



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de carreteras.

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 5452, de 27 de agosto de 2009
«BOE» núm. 264, de 02 de noviembre de 2009
Referencia: BOE-A-2009-17315

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	5
<i>Artículos</i>	5
Artículo único.	5
<i>Disposiciones adicionales</i>	5
Disposición adicional.	5
<i>Disposiciones derogatorias</i>	5
Disposición derogatoria.	5
<i>Disposiciones finales</i>	6
Disposición final.	6
Texto refundido de la Ley de Carreteras	6
TÍTULO PRIMERO. Disposiciones generales	6
Artículo 1. Objeto.	6
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	6
Artículo 3. Conceptos técnicos.	6
Artículo 4. Clasificación funcional.	7
Artículo 5. Clasificación técnica.	7
Artículo 6. Titularidad de las carreteras.	7

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 7. Catálogo de carreteras.	8
Artículo 8. Régimen jurídico.	8
Artículo 9. Normas complementarias.	8
Artículo 10. Seguridad viaria.	8
Artículo 11. Coordinación.	8
Artículo 12. Cambio de titularidad de carreteras entre las administraciones catalanas.	9
TÍTULO SEGUNDO. Planificación y proyectos	9
CAPÍTULO I. Planificación	9
Artículo 13. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña.	9
Artículo 14. Coordinación con el planeamiento urbanístico.	9
CAPÍTULO II. Estudios y proyectos	10
Artículo 15. Tipología.	10
Artículo 16. Contenido.	10
Artículo 17. Procedimiento.	11
Artículo 18. Protección del medio.	11
Artículo 19. Aprobación y efectos.	11
Artículo 20. Ejecución.	13
CAPÍTULO III. Proyectos a ejecutar mediante el contrato de concesión de obra pública	13
Artículo 21. Gestión de carreteras en régimen de concesión de obra pública.	13
Artículo 22. Estudio de viabilidad.	13
Artículo 23. Información pública.	14
Artículo 24. Evaluación de impacto ambiental.	15
Artículo 25. Aprobación.	15
Artículo 26. Anteproyecto de construcción y explotación.	15
Artículo 27. Información pública.	15
Artículo 28. Aprobación.	16
TÍTULO TERCERO. Financiación y explotación	16
CAPÍTULO I. Financiación	16
Artículo 29. Modalidades de financiación.	16
Artículo 30. Contribuciones especiales.	16
Artículo 30 bis. Tasa por el uso de las carreteras por parte de los vehículos.	17

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

CAPÍTULO II. Explotación	17
Artículo 31. Principios generales.	17
Artículo 32. Áreas e instalaciones de servicio.	17
TÍTULO CUARTO. Régimen de uso y de protección	18
CAPÍTULO I. Delimitación del dominio público viario y zonas de protección	18
Artículo 33. Tipología.	18
Artículo 34. Zona de dominio público.	18
Artículo 35. Utilización de la zona de dominio público.	19
Artículo 36. Zona de servidumbre.	19
Artículo 37. Utilización de la zona de servidumbre.	19
Artículo 38. Zona de afectación.	19
Artículo 39. Utilización de la zona de afectación.	20
Artículo 40. Línea de edificación.	20
Artículo 41. Supuestos especiales de la línea de edificación.	20
Artículo 42. Publicidad y letreros informativos e indicativos.	20
Artículo 43. Autorización administrativa.	21
CAPÍTULO II. Funcionalidad de la vía y accesos	21
Artículo 44. Funcionalidad de la vía.	21
Artículo 45. Accesos.	22
CAPÍTULO III. Tramos urbanos y travesías	22
Artículo 46. Concepto y régimen jurídico.	22
Artículo 47. Autorizaciones.	22
Artículo 48. Traspaso de vías.	23
CAPÍTULO IV. Delimitación del derecho de propiedad para la preservación del dominio público viario	23
Artículo 49. Régimen general.	23
Artículo 50. Afectaciones singulares.	23
Artículo 51. Conservación de inmuebles.	23
TÍTULO QUINTO. Protección de la legalidad y régimen sancionador	24
CAPÍTULO I. Medidas de protección.	24
Artículo 52. Medidas cautelares.	24
Artículo 53. Suspensión de los efectos de las autorizaciones y las licencias.	24

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 54. Nulidad de autorizaciones y licencias.	24
Artículo 55. Daños al dominio público viario.	24
CAPÍTULO II. Infracciones	25
Artículo 56. Tipificación.	25
Artículo 57. Prescripción.	26
CAPÍTULO III. Procedimiento sancionador.	26
Artículo 58. Responsabilidad.	26
Artículo 59. Tramitación.	26
CAPÍTULO IV. Sanciones.	27
Artículo 60. Graduación.	27
Artículo 61. Exigibilidad.	27
Artículo 62. Multas coercitivas.	27
Artículo 63. Restitución del medio al estado anterior.	28
CAPÍTULO V. Medidas específicas.	28
Artículo 63 bis. Medidas específicas.	28
<i>Disposiciones adicionales</i>	28
Disposición adicional primera. Atribución de competencias a las administraciones titulares de carreteras.	28
Disposición adicional segunda. Evaluación del cumplimiento de los objetivos en materia de publicidad.	28
Disposición adicional tercera. Prohibición específica.	28
<i>Disposiciones transitorias</i>	28
Disposición transitoria primera. Transferencia de titularidad.	28
Disposición transitoria segunda. Retirada de la publicidad de los tramos urbanos.	29
<i>Disposiciones finales</i>	29
Disposición final primera. Actualización de las sanciones.	29
Disposición final segunda. Actualización de las determinaciones del título quinto.	29
Disposición final tercera. Habilitación reglamentaria.	29
Disposición final cuarta.	29

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 17 de marzo de 2023

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a toda la ciudadanía que el Gobierno ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 67.6.a) del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo el siguiente Decreto Legislativo.

Exposición de motivos

La disposición final segunda de la Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras, autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año desde su entrada en vigor, refunda en un texto único la Ley 7/1993 y las disposiciones que la modifican, y para que regularice, aclare y armonice los textos de las disposiciones mencionadas.

El texto refundido de la Ley de Carreteras elaborado en ejercicio de esta delegación recoge en un texto único las modificaciones de la Ley de Carreteras derivadas de las Leyes 21/2001, de 28 de diciembre; 6/2005, de 2 de junio, y 11/2008, de 31 de julio, y, al amparo de la habilitación para regularizar, aclarar y armonizar los textos legales objeto de refundición, introduce la precisión necesaria con el fin de ajustar la numeración de los artículos y de las remisiones entre artículos, de precisar y unificar la terminología, de sustituir términos androcéntricos que supongan una discriminación de sexo, de corregir errores de concordancia y de contribuir a la aclaración de los preceptos. Asimismo, la existencia de tres regímenes transitorios, el previsto por la Ley 7/1993 y los previstos en relación con la aplicación de las modificaciones introducidas por las Leyes 6/2005 y 11/2008, ha exigido la necesaria adecuación de las disposiciones transitorias para regular todas las situaciones de transitoriedad que se puedan producir. Finalmente, las disposiciones adicionales y finales del Texto refundido regularizan y armonizan las correspondientes disposiciones de los dos textos legales objeto de refundición.

En consecuencia, en ejercicio de la autorización mencionada, de acuerdo con el dictamen emitido por el Consejo de Trabajo, Económico y Social de Cataluña, dada la intervención de la Comisión de Gobierno Local de Cataluña y la audiencia dada a las diputaciones y de acuerdo con el dictamen emitido por la Comisión Jurídica Asesora, a propuesta del consejero de Política Territorial y Obras Públicas, y de acuerdo con el Gobierno, decreto:

Artículo único.

