diputaciones

—1 La Generalidad asume, en virtud de la presente Ley, la titularidad de las redes de carreteras de las diputaciones de Barcelona, Girona, Lleida y Tarragona. Sin embargo, la efectividad de la transferencia queda supeditada a la finalización del procedimiento regulado por el apartado siguiente.

—2 Lo referido en el apartado 1 comporta el traspaso a la Generalidad de los medios personales y materiales afectos a los servicios y de los recursos económicos correspondientes.

Se constituirán cuatro grupos de trabajo, un grupo por cada una de las diputaciones catalanas, integrados por representaciones paritarias de la Administración de la Generalidad y de cada una de las diputaciones respectivas, con el objetivo de conseguir la integración de las carreteras provinciales en la red de carreteras de la Generalidad.

—3 En tanto no sea efectiva la transferencia regulada en esta disposición, las diputaciones continuarán explotando las carreteras de su red actual, a la que continuarán afectando los recursos económicos que correspondan.

Segunda

Gestión de la red viaria de la Generalidad

—1 La Generalidad, a partir del momento en que sea efectiva la transferencia a que se refiere la disposición transitoria primera, debe adoptar las determinaciones necesarias para la explotación y la clasificación técnica de la red viaria de la cual es titular, que en cualquier caso tiene la naturaleza de red integrada.

—2 Sin perjuicio de los criterios que se deriven del carácter de red integrada, una vez completado el procedimiento regulado en la disposición transitoria primera, la Generalidad podrá delegar a los consejos comarcales la gestión de aquellas carreteras de la red local que, por ser vías de interconexión de núcleos del mismo término municipal o por sus características propias de servicio dentro de una comarca, resulte conveniente que sean objeto de delegación.

—3 El acuerdo de delegación a que se refiere el apartado 2 debe ser adoptado por el Gobierno de la Generalidad con la conformidad previa del consejo comarcal correspondiente. El acuerdo debe fijar los medios personales y materiales y los recursos económicos que deben ser transferidos.

Tercera

Desarrollo reglamentario

Mientras no se dicten las disposiciones reglamentarias de desarrollo de la presente Ley, se continuarán aplicando las disposiciones de carácter general preexistentes, en todo aquello a lo que no se opongan.

Cuarta

Plazo de aplicación del artículo 32

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley debe ser retirada toda la publicidad, sea del tipo que sea, que se oponga a lo que establece el artículo 32. La retirada de la publicidad no genera ningún derecho a indemnización.

Quinta

Participación de las diputaciones en el Plan de carreteras

Mientras no se culmine el procedimiento establecido en la disposición transitoria primera, se requerirá el informe de las diputaciones catalanas en el procedimiento de aprobación del Plan de carreteras y de las modificaciones o las revisiones del mismo.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas la Ley 16/1985 de 11 de julio, de ordenación de las carreteras de Cataluña, y cualquier otra disposición que se oponga a lo dispuesto en la presente Ley.

En las disposiciones reglamentarias que desarrollen la presente Ley se explicitará la tabla de vigencias.

DISPOSICIONES FINALES

Primera

Se facultan al Gobierno de la Generalidad y al consejero de Política Territorial y Obras Públicas para que dicten las normas necesarias para el desarrollo y la aplicación de la presente Ley.

Segunda

La red de caminos rurales se regulará por la normativa específica que dicte la Generalidad de Cataluña.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 30 de septiembre de 1993

JORDI PUJOL

Presidente de la Generalidad de Cataluña

JOSEP M. CULLELL I NADAL

Consejero de Política Territorial y Obras Públicas

(93.277.101)

LEY

8/1993, de 30 de septiembre, de modificación de la compilación en materia de relaciones patrimoniales entre cónyuges.