

DOGC num. 1807 de 11/10/1993

Departament de la Presidència

LLEI 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.

Text de la disposició:

EL PRESIDENT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sia notori a tots els ciutadans que el Parlament de Catalunya ha aprovat i jo, en nom del Rei i d'acord amb el que estableix l'article 33.2 de l'Estatut d'autonomia, promulgo la següent

LLEI

Preàmbul

La Generalitat té competència exclusiva sobre les carreteres i els camins l'itinerari dels quals transcorre íntegrament per territori de Catalunya, en virtut del que disposa l'article 9.14 de l'Estatut d'autonomia.

En exercici d'aquesta competència, el Parlament va aprovar la Llei 16/1985, de l'11 de juliol, d'ordenació de les carreteres de Catalunya, en virtut de la qual s'adaptava, d'una banda, la Llei 51/1974, del 19 de desembre, a les peculiaritats de la xarxa viària catalana i es configurava, d'altra banda, el Pla de carreteres de Catalunya com a instrument bàsic de planificació, en el marc de la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial. En compliment de la dita Llei 16/1985, el Govern de la Generalitat va aprovar el Pla de carreteres de Catalunya, mitjançant el Decret 311/1988, del 25 d'octubre, amb la naturalesa de pla territorial sectorial.

Els canvis normatius que s'han produït durant aquest període -no només en la legislació especial, sinó també en el marc regulador de l'ordenació territorial- i el desenvolupament de les carreteres com a infraestructures de transport decisives per al creixement socio-econòmic del país exigeixen l'aprovació d'una llei de carreteres de la Generalitat.

Es tracta, en definitiva, d'articular una regulació pròpia i específica d'aquest sector material, amb vocació de permanència, on s'arbitrin els instruments tècnics i jurídics que l'experiència aconsella com a vàlids.

D'altra banda, en compliment del mandat contingut en les lleis d'ordenació territorial, aquesta Llei determina el traspàs a la Generalitat de les carreteres de les diputacions catalanes, d'acord amb el procediment regulat per la Llei 5/1987, del 4 d'abril, del règim provisional de les competències de les diputacions provincials. Així mateix, i preservant en tot cas la gestió integrada de la xarxa que comporta la titularitat única, s'habilita la Generalitat per a delegar en els consells comarcals la gestió de determinades vies.

La Llei s'estructura en cinc títols, amb els capítols corresponents, quatre disposicions addicionals, cinc disposicions transitòries, una disposició derogatòria i una disposició final.

El títol primer, de disposicions generals, delimita l'objecte i l'àmbit d'aplicació de la Llei, estableix la classificació tècnica i funcional de les carreteres, com també llur règim jurídic, i defineix els conceptes que requereixen una concreció que en faciliti la posterior aplicació. L'experiència assolida ha aconsellat d'introduir-hi el concepte de via preferent, configurada com a carretera d'una o més calçades, amb limitació d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferents nivells.

La Llei perfecciona la classificació funcional de les carreteres que contenia la Llei 16/1985 i regula el Catàleg de carreteres de la Generalitat com a instrument bàsic per a disposar d'una relació detallada, classificada i actualitzada de les diferents vies que integren la seva xarxa de carreteres.

El títol segon regula la planificació del sistema viari i la coordinació amb la planificació urbanística.

El Pla de carreteres de Catalunya, seguint la línia iniciada per la Llei 16/1985, es configura com un instrument bàsic d'ordenació del sistema viari, d'acord amb les directrius de l'ordenació territorial. A aquest efecte, la Llei introdueix les determinacions necessàries per a definir el contingut del Pla, i incorpora les precisions noves que s'han considerat adequades.

D'altra banda, i com a pressupost per a l'execució de les obres, es revisa i regula d'una manera detallada la tipologia clàssica de projectes i el procediment per a llur tramitació.

Destaca, en aquest sentit, l'objectiu de la Llei de garantir la integració dels valors mediambientals en la presa de decisions amb incidència sobre el territori, i de vetllar per la integració paisatgística i ecològica de la xarxa viària en el seu entorn.