Se aprueba el texto refundido de la Ley de Carreteras, cuyo texto se publica a continuación.

Disposición adicional.

Todas las referencias realizadas a otras disposiciones en las leyes objeto de refundición se entenderán realizadas a los artículos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a este Decreto Legislativo y al texto refundido que aprueba y, particularmente, las siguientes:

1. La Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.
2. El artículo 57 de la Ley 21/2001, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.
3. La Ley 6/2005, de 2 de junio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.

4. La Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.

Disposición final.

Este Decreto Legislativo y el texto refundido que aprueba entran en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya».

Por lo tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación este Decreto Legislativo cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y las autoridades a los que corresponda lo hagan cumplir.

Barcelona, 25 de agosto de 2009.–El Presidente de la Generalidad de Cataluña, José Montilla i Aguilera.–El Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal i Farreras.

Texto refundido de la Ley de Carreteras

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Es objeto de esta 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. Se consideran 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 los accesos a los núcleos de población que integran la red viaria municipal, siempre que no tengan la consideración de tramo urbano o de 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 las personas titulares. La apertura de estos caminos al uso público se puede acordar por razones de interés general, de conformidad con la normativa específica aplicable, supuesto en el que se deben aplicar las normas de uso y seguridad propias de las carreteras y, si se procede, 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 la aplicación de esta Ley, se definen los conceptos técnicos siguientes:

a) Áreas de servicio: las zonas confrontantes con las carreteras que son diseñadas expresamente para situar instalaciones y servicios destinados a resolver las necesidades de los vehículos y dar seguridad y comodidad a las personas usuarias 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 terraplén o, en su caso, de los muros de sostén.

d) Elemento funcional de la carretera: cualquier elemento o equipamiento, permanente o provisional, vinculado a la conservación, el mantenimiento, la explotación y la movilidad de la red viaria de transporte terrestre o al uso del servicio público viario, como los destinados a la

señalización, a los parques de conservación, centros de control de carreteras, áreas de servicio y descanso, zonas de estacionamiento, servicios de control del tráfico, instalaciones para la explotación de la vía, auxilio y atención médica de urgencia, canalizaciones públicas para la instalación de redes de telecomunicaciones, áreas de peajes, estaciones de autobuses, paradas de autobuses y otras finalidades auxiliares de la vía.

e) Estación de servicio y unidad de suministro: las instalaciones destinadas a la venta al público de gasolinas y gasoils 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 redes siguientes:

a) Red básica: es la que sirve de apoyo al tráfico de paso y al tráfico interno de larga distancia, e incluye también las vías intercomarcales e intracomarcales de una 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 misma comarca o de comarcas limítrofes, al tráfico generado entre cada uno de estos centros y 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 infraestructuras del transporte de Cataluña puede establecer para cada una de las redes a que 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 pueden ser autopistas o vías preferentes.

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

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

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

c) Tienen calzadas diferentes para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja 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 confrontantes y enlaces a diferente nivel.

5. Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las categorías anteriores. Se pueden establecer por vía reglamentaria, según sus características de diseño y construcción, categorías diversas de carreteras convencionales.

Artículo 6. *Titularidad de las carreteras.*

1. La Generalidad tiene la titularidad de las carreteras de las redes básica y comarcal de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado.

2. Se atribuye a las diputaciones de Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona, o a los entes supramunicipales que las sustituyan de acuerdo con lo que establece el Estatuto de autonomía, la titularidad de las carreteras de la red local en sus ámbitos territoriales respectivos.

3. Se pueden añadir a la red local de carreteras las que definan como tales los planes zonales que, con esta finalidad, redacten las diputaciones o los entes supramunicipales que las sustituyan.

Los planes zonales pueden incorporar actuaciones de mejora de la red local de carreteras en sus respectivos ámbitos territoriales. De forma justificada, pueden adoptar características geométricas y de sección transversal, tanto para la incorporación de vías en la red local como para la red local ya existente, que no se ajusten estrictamente a las establecidas por la normativa técnica vigente.

Los planes zonales, exclusivamente a los efectos de la definición de la red local de carreteras, deben ser aprobados por el departamento competente en materia de carreteras.

Artículo 7. Catálogo de carreteras.

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

Igualmente, en el objeto de compendiar la totalidad de la red de carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, contiene la relación y clasificación de las carreteras de titularidad de las diputaciones o los entes supramunicipales que las sustituyan.

2. Corresponde al departamento competente en materia de carreteras la aprobación del Catálogo de carreteras.

3. El departamento competente en materia de carreteras debe mantener permanentemente actualizado el Catálogo de carreteras y dar cuenta del mismo al Gobierno, como mínimo, cada cinco años.

4. El Catálogo de carreteras y sus actualizaciones deben publicarse en la página web del departamento competente en materia de carreteras.

Artículo 8. Régimen jurídico.

1. Las carreteras que son objeto de esta Ley son de dominio público, y corresponde a las administraciones titulares cumplir su ejecución, gestión y conservación.

2. Sin perjuicio de lo que establece el apartado 1, para el desarrollo de las funciones mencionadas se pueden establecer, en la forma y con los efectos previstos en la normativa vigente, convenios u otros mecanismos de colaboración interadministrativa.

Artículo 9. Normas complementarias.

El Gobierno de la Generalidad, a propuesta del departamento competente en materia de carreteras, debe establecer normas y criterios técnicos para el diseño, el servicio y la seguridad viaria de las carreteras y para la información a las personas usuarias, de acuerdo con la normativa específica que sea aplicable.

Artículo 10. Seguridad viaria.

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

2. El mantenimiento de la red viaria objeto de esta Ley debe dar siempre prioridad a todas aquellas obras y actuaciones que incidan en la mejora de la seguridad viaria.

3. El departamento competente en materia de carreteras debe elaborar y aprobar un plan de actuaciones de mejora de los tramos con alta concentración de accidentes. Este plan debe integrarse en el Plan de seguridad vial de Cataluña.

4. La dirección general competente en materia de carreteras debe elaborar y aprobar el plan de señalización de los tramos de concentración de accidentes con unglados.

5. El plan de señalización de los tramos de concentración de accidentes con unglados debe publicarse en la página web del departamento competente en materia de carreteras.

Artículo 11. Coordinación.

1. Las actuaciones de las diversas administraciones en la red de carreteras de Cataluña se deben hacer de acuerdo con los principios de coordinación, colaboración, respeto mutuo

en el ámbito competencial e información con respecto a las incidencias mutuas en el sistema de comunicaciones.

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

Artículo 12. *Cambio de titularidad de carreteras entre las administraciones catalanas.*

1. La Administración de la Generalidad, por razones de interés público debidamente fundamentadas, puede acordar con otras administraciones públicas el cambio de titularidad de las carreteras. Con esta finalidad, la administración titular de la carretera debe incoar y tramitar el expediente correspondiente, el cual, con el acuerdo de las administraciones interesadas, se debe elevar al Gobierno para que, si procede, lo apruebe. Los cambios de titularidad comportan el traspaso de los bienes de dominio público afectos a las carreteras traspasadas.

2. La asunción de la titularidad de las carreteras es plenamente efectiva a partir del momento en que las administraciones implicadas firmen las correspondientes actas formales del traspaso, en las que se deben especificar con precisión las características de los tramos que se cedan y se debe hacer constar la documentación que las administraciones intercambien.

3. Los acuerdos de cambio de titularidad se deben recoger en el Catálogo de carreteras.

4. Lo que establece este artículo no es aplicable al caso de traspaso de vías urbanas que regula el artículo 48.

TÍTULO SEGUNDO

Planificación y proyectos

CAPÍTULO I

Planificación

Artículo 13. *El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña.*

1. El sistema de infraestructuras viarias, en el marco de las directrices de la ordenación territorial, se ordena mediante el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña, creado por la Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria.

2. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial, y de plan específico, a los efectos de lo que establece la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad.

3. Corresponde al Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña, en materia de carreteras, definir la red básica y la red comarcal y señalar las condiciones para definir la red local, y también establecer el régimen general de las vías pertenecientes a todas las redes.

4. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña se debe revisar, como mínimo, cada cinco años.

Artículo 14. *Coordinación con el planeamiento urbanístico.*

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico se deben enviar, una vez aprobados inicialmente, a la dirección general competente en materia de carreteras, a fin de que pueda informar sobre las cuestiones de su competencia.

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

2. Los estudios y los proyectos a que se refiere el artículo 15.2, una vez aprobados definitivamente, tienen la condición de red viaria básica, a los efectos de planeamiento urbanístico, y prevalecen sobre las determinaciones de éste.

3. La Administración competente debe promover, si procede, las modificaciones puntuales del planeamiento a los efectos de incorporar las determinaciones que resulten de los proyectos a que hace referencia el apartado 2, incluyendo la reclasificación y la calificación de suelo que resulte congruente con las determinaciones de aquéllos.

4. La iniciativa particular tiene las mismas facultades y limitaciones establecidas por el apartado 3, en relación con aquellos instrumentos de planeamiento en que les es reconocida la iniciativa para su formulación.

CAPÍTULO II

Estudios y proyectos

Artículo 15. *Tipología.*

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

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

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, y que contiene el análisis de los datos necesarios para definir y valorar la solución propuesta a un problema viario determinado sin que deba contener la definición y análisis de diferentes soluciones alternativas.

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

2. La elaboración del estudio informativo previo es preceptiva, a menos que se trate de ejecutar actuaciones que tengan por objeto el acondicionamiento, el ensanchamiento de plataforma o mejoras puntuales de trazado de la carretera existente en una longitud inferior a 10 km, o la mejora o la modificación de un nudo, intersección o enlace existente, o cualquier otra actuación relacionada con la mejora, la rehabilitación, el mantenimiento y la conservación del firme y de sus elementos funcionales, y la construcción o modificación de estos elementos, la señalización de la vía o la ejecución de elementos técnicos complementarios.

En estos supuestos en los que no es preceptiva la elaboración de un estudio informativo previo, en función del alcance de la actuación, el proyecto puede someterse a audiencia de las personas afectadas.

Asimismo, en los supuestos en los que sea preceptiva la elaboración de un estudio informativo previo, pero la naturaleza o circunstancias de la actuación concreta de la que se trate hagan difícil la definición de alternativas distintas al problema viario que deba resolverse, la Generalidad puede optar por redactar un proyecto de trazado en lugar de un estudio informativo previo. En tal caso, el proyecto de trazado queda sujeto a la misma tramitación y a las mismas consecuencias que si se tratara de un estudio informativo previo, pero no requiere una definición, análisis y valoración de alternativas distintas.

Artículo 16. *Contenido.*

1. Los estudios informativos y proyectos incluidos en el artículo 15 deben constar de los documentos que sean determinados por vía reglamentaria y, en todo caso, los que se señalan en la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública.

2. Los estudios informativos previos y, si procede, los proyectos de trazado que se deban someter a información pública deben incorporar, como documento diferenciado, un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental. Asimismo, deben prever las afecciones que comportará la realización de

los trabajos topográficos y los estudios geotécnicos necesarios para la redacción del proyecto constructivo.

Artículo 17. *Procedimiento.*

1. El estudio informativo previo o, si procede, el proyecto de trazado y el correspondiente estudio de impacto ambiental se deben someter durante un plazo de treinta días hábiles a información pública, mediante un anuncio que se debe publicar en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» para que las personas interesadas puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera, la concepción global de su trazado y su compatibilidad medioambiental. Esta información pública es independiente de la prescrita por el procedimiento de expropiación forzosa.

2. Simultáneamente a la información pública, el estudio informativo previo o, si procede, el proyecto de trazado se debe someter a informe de las administraciones locales afectadas. Si habiendo transcurrido un mes del plazo fijado por el apartado 1 las administraciones pertinentes no han emitido informe, éste se considerará favorable.

3. Si una carretera no está prevista en el planeamiento urbanístico vigente o es incompatible con las determinaciones de este planeamiento y los entes locales afectados manifiestan su disconformidad con el estudio o el proyecto, la cual necesariamente debe ser motivada, el expediente debe ser elevado al Gobierno, que debe decidir si es procedente aprobarlo y ejecutarlo, y en este caso debe ordenar la modificación o la revisión del planeamiento urbanístico afectado.

4. La resolución de aprobación de los estudios informativos previos y, si procede, de los proyectos de trazado se publica en el «Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya» y se notifica a las entidades locales afectadas, a las que se debe enviar una copia íntegra del estudio y del proyecto, a efectos urbanísticos y de coordinación administrativa.

Artículo 18. *Protección del medio.*

1. El estudio informativo previo o el proyecto de trazado a que hace referencia el artículo 15.2 se deben someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando lo determine la normativa vigente.

2. En el supuesto de que los proyectos mencionados afecten a espacios naturales, se deben ajustar a las determinaciones que establece la normativa ambiental.

3. El estudio informativo previo o el proyecto de trazado a los que se refiere el artículo 15.2 deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto de la seguridad vial cuando lo determine la normativa vigente.

4. El proyecto de trazado y el proyecto de construcción a los que se refiere el artículo 15.1 deben someterse al procedimiento de auditoría de seguridad vial cuando lo determine la normativa vigente.

Artículo 19. *Aprobación y efectos.*

1. Los estudios y proyectos de carreteras de las redes básica y comarcal de titularidad de la Generalidad deben ser aprobados por el departamento competente en materia de carreteras. Los estudios y proyectos de carreteras de la red local deben ser aprobados por el órgano competente de las diputaciones o de los entes supramunicipales que las sustituyan.

2. La aprobación de los proyectos de carreteras implica la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgente ocupación de los bienes y adquisición de los derechos correspondientes, a los efectos de expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres. Asimismo, implica la aplicación de las limitaciones a la propiedad establecidas en el capítulo I del título IV.

3. La declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgente ocupación se refieren también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteamiento del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

4. A fin de que se produzcan los efectos que establecen los apartados 1, 2 y 3, los proyectos de carreteras y las modificaciones correspondientes deben comprender la definición del trazado y la determinación de los terrenos, las construcciones y los otros

bienes y derechos que se estime necesario adquirir u 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 servidumbres necesarias para la ejecución de los proyectos de carreteras deben efectuarse de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa. En la tasación de los terrenos que se expropián no pueden incluirse las plusvalías generadas por la construcción de la carretera.

En caso de que la ejecución de proyectos de carreteras afecte a servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, la Administración puede optar por la reposición de aquellos en sustitución de la expropiación.

En caso de que se afecten accesos o vías de comunicación, debe darse audiencia del proyecto de carreteras a las personas y administraciones afectadas por la reposición, con carácter previo a su aprobación, para que puedan presentar alegaciones sobre la forma y características de la reposición, la titularidad y las obligaciones de conservación y mantenimiento.

La titularidad de estos servicios, instalaciones, accesos o vías repuestos, así como las obligaciones y responsabilidades que se deriven de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, salvo previsión o pacto expreso en contra, corresponden al titular originario a partir de la notificación por parte de la Administración del acta de recepción de las obras, o bien desde la puesta en funcionamiento del correspondiente servicio o instalación de servicio.

6. No es procedente la reversión de los terrenos que hayan sido expropiados de acuerdo con esta 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 cumplen las circunstancias establecidas por la legislación vigente.