En la línia que s'exposa, la Llei, d'una manera clarament innovadora, estén l'obligatorietat de redactar un estudi d'impacte ambiental i de seguir el procediment d'avaluació a tots els projectes de carreteres que puguin tenir una incidència sobre el medi, i amplia els supòsits de subjecció establerts tant en l'àmbit comunitari com en la normativa estatal.

El títol tercer es refereix al finançament i l'explotació de les carreteres, i introdueix una nova concepció de les àrees de servei, com a elements d'esbarjo i d'assistència a l'usuari de la via, que, en tot cas, han de garantir la protecció del paisatge i de l'entorn.

El títol quart regula el règim d'ús i de protecció de les carreteres. La Llei defineix les zones de domini públic, de servitud i d'afectació i la línia d'edificació, la qual s'amplia amb la finalitat d'assegurar la protecció de les vies. A més, s'estableixen, d'una banda, les limitacions d'ús de la via i l'obligació dels propietaris de mantenir en condicions de seguretat, salubritat i ornament públic els béns immobles afectats per les determinacions de la Llei, i, de l'altra, la regulació restrictiva dels accessos a la carretera.

Amb la finalitat de garantir més seguretat en la circulació, i en el marc d'un règim estricte de

protecció de les carreteres, s'estableix la prohibició de tot tipus de publicitat, feta excepció dels rètols informatius que no tenen aquesta consideració i dels rètols o instal·lacions indicadors d'establiments mercantils o industrials, en els termes que estableix la Llei.

Els trams urbans i les travesseres, per llurs característiques especials, són objecte de regulació en el capítol tercer d'aquest títol quart, on se'n concreta el règim jurídic.

Finalment, el títol cinquè defineix les tècniques per a salvaguardar el respecte al règim jurídic vigent, mitjançant mesures cautelars de paralització i suspensió i una regulació exhaustiva de les infraccions i les sancions, i estableix els mecanismes necessaris per a fer-les efectives.

Aquesta Llei, doncs, fa una regulació sistemàtica i completa de les carreteres, atesa la importància que tenen i llur repercussió en el desenvolupament econòmic i social de Catalunya.

TÍTOL PRIMER

Disposicions generals

Article 1

Objecte

És objecte d'aquesta Llei la regulació de les carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, mitjançant l'establiment dels instruments necessaris per a garantir la seva adequada ordenació, funcionalitat i protecció.

Article 2

Àmbit d'aplicació

-1 Es consideren carreteres les vies de domini i ús públics projectades i construïdes fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

-2 Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei: a) Les vies i els accessos als nuclis de població que integren la xarxa viària municipal, sempre que no tinguin la consideració de tram urbà o de travessera.

b) Les pistes forestals i els camins rurals.

c) Els camins de servei o d'accés, de titularitat pública o privada, construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques de llurs titulars. L'obertura d'aquests camins a l'ús públic es pot acordar per raons d'interès general, de conformitat amb la normativa específica aplicable, en el qual supòsit s'han d'aplicar les normes d'ús i seguretat pròpies de les carreteres i, si s'escau, als efectes d'indemnització, la Llei d'expropiació forçosa.

d) Les noves vies que siguin executades pels ajuntaments d'acord amb el planejament vigent.

Article 3

Conceptes tècnics

Per a la interpretació i l'aplicació d'aquesta Llei, es defineixen els conceptes tècnics següents:

a) Àrees de servei: les zones confrontants amb les carreteres que són dissenyades expressament per

a situar-hi instal·lacions i serveis destinats a resoldre les necessitats dels vehicles i donar seguretat i comoditat als usuaris de la carretera.

b) Aresta exterior de la calçada: l'extrem exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general.

c) Aresta exterior d'esplanació: la intersecció del terreny natural amb els talussos de desmunt, del terraplenament o, si s'escau, dels murs de sosteniment.

d) Element funcional de la carretera: tota zona permanentment afectada a la conservació de la carretera o a l'explotació del servei públic viari, com les destinades a descans, estacionament, serveis de control del trànsit, instal·lacions per a l'explotació de la via, auxili i atenció mèdica d'urgència, peatges, parades d'autobusos i altres finalitats auxiliars de la via.

e) Estació de servei i unitat de subministrament: les instal·lacions destinades a la venda al públic de gasolines i gas-oils d'automoció que comptin amb els elements determinats a aquest efecte per la normativa aplicable en aquesta matèria.

Article 4

Classificació funcional

-1 Les carreteres es classifiquen, segons llur funció, dins les xarxes següents:

a) Xarxa bàsica: és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària.

Inclou igualment la xarxa arterial, integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

b) Xarxa comarcal: és la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o de comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.

c) Xarxa local: és la que serveix de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als municipis i nuclis de població i activitat no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren en la xarxa bàsica ni en la comarcal.

-2 En funció de llurs característiques tècniques i funcionals, el Pla de carreteres de Catalunya pot establir per a cada una de les xarxes a què es refereix l'apartat 1 les categories de primària i secundària.

Article 5

Classificació tècnica

-1 Les carreteres es classifiquen, en atenció a llurs característiques tècniques, en vies segregades i carreteres convencionals.

-2 Les vies segregades poden ésser autopistes o vies preferents.

-3 Són autopistes les carreteres destinades a l'exclusiva circulació d'automòbils i senyalitzades com a tals que reuneixen les característiques següents:

a) No hi tenen accés directe les propietats confrontants, i les seves incorporacions i sortides estan

dotades sempre de vies d'acceleració i de desacceleració, respectivament.

b) No creuen ni són creuades a nivell per cap via de comunicació, ni servitud de pas.

c) Tenen calçades diferents per a cada sentit de circulació, separades entre si per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en supòsits excepcionals, per altres mitjans.

-4 Són vies preferents les carreteres d'una o més calçades, amb limitació d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferent nivell.

-5 Són carreteres convencionals les que no reuneixin les característiques pròpies de les categories anteriors. Es poden establir per via reglamentària, segons llurs característiques de disseny i construcció, categories diverses de carreteres convencionals.

Article 6

Catàleg de carreteres de la Generalitat

-1 El Catàleg de carreteres de la Generalitat conté la relació detallada i la classificació per categories de totes les carreteres de les quals és titular, amb expressió de totes les circumstàncies necessàries per a identificar-les.

-2 Correspon al Parlament de Catalunya, a proposta del Govern, d'aprovar el Catàleg de carreteres de la Generalitat.

-3 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha de mantenir permanentment actualitzat el Catàleg de carreteres de la Generalitat.

-4 El Catàleg de carreteres de la Generalitat i les seves actualitzacions han d'ésser publicats en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Article 7

Règim jurídic

-1 Les carreteres que són objecte d'aquesta Llei són de domini públic, i correspon a llurs titulars d'acomplir-ne l'execució, la gestió i la conservació.

-2 Sens perjudici del que estableix l'apartat 1, per al desenvolupament de les funcions esmentades es poden establir, en la forma i amb els efectes previstos en la normativa vigent, convenis o altres mecanismes de col·laboració interadministrativa.

Article 8

Normes complementàries

-1 El Govern de la Generalitat, a proposta del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, ha d'establir normes i criteris tècnics per al disseny, el servei i la seguretat viària de les carreteres i per a la informació a l'usuari, d'acord amb la normativa específica que sigui aplicable.

-2 Els senyals informatius de les carreteres a què es refereix aquesta Llei i de llurs elements funcionals s'han d'ajustar als criteris gràfics, de disseny i lingüístics publicats pels òrgans competents de la Generalitat, sens perjudici del que estableixi la normativa general que sigui aplicable.

Article 9

Seguretat viària

-1 El projecte de qualsevol nova infraestructura viària ha d'observar tots els requisits necessaris en matèria de seguretat.

-2 El manteniment de la xarxa viària objecte d'aquesta Llei ha de donar sempre prioritat a totes aquelles obres i actuacions que incideixin en la millora de la seguretat viària.

-3 El Govern de la Generalitat ha d'elaborar i aprovar anualment un pla de millora dels trams amb un major índex d'accidentabilitat, i l'ha de comunicar al Parlament.

Article 10

Coordinació

-1 Les actuacions de les diverses administracions en la xarxa de carreteres de Catalunya s'han de fer d'acord amb els principis de coordinació, col·laboració, respecte mutu en l'àmbit competencial i informació pel que fa a les incidències mútues en el sistema de comunicacions.