7. La declaración de una obra de emergencia que afecta a carreteras conlleva la declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para la ejecución de la obra y da derecho a la ocupación inmediata de los terrenos, sin necesidad de realizar con carácter previo el trámite de información pública, ni el procedimiento ordinario de abono del depósito previo y, en su caso, de la indemnización por rápida ocupación para la ocupación temporal que se establece en la legislación de expropiación forzosa.

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación temporal, siempre que puedan evaluarse con carácter previo a la ocupación, debe ofrecerla la Administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de diez días desde de la declaración de emergencia. Si la oferta es rechazada expresamente por el propietario, las partes deben elevar, durante los veinte días posteriores, sus tasaciones fundamentadas al órgano competente para que las valore de conformidad con la legislación de expropiación forzosa. Este órgano debe resolver con carácter ejecutorio en el plazo de diez días.

8. Los titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras de carreteras están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a contar desde la solicitud de la dirección general competente en materia de carreteras. La restitución de estos servicios afectados debe ejecutarse de acuerdo con la propuesta fijada en el proyecto aprobado por la dirección general competente en materia de carreteras. El coste de la retirada o modificación debe ser fijado contradictoriamente entre las partes, salvo si antes los bienes o instalaciones estaban situados en la zona de dominio público viario en virtud de una autorización que estableciese la obligación para el titular de retirarlos a su cargo cuando se requiriese por necesidades del servicio público de carreteras.

Alternativamente, en el plazo de dos meses a contar desde la solicitud, la dirección general competente en materia de carreteras puede convenir con los titulares de los bienes o instalaciones afectados que las actuaciones necesarias las ejecute dicha dirección general.

En todos los casos, si la inactividad o demora en la retirada o modificación impiden el inicio o la continuidad de las obras del proyecto de carreteras que les afectan, el requerimiento efectuado tiene los efectos de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, de acuerdo con lo que establece esta Ley y la normativa sobre el procedimiento administrativo común. El importe de estas multas puede ser como máximo del 10% del presupuesto de licitación de las unidades de las obras afectadas y pueden imponerse con periodicidad mensual.

Una vez transcurrido el período de seis meses indicado en el primer párrafo sin que el titular haya hecho la modificación necesaria, total y efectiva, ni exista acuerdo con la dirección general competente en materia de carreteras para que ésta la ejecute o para fijar su coste contradictorio, la dirección general competente en materia de carreteras puede proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones provisionales o definitivas de servicios, bienes o instalaciones afectados, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios e incrementos de costes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas que puedan derivarse.

En ambos supuestos, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasan de forma plena al titular del servicio que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal fin haga la dirección general competente en materia de carreteras, y sin que esta actuación pueda dar lugar a ningún derecho o indemnización a favor del titular.

Artículo 20. *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 estas y de sus elementos funcionales, por el hecho de que constituyen obras públicas de interés general, no están sometidos a licencia municipal ni a los demás actos de control preventivo a los que se refiere el artículo 236 del texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, aprobado por el Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril. La ejecución de estas obras, siempre y cuando se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, solamente puede ser suspendida por la autoridad judicial.
3. La Generalidad debe comunicar a las entidades locales afectadas la ejecución de las obras correspondientes antes de su iniciación.
4. No obstante lo que establece el apartado 2, quedan sometidas a licencia municipal previa, y a las tasas y los impuestos correspondientes, las obras de construcción que se realizan, de conformidad con esta Ley, en las áreas de servicio, sin perjuicio de lo que establece el artículo 182 del texto refundido de la Ley de Urbanismo, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2005, de 26 de julio.
5. La ejecución de los proyectos de carreteras puede ser llevada a cabo por la administración titular de la vía o por terceras personas. La Administración de la Generalidad y los entes locales, cuando se trata de proyectos que incorporan actuaciones en el ámbito de la misma carretera y en la zona de influencia de ésta, pueden suscribir convenios para determinar qué administración asume la ejecución del conjunto de las obras incorporadas en el proyecto, los términos y el alcance de la colaboración, y las facultades de dirección y control de las obras de ambas administraciones.

CAPÍTULO III

Proyectos a ejecutar mediante el contrato de concesión de obra pública

Artículo 21. *Gestión de carreteras en régimen de concesión de obra pública.*

1. La Generalidad puede construir, explotar y gestionar las carreteras de las que es titular mediante el contrato de concesión de obra pública.
2. Las concesiones, con respecto al objeto, el procedimiento de adjudicación, el contenido, los efectos y la extinción, se deben regir por lo que prevé la legislación de contratos del sector público. La tramitación de la fase preparatoria de los contratos se hace de acuerdo con el procedimiento establecido en dicha legislación, con las especificidades establecidas por esta Ley.

Artículo 22. *Estudio de viabilidad.*

1. Previamente a la decisión de construir y explotar una carretera en régimen de concesión de obra pública, la Administración debe elaborar y aprobar un estudio de viabilidad del contrato, que debe permitir determinar si es procedente construir y explotar una

determinada obra por medio del mencionado contrato, atendiendo los factores económicos, sociales y ambientales.

2. El estudio de viabilidad debe incluir la documentación siguiente:

a) Un estudio informativo a escala 1:5000. El estudio informativo debe incluir, también, los datos, los análisis, los informes o los estudios que hagan falta en relación con los puntos siguientes:

Finalidad y justificación de la obra, con la definición de las características esenciales, las necesidades de movilidad a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, ambientales y administrativos considerados para atender el objetivo fijado y la justificación de la solución que se propone frente de soluciones basadas en otras infraestructuras de movilidad.

Valoración de los datos y los informes existentes que hacen referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

Justificación de la solución elegida, con indicación de las características del trazado. En el análisis de alternativas se debe estudiar también la que consiste en mantener la solución viaria ya existente, atendiendo a su funcionalidad y el cumplimiento de los requerimientos técnicos y de seguridad correspondientes.

Determinación de los riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y la explotación de la obra.

b) Un estudio de viabilidad económico-financiera, que debe contener:

La determinación de las previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión, teniendo en cuenta el equilibrio económico entre ambas partes.

El coste de la inversión a realizar y el sistema de financiación propuesto para la construcción de la obra, con la justificación de la procedencia de la financiación. El coste debe incluir la estimación de la inversión de la obra y de los terrenos, los derechos y los servicios afectados, además de los costes de estudios, proyectos y otros servicios, sobre la base de los criterios de valoración establecidos en el estudio informativo.

c) Un estudio de impacto ambiental, si es preceptivo de acuerdo con la legislación sectorial aplicable.

d) Un estudio de evaluación del impacto sobre la movilidad que comporta la implantación o modificación de la infraestructura respecto de otros servicios viarios y sistemas de transporte del entorno, atendiendo al incremento potencial de desplazamientos que esta implantación o modificación de la infraestructura genera. El estudio debe prever, también, las medidas necesarias para gestionar de manera sostenible la nueva movilidad que se generará.

3. El estudio de viabilidad se puede sustituir por un estudio de viabilidad económico-financiera, con el contenido establecido en la letra b) del apartado anterior, si por la naturaleza y la finalidad de la obra o por la cuantía de la inversión requerida se considera suficiente.

Artículo 23. Información pública.

1. El estudio de viabilidad, o el estudio de viabilidad económico-financiera, en su caso, se debe someter a información pública por un periodo de treinta días hábiles, periodo que puede ser prorrogado en quince días hábiles, como máximo, en razón de la complejidad del estudio.

2. El estudio de viabilidad se debe someter a informe de las entidades locales afectadas y, si procede, a informe de la Administración del Estado, simultáneamente a la información pública, y por un periodo improrrogable de treinta días hábiles. Si el informe no se emite en el periodo indicado se pueden proseguir las actuaciones correspondientes.