-2 Per tal de vetllar per la coherència del model d'ordenació territorial, sens perjudici del que estableix l'apartat 1, l'òrgan competent de l'Administració de l'Estat ha de trametre un exemplar de cadascun dels projectes de carreteres que promogui en el territori de Catalunya, abans de fer-ne l'aprovació definitiva, a la Generalitat, a fi que aquesta, en el termini d'un mes de la remissió del projecte, emeti l'informe corresponent.

TÍTOL SEGON

Planificació i projectes

Capítol I

Planificació

Article 11

Pla de carreteres de Catalunya

-1 El Pla de carreteres de Catalunya és l'instrument bàsic d'ordenació del sistema de carreteres, en el marc de les directrius de l'ordenació territorial.

-2 El Pla de carreteres de Catalunya té caràcter de pla territorial sectorial, de conformitat amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial.

-3 Correspon al Pla de carreteres de Catalunya definir la xarxa bàsica i la xarxa comarcal i assenyalar les condicions per a definir la xarxa local, i també establir el règim general de les vies pertanyents a totes les xarxes.

-4 L'aprovació del Pla de carreteres i de les seves modificacions o revisions correspon al Govern de la Generalitat, a proposta del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, amb l'obertura prèvia d'un període de consulta institucional, durant dos mesos, en el qual s'ha de requerir informe de les administracions públiques afectades i dels organismes que es determinin.

-5 El Pla de carreteres de Catalunya s'ha de revisar com a mínim cada cinc anys.

Article 12

Coordinació amb el planejament urbanístic

-1 Els instruments de planejament urbanístic s'han de trametre, una vegada aprovats inicialment, a la Direcció General de Carreteres, per tal que pugui informar sobre les qüestions de la seva competència.

El règim jurídic aplicable a aquests informes és el regulat en la legislació urbanística per a les administracions sectorials que han d'informar sobre els instruments de planejament, si bé el termini per a emetre'ls no pot ésser en cap cas de durada inferior a un mes.

-2 Els projectes de traçat a què es refereix l'article 13.1.b), un cop entren en vigor, tenen la condició de xarxa viària bàsica, als efectes del planejament urbanístic, i prevalen sobre les determinacions d'aquest.

-3 L'Administració competent he de promoure, si escau, les modificacions puntuals del planejament als efectes d'incorporar-hi les determinacions que resultin dels projectes a què fa referència l'apartat 2, incloent-hi la reclassificació i la qualificació de sòl que resulti congruent amb les determinacions d'aquells.

-4 La iniciativa particular té les mateixes facultats i limitacions establertes per l'apartat 3, en relació amb aquells instruments de planejament en què els és reconeguda la iniciativa per a la seva formulació.

Capítol II

Estudis i projectes

Article 13

Tipologia

-1 Per a construir noves carreteres o modificar les existents, s'han de redactar els estudis i els projectes corresponents, d'acord amb la tipologia següent:

a) L'estudi informatiu previ, que consisteix en l'anàlisi de les dades necessàries per a definir i valorar, en línies generals, les diferents alternatives a un problema viari determinat, i proposar-hi solucions.

b) El projecte de traçat, que consisteix en la determinació dels aspectes geomètrics de l'actuació a executar i en la definició completa dels béns i els drets afectats.

c) El projecte de construcció, que consisteix en el desenvolupament complet de la solució òptima, amb el detall suficient per fer factible la construcció i la posterior explotació.

-2 L'elaboració del projecte de traçat és preceptiva, llevat que es tracti d'executar actuacions que tinguin per objecte la millora i la conservació del ferm, la senyalització de la via o l'execució d'elements tècnics complementaris. L'estudi informatiu previ s'ha de redactar sempre que ho aconsellin la naturalesa o les circumstàncies de l'actuació, per trobar la solució òptima al problema plantejat.

Article 14

Contingut

-1 Els estudis i projectes inclosos en l'article 13 han de constar dels documents que siguin determinats per via reglamentària.

-2 Els estudis i projectes esmentats han d'incorporar, com a document diferenciats, un estudi d'impacte ambiental, amb el contingut que determina la legislació vigent d'avaluació de l'impacte

ambiental, llevat d'aquells que queden