3. El trámite de información pública determinado por el apartado 1 de este artículo se rige por lo que dispone la legislación sobre procedimiento administrativo.

Artículo 24. *Evaluación de impacto ambiental.*

El estudio de viabilidad se debe someter a la evaluación de impacto ambiental de acuerdo con lo que establece la normativa sectorial aplicable.

Artículo 25. *Aprobación.*

1. El estudio de viabilidad, o el estudio de viabilidad económico-financiera, si procede, es aprobado por la persona titular del departamento competente en materia de carreteras.

2. La aprobación del estudio de viabilidad comporta la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y de adquisición de los derechos correspondientes, a los efectos de la expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres.

Artículo 26. *Anteproyecto de construcción y explotación.*

1. Aprobado el estudio de viabilidad, se debe elaborar el anteproyecto de construcción y explotación, que debe contener, como mínimo, la documentación siguiente:

a) Una memoria, en la que se deben exponer las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, medioambientales y administrativos considerados a la hora de atender el objetivo fijado, y también la justificación de la solución que se propone. La memoria se debe acompañar de los datos y los cálculos básicos correspondientes.

b) Los anexos de la memoria, que deben incluir todos los datos que identifican el trazado, el estudio geotécnico, los criterios de valoración de la obra, de los terrenos y derechos afectados y del desplazamiento de los servicios afectados. También deben incluir los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras y la relación concreta e individualizada de todos los bienes y derechos afectados, con la descripción material de éstos en un plano parcelario.

c) Un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de la obra, en que se debe indicar la forma de financiación y el régimen tarifario que regirá la concesión, y que debe incluir, si procede, la incidencia o contribución en éstos de los rendimientos que puedan corresponder a las zonas de explotación comercial complementarias del anteproyecto.

d) Los planes de trazado, en los que se deben incluir los generales de trazado y los de definición general de las obras de paso, secciones tipos, tipologías de estructuras, anteproyecto de túneles y obras accesorias y complementarias. La escala de definición debe ser, como mínimo, 1:1000 en el trazado, y de escala superior a las estructuras y los túneles.

e) El presupuesto, que debe comprender los gastos de ejecución de la obra, incluido el coste de las expropiaciones que se deban llevar a cabo, partiendo de las mediciones aproximadas y las valoraciones correspondientes.

2. Si se ha sustituido el estudio de viabilidad por el estudio de viabilidad económico-financiera, además de los documentos mencionados en el apartado anterior, se debe elaborar, si lo exige la normativa sectorial aplicable, un estudio de impacto ambiental, que se debe tramitar de conformidad con la legislación sectorial, y el estudio de evaluación del impacto sobre la movilidad previsto por el artículo 22.

Artículo 27. *Información pública.*

1. El anteproyecto de construcción y explotación se debe someter a información pública por un periodo de treinta días hábiles, periodo que puede ser prorrogado en quince días hábiles, como máximo, en razón de la complejidad del anteproyecto, a fin de que las personas interesadas puedan presentar alegaciones sobre los aspectos propios del anteproyecto de construcción y explotación. Este trámite se rige por lo que dispone la legislación de procedimiento administrativo.

2. El anteproyecto de construcción y explotación se debe someter a informe de las entidades locales afectadas y, si procede, de la Administración del Estado, simultáneamente a la información pública y por el mismo periodo determinado en el apartado anterior. Si el informe no se emite en el periodo indicado se pueden proseguir las actuaciones correspondientes.

Artículo 28. *Aprobación.*

Corresponde a la persona titular del departamento competente en materia de carreteras de aprobar el anteproyecto de construcción y explotación.

TÍTULO TERCERO

Financiación y explotación

CAPÍTULO I

Financiación

Artículo 29. *Modalidades de financiación.*

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

- a) Con cargo a las consignaciones que se incluyan en los presupuestos públicos y a las transferencias, subvenciones o aportaciones recibidas con 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, como el contrato de concesión de obra pública.
- 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 30.
- e) Mediante los ingresos generados por la tasa por el uso de las carreteras por parte de los vehículos, legalmente establecida, en los términos y supuestos establecidos normativamente.
- f) Mediante la contraprestación establecida a favor de la Administración en los contratos de gestión y explotación de áreas de servicio en vías de titularidad de la Generalidad. Estos ingresos tienen carácter finalista y generan crédito dentro del estado de gastos del presupuesto del departamento competente en materia de carreteras, tanto si proceden de contratos adjudicados por el propio departamento como por las empresas o entidades que estén adscritas a la Administración de la Generalidad, en este caso, mediante las correspondientes transferencias a dicho departamento que deben realizar como contrapartida y para el retorno de los ingresos netos generados por aquellos contratos.

Artículo 30. *Contribuciones especiales.*

1. Sólo se pueden imponer contribuciones especiales si de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o la explotación de carreteras, accesos y vías de servicio deriva un beneficio especial a favor de personas físicas o jurídicas, aunque no se pueda cuantificar de una manera específica. A estos efectos, el aumento del 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 que se refiere el apartado 1 los que se benefician de una manera directa de las actuaciones realizadas y, especialmente, las personas titulares de las fincas y los establecimientos confrontantes con la carretera y las de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

3. La base imponible de las contribuciones a que se refiere el apartado 1 se determina por los porcentajes siguientes, 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 establecimientos determinados, hasta el 90 %.

4. Para la cuantificación de las cuotas que deben satisfacer los sujetos pasivos a 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, en lo referente a la proximidad y al acceso.
- d) Las bases impositivas de los tributos de base territorial de las fincas beneficiadas.
- e) Todos los otros 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 un decreto, el establecimiento de las contribuciones especiales a que se refiere este precepto.

Artículo 30 bis. *Tasa por el uso de las carreteras por parte de los vehículos.*

1. El uso de las carreteras por parte de los vehículos puede suponer el pago de una tasa en los supuestos legalmente establecidos.

2. Para poder hacer uso de las carreteras sometidas al pago de esta tasa, las personas obligadas a satisfacerla deben inscribir sus vehículos en el registro de vehículos usuarios de carreteras que se cree a tal efecto y facilitar los datos que se determinen reglamentariamente.

CAPÍTULO II

Explotación

Artículo 31. *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 mejorar el uso, incluidas las actuaciones referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afectación, y también 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 legislación vigente.

3. Las carreteras en régimen de concesión administrativa se rigen por lo que dispone la normativa sobre contratación del sector público aplicable a Cataluña o, en su caso, por la normativa en materia de autopistas de peaje.

4. El departamento competente en materia de carreteras debe efectuar controles periódicos de la prestación del servicio por las empresas concesionarias de las autopistas de peaje incluidas en el Catálogo de carreteras. De los resultados de este control, debe informar anualmente al Parlamento de Cataluña.

5. El departamento competente en materia de carreteras debe impulsar en la red de su competencia el procedimiento de inspección de seguridad vial cuando lo determine la normativa vigente.

Artículo 32. *Áreas e instalaciones de servicio.*

1. Las áreas de servicio deben estar dotadas de servicios sanitarios de uso público y de teléfonos 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 deben incluir, a menos que se justifique la imposibilidad, la previsión de las mencionadas áreas y de las estaciones de servicio y unidades de suministro de carburantes, y deben garantizar una protección adecuada del paisaje y del entorno.

La aprobación de los proyectos produce los efectos determinados por el artículo 19.

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

3. En el resto de supuestos, se deben establecer por vía reglamentaria 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 las personas usuarias de la carretera, y el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones correspondientes por el departamento competente en materia de carreteras.

4. Las áreas de servicio, las estaciones de servicio y los elementos funcionales de la carretera deben adaptar sus instalaciones a lo que dispone 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 que hacen referencia los apartados precedentes es sin perjuicio de las licencias y autorizaciones que se deban obtener de otros organismos de la Administración de la Generalidad y de las otras administraciones públicas, de conformidad con la normativa que sea aplicable.

TÍTULO CUARTO

Régimen de uso y de protección

CAPÍTULO I

Delimitación del dominio público viario y zonas de protección

Artículo 33. *Tipología.*

Con la finalidad de garantizar la funcionalidad del dominio público viario y asegurar la protección, se establecen en las carreteras las zonas siguientes, que se medirán 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 34. *Zona de dominio público.*

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

2. En los supuestos especiales de puentes, de viaductos y de otras estructuras u obras similares, se puede fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal de los extremos de las obras sobre el terreno y, en todo 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 esta Ley conlleva que resulten comprendidos bienes de titularidad privada, se puede acordar, si es conveniente o necesaria, la expropiación de estos 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 se puede ampliar a cada lado de la carretera con el fin de incluir una o dos vías de servicios para peatones, bicicletas, ciclomotores o maquinaria agrícola.

Artículo 35. *Utilización de la zona de dominio público.*

1. En la zona de dominio público sólo se pueden realizar las obras y las actuaciones directamente relacionadas con la construcción y la explotación de la vía y sus elementos funcionales, sin perjuicio de lo que establece el apartado 2.

2. El departamento competente en materia de carreteras puede 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 construcción de las infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos esenciales o para la instalación de redes de telecomunicaciones, debiendo determinarse las condiciones a las que deben sujetarse estas autorizaciones a precario, los derechos y las obligaciones que asume la persona autorizada, el plazo de duración de la autorización, el canon de ocupación que se fije, en su caso, y los supuestos de revocación. En cualquier caso, el otorgamiento de una autorización para la ocupación de subsuelo de la zona de dominio público no conlleva en ninguna circunstancia la asunción de responsabilidades por parte de la administración titular de la infraestructura viaria por los daños ocasionados a las infraestructuras implantadas o construidas en la zona de dominio público ocupada, a la infraestructura viaria o a terceras personas.

3. No pueden utilizarse los elementos funcionales de la carretera para realizar actividades que puedan comprometer la seguridad vial o la preservación del patrimonio público viario.

Artículo 36. *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 34 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 aristas mencionadas.

Artículo 37. *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 esta zona.

2. Se pueden autorizar cierres diáfanos o arbustivos, siempre que 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 la explotación del dominio público viario.

3. El departamento competente en materia de carreteras puede utilizar la zona de servidumbre, o autorizar la utilización, por motivos de interés general o si lo requiere el mejor servicio de la carretera, en los términos establecidos por el artículo 50.

4. El departamento competente en materia de carreteras puede autorizar la utilización de la zona de servidumbre para destinarla a aparcamiento de vehículos, siempre que se sitúe en terrenos de titularidad pública, no esté vinculado a ninguna concesión administrativa y se garantice la seguridad vial y la explotación adecuada de la carretera. El otorgamiento de esta autorización no conlleva en ninguna circunstancia la asunción de responsabilidades por parte de la administración otorgante por los daños ocasionados a las instalaciones implantadas o construidas en la zona de servidumbre, los vehículos estacionados, a terceras personas o de cualquier otro tipo.

Artículo 38. *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 otras redes, medidos desde las mencionadas aristas.

Artículo 39. *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 la tala de árboles requieren la autorización previa del departamento competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Sólo se pueden realizar sin autorización previa los trabajos propios de los cultivos agrícolas, siempre que no resulten afectadas de ninguna manera la zona de dominio público ni la seguridad viaria.

Artículo 40. *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 se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las que sean imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes.

2. La línea de edificación debe situarse, respecto a la arista exterior de la calzada, a cincuenta metros en las autopistas, en las vías preferentes y en las variantes de población de carreteras convencionales de la red básica que soporten un tráfico superior al de la media de las carreteras de la Generalidad, y a veinticinco metros en el resto de carreteras.

3. La línea de edificación, a excepción de los tramos urbanos o en suelos urbanos consolidados confrontantes con terrenos de orografía accidentada al otro lado de la carretera, no puede quedar situada en el interior de la zona de servidumbre.

Artículo 41. *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 competente en materia de carreteras, puede establecer la línea de edificación a una distancia inferior a la regulada por el artículo 40.

2. El departamento competente en materia de carreteras, 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. Deben determinarse por vía reglamentaria 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.

4. El plazo para resolver y notificar el procedimiento de establecimiento de la línea de edificación de carreteras a una distancia inferior a la regulada con carácter general es de seis meses. En los procedimientos iniciados a solicitud de la persona interesada, la solicitud se entiende desestimada una vez transcurrido este plazo.

5. En los tramos urbanos o en suelos urbanos consolidados confrontantes con terrenos de orografía accidentada al otro lado de la carretera, cuando la línea de edificación reducida se sitúe en el interior de la zona de servidumbre, el límite exterior de esta zona se ajusta a la línea de edificación.

Artículo 42. *Publicidad y letreros informativos e indicativos.*

1. Con carácter general, se prohíbe instalar publicidad en una franja de cien metros medida desde la arista exterior de la calzada y que sea visible desde la zona de dominio público de la carretera. Esta prohibición no da derecho a indemnización.

2. La prohibición establecida por el apartado 1 no es aplicable en los casos siguientes:

a) En los suelos urbanos de carreteras con una calzada única para ambos sentidos de circulación.

b) En los suelos urbanos de carreteras con calzadas separadas en que la velocidad máxima permitida sea inferior a ochenta kilómetros por hora.

c) En los suelos urbanos de carreteras con calzadas separadas en que la velocidad máxima permitida sea igual o inferior a la velocidad máxima establecida por el Código de circulación en los municipios de Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, El Prat de

Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet y Viladecans.

3. A los efectos de lo que establece el apartado 1, no se consideran publicidad los letreros informativos, ni los letreros o las 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.

4. Son letreros informativos:

- a) Las señales de servicio.
- b) Los que señalan lugares, centros o actividades de atracción o interés turísticos o culturales.
- c) Los que exige la normativa internacional.

5. La forma, los colores, las dimensiones y las determinaciones lingüísticas de los letreros informativos y de sus elementos funcionales se deben ajustar a los criterios que establece la Generalidad, de acuerdo con la normativa general aplicable a esta materia.

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

7. Los letreros a que hace referencia el apartado 3 requieren la autorización previa del departamento competente en materia de carreteras.

Artículo 43. *Autorización administrativa.*

1. Corresponde al departamento competente en materia de carreteras otorgar las autorizaciones para la realización de las obras o actividades a 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 es regulado por el capítulo III de este título.

2. En los supuestos en que sean preceptivas las autorizaciones a que se refiere el apartado 1, se debe 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 44. *Funcionalidad de la vía.*

1. El departamento competente en materia de carreteras 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 competente en materia de carreteras fijar las condiciones para el otorgamiento, por la autoridad competente, de autorizaciones excepcionales para limitar el uso general de una vía y la señalización correspondiente.

2. El departamento competente en materia de carreteras 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, con el informe previo 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, deben ser 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. Las obras de ejecución de un proyecto de carretera, si implican un incremento en la intensidad de paso de vehículos pesados por carreteras adyacentes o en tramos concretos de la misma vía o un incremento de tráfico en vías alternativas, deben incluir en el presupuesto una partida destinada a reparar los daños que se puedan producir en las vías mencionadas.

Artículo 45. *Accesos.*

1. El departamento competente en materia de carreteras puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos donde se deben construir estos accesos.

2. Igualmente, el departamento competente en materia de carreteras puede ordenar los accesos o reordenar los existentes, mediante la aprobación del proyecto correspondiente, que produce, si procede, los efectos que establecen los apartados 2 y 3 del artículo 19.

3. El establecimiento de accesos diferentes 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 las personas interesadas, la consulta previa y preceptiva de los ayuntamientos afectados y la autorización preceptiva del departamento competente en materia de carreteras. Esta autorización no puede afectar en ningún caso a la funcionalidad de la vía.

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

CAPÍTULO III

Tramos urbanos y travesías

Artículo 46. *Concepto y régimen jurídico.*

1. Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones de este capítulo y, en aquello que les sea aplicable, por las otras disposiciones de esta Ley.

2. Se considera tramo urbano la parte de carretera que transcurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico o por terrenos que, en ejecución del planeamiento urbanístico y de acuerdo con la legislación urbanística, hayan alcanzado esta clasificación. Se considera también tramo urbano la parte de carretera que confronta con dicho suelo o dichos terrenos. En cualquier caso, esta circunstancia se debe dar en los dos márgenes de la carretera.

3. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que hay edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de su longitud y que tiene un entramado de calles al menos en uno de los lados. La determinación de las travesías se debe hacer de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. En ningún caso se consideran travesías las vías segregadas. Se pueden establecer por reglamento otros supuestos en los que las vías no se consideran travesías.

Artículo 47. *Autorizaciones.*

1. Corresponde a los ayuntamientos, con el informe previo favorable del departamento competente en materia de carreteras, 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 35.1. Las obras y las actuaciones que deben ser realizadas por la administración titular del dominio no requieren la autorización mencionada, pero deben ser notificadas previamente al ayuntamiento correspondiente.

Corresponde a la administración 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 35.2, sin perjuicio de las otras autorizaciones o licencias que sean preceptivas.

2. Corresponde a los ayuntamientos otorgar las autorizaciones de usos y obras en las zonas de servidumbre y de afectación en los tramos urbanos y las travesías. Si se trata de tramos urbanos que no tienen la condición de travesía, se debe solicitar previamente el informe de la dirección general competente en materia de carreteras.

3. La línea de edificación en los tramos urbanos y las travesías se puede fijar de acuerdo con lo que establece el artículo 41.

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

Artículo 48. *Traspaso de vías.*

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, si hay acuerdo entre las administraciones cedente y cesionaria.

2. Asimismo, la Administración de la Generalidad, excepcionalmente y de forma motivada, puede acordar con los ayuntamientos el cambio de titularidad de las vías que resulten integrables en la red viaria básica o comarcal, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos y funcionales para ser consideradas carreteras.

3. La asunción de la titularidad de las carreteras o los tramos concretos que pasen a integrarse a la red viaria municipal, o de las vías que pasen a integrarse a la red viaria básica o comarcal, es plenamente efectiva a partir de la fecha en que el titular del departamento competente en materia de carreteras apruebe el correspondiente expediente de traspaso.

4. La Generalidad y los ayuntamientos pueden suscribir convenios para la explotación de las vías, de la manera y en los términos establecidos por la normativa vigente.

CAPÍTULO IV

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

Artículo 49. *Régimen general.*

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

Artículo 50. *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 51. *Conservación de inmuebles.*

1. Los propietarios o propietarias de terrenos, construcciones y cualesquiera otros bienes afectados por las determinaciones de esta Ley deben mantenerlos en las condiciones de seguridad, salubridad y ornamento público exigibles, de acuerdo con la legislación urbanística. La Administración de la Generalidad debe poner en conocimiento de la corporación local correspondiente el incumplimiento de esta obligación, a los efectos de lo que establece la legislación urbanística.

2. En el supuesto de que una construcción, por su estado ruinoso, pueda ocasionar daños en la carretera o ser motivo de peligro para la circulación, la Administración de la Generalidad o el ayuntamiento correspondiente deben adoptar 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 lindante con la carretera comporte un estado de deterioro muy grave y produzca una situación de peligro inminente para las personas usuarias de la carretera, la administración titular de la vía puede ejecutar de oficio, de una manera 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 52. *Medidas cautelares.*

1. El departamento competente en materia de carreteras debe ordenar 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 competente en materia de carreteras puede acordar, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 1, el precintaje de las instalaciones y la retirada de los materiales y la maquinaria que se utilicen en las obras, a cargo de las personas interesadas.

3. En el plazo de un mes de la notificación de la orden de suspensión, las personas interesadas deben solicitar la autorización pertinente o, si procede, ajustar las obras a la autorización concedida.

4. Si transcurre el plazo a que se refiere el apartado 3 y las personas interesadas no han solicitado la autorización o no han ajustado las obras a las condiciones prescritas, el departamento competente en materia de carreteras debe ordenar la demolición de las obras, a cargo de las personas interesadas, y debe proceder a impedir definitivamente los usos. El departamento debe proceder de la misma manera si la autorización es denegada porque no resulta ajustada a la normativa vigente.

5. En el caso de obras o instalaciones publicitarias en zonas prohibidas por la legislación, se entiende abandonada cualquier instalación que no disponga de la identificación de su propietario, o cuyo propietario no pueda ser identificado mediante el anunciante o el propietario de los terrenos. En este caso, el departamento competente puede ordenar al propietario de los terrenos, directamente, la demolición de las obras y la retirada de las instalaciones, e impedir definitivamente los usos de las mismas.

Artículo 53. *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 debe proceder a revisar el acto en vía administrativa de conformidad con lo que establece la normativa de procedimiento administrativo.

Artículo 54. *Nulidad de autorizaciones y licencias.*

Son nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y las licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo lo que establece esta Ley.

Artículo 55. *Daños al dominio público viario.*

1. La producción de daños en una carretera y en sus elementos funcionales origina la incoación y la tramitación del expediente administrativo correspondiente al presunto responsable, con el fin de determinar la indemnización de los daños y los 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 competente en materia de carreteras debe llevarla inmediatamente a cabo, a cargo de la persona que lo ha causado.

CAPÍTULO II

Infracciones

Artículo 56. *Tipificación.*

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

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

3. Son infracciones leves:

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

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

c) Colocar, tirar o abandonar dentro de la zona de dominio público no constituida por la plataforma de la carretera objetos o materiales de cualquier naturaleza, cuando no implique riesgo para las personas usuarias de la vía.

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

e) Colocar letreros o instalaciones similares en la zona de servidumbre o de afectación sin la autorización preceptiva, cuando puedan ser objeto de legalización posterior, de acuerdo con el artículo 42.6.

f) En caso de vehículos sujetos al pago de la tasa por uso de la carretera, hacer uso de ella sin estar registrado en el registro de vehículos usuarios de carreteras, o teniendo este registro suspendido, y no haber regularizado esta situación en los plazos establecidos reglamentariamente.

4. Son infracciones graves:

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

b) Hacer 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) Hacer obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público no constituida por la plataforma viaria sin la autorización correspondiente o sin ajustarse a sus condiciones, siempre que puedan ser objeto de 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 las características o la situación, cuando esta actuación no impida que el elemento continúe cumpliendo su función.

e) Destruir, deteriorar, sustraer o modificar cualquier instalación de la carretera o de sus elementos funcionales, cuando no afecte ni a la calzada ni a las riberas.

f) Colocar, tirar 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 las personas usuarias de la vía.

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

h) Colocar letreros o instalaciones similares en la zona de dominio público sin la autorización preceptiva, de acuerdo con el artículo 42.6, o hacer estas actuaciones en la zona de servidumbre o de afectación, cuando no puedan ser objeto de legalización.

i) Hacer a cualquier clase de publicidad que vulnere las prescripciones de esta Ley.

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

k) Ocupar de forma temporal las zonas de dominio público, de servidumbre y de afectación para realizar en ellas usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual.

5. Son infracciones muy graves:

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

b) Deteriorar, destruir, sustraer o retirar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación y la seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente las características o la situación, cuando con esta actuación se impida que el elemento continúe cumpliendo 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 los arcenes así como las vallas instaladas y los hitos de delimitación de los terrenos de titularidad pública.

d) Hacer actividades en la zona de servidumbre o de afectación que resulten peligrosas o insalubres para las personas usuarias de la vía.

e) Dañar o deteriorar la carretera por el hecho de circular con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

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

g) Las calificadas como a graves, cuando se aprecie reincidencia.

Artículo 57. 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, contadores 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 58. Responsabilidad.

1. Son responsables de las infracciones administrativas la persona que ha promovido la actividad, el empresario o empresaria o la persona que lo ejecuta y el técnico o la técnica director o directora. A estos efectos, se considera como promotor el propietario o propietaria del suelo sobre o bajo el que se comete la infracción, y también la persona agente, gestora o impulsora.

2. Si las infracciones son imputadas a una persona jurídica, pueden ser consideradas como responsables subsidiarias las personas físicas que integran los órganos rectores o de dirección, salvo las que hayan disentido de los acuerdos adoptados.

3. Son responsables de las infracciones por la ocupación temporal de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afectación para realizar en ellas usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual, tanto la persona que ofrece la prestación de estos servicios como la persona que los solicita o los acepta.

4. Son responsables de la infracción tipificada por el apartado 3.f del artículo 56 quienes lo son del pago de la tasa correspondiente.

Artículo 59. Tramitación.

1. El procedimiento sancionador se debe ajustar al procedimiento que sea establecido por vía reglamentaria 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 debe trasladar las actuaciones a la autoridad judicial competente y dejar en suspense el procedimiento sancionador hasta que ésta no 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 los daños y perjuicios ocasionados.

3. La sanción de la autoridad judicial a que se refiere el apartado 2 excluye 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 60. *Graduación.*

1. Las infracciones reguladas por esta Ley son sancionadas con las multas siguientes:

- a) Las infracciones leves, con una multa de hasta 6.010,12 euros.
- b) Las infracciones graves, con una multa de hasta 30.050,61 euros.
- c) Las infracciones muy graves, con una multa de hasta 300.506,05 euros.

En cualquier caso, las multas señaladas por las letras anteriores se deben incrementar hasta el total del beneficio obtenido por la persona infractora.

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

En materia de infracciones publicitarias, se considera que hay intencionalidad, al efecto de agravar la graduación de la infracción, en el caso de falta de identificación del propietario de la instalación publicitaria en la propia instalación. También se considera que hay intencionalidad en el caso de emplazamiento de la instalación publicitaria en la vía pública o en terrenos de cualquier administración o particulares, si no se dispone de la autorización de la administración o del particular propietario del terreno para llevar a cabo la ocupación.

3. A los efectos de esta Ley, se considera 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 órganos siguientes:

- a) Al director o directora general competente en materia de carreteras, las sanciones de hasta 30.050,61 euros.
- b) A la persona titular del departamento competente en materia de carreteras, las sanciones entre 30.050,62 y 300.506,05 euros.
- c) Al Gobierno de la Generalidad, las sanciones de cuantía superior, como consecuencia del mayor beneficio obtenido por la persona infractora.
- d) Al director o directora del Servicio Catalán de Tráfico, las infracciones tipificadas por el artículo 56.4.k. A tal efecto, el procedimiento sancionador debe ser tramitado por el departamento competente en materia de seguridad a través del Servicio Catalán de Tráfico.

Artículo 61. *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 estado 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 las personas interesadas garanticen el importe.

Artículo 62. *Multas coercitivas.*

1. Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen, conforme a esta Ley, una obligación para las personas destinatarias, se pueden imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo que dispone el procedimiento sancionador administrativo general, con el requerimiento y la advertencia previos correspondientes.

2. Las multas coercitivas, que pueden ser reiteradas, no pueden ser de una cuantía superior a 601,01 euros cada una.

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

Artículo 63. *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 55.

2. Corresponde a la Administración titular de la vía fijar, mediante la resolución correspondiente, el plazo en que la persona infractora 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.

CAPÍTULO V

Medidas específicas

Artículo 63 bis. *Medidas específicas.*

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico o de la movilidad pueden parar e inmovilizar los vehículos que hayan cometido la infracción tipificada por el apartado 3.f) del artículo 56, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente.

Disposición adicional primera. *Atribución de competencias a las administraciones titulares de carreteras.*

Las competencias que esta Ley atribuye a la Administración de la Generalidad corresponden también a las otras administraciones públicas que son titulares de carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, y a los órganos competentes de éstas, incluido el ejercicio de la potestad sancionadora, que se debe ejercer de acuerdo con lo que establece el título quinto de esta Ley.

Disposición adicional segunda. *Evaluación del cumplimiento de los objetivos en materia de publicidad.*

1. En el plazo de dos años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley de Carreteras, el departamento competente en materia de carreteras debe evaluar el cumplimiento de los objetivos relativos a la aplicación de las medidas en materia de publicidad que esta Ley establece.

2. Se autoriza al departamento competente en materia de carreteras para que constituya un grupo de trabajo que haga el seguimiento y la evaluación de las actuaciones en materia de publicidad que establece esta Ley, especialmente el artículo 42.

Disposición adicional tercera. *Prohibición específica.*

1. Se prohíbe la ocupación temporal de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afectación para realizar en ellas usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual que no son compatibles con la seguridad de la vía y con la finalidad de esta.

2. Debe establecerse un protocolo de actuación de apoyo y protección a las personas que realizan usos y actividades relacionadas con la prestación de servicios de naturaleza sexual.

Disposición transitoria primera. *Transferencia de titularidad.*

1. El proceso de los traspasos entre la Generalidad y las diputaciones, de acuerdo con la atribución de competencias que establece el artículo 6 de esta Ley, se debe hacer por medio de un convenio, que debe ser aprobado por el Gobierno y por los órganos correspondientes de cada diputación. Este Convenio debe establecer los recursos económicos necesarios.

2. Las transferencias de titularidad aprobadas son plenamente efectivas a partir del momento en que las administraciones implicadas firman las correspondientes actas formales del traspaso, en las que se deben especificar con precisión las características de los tramos

que se ceden y se debe hacer constar la documentación que las diputaciones y la Generalidad deben intercambiar para prestar los servicios acordados.

3. Mientras las transferencias de titularidad que establece esta disposición transitoria no sean efectivas, cada una de las administraciones debe continuar ejerciendo las competencias y las funciones que ejercía hasta el momento de la entrada en vigor de la Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley de Carreteras.

Disposición transitoria segunda. *Retirada de la publicidad de los tramos urbanos.*

1. La publicidad situada en los tramos urbanos de carreteras de calzadas separadas y con una velocidad permitida igual o superior a ochenta kilómetros por hora, o a noventa kilómetros por hora en el caso de los municipios a que hace referencia el artículo 42.2.c), se debe retirar en el plazo de dos años si tiene autorización vigente y de un año si no la tiene, a contar a partir de la entrada en vigor de la Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley de Carreteras.

2. La retirada de la publicidad no genera, en ningún caso, derecho a indemnización.

Disposición final primera. *Actualización de las sanciones.*

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

Disposición final segunda. *Actualización de las determinaciones del título quinto.*

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

Disposición final tercera. *Habilitación reglamentaria.*

Se faculta al Gobierno de la Generalidad y a la persona titular del departamento competente en materia de carreteras para que dicten las normas necesarias para el desarrollo y la aplicación de esta Ley.

Disposición final cuarta.

La red de caminos rurales se regula por la normativa específica que sea dictada por la Generalidad de Cataluña.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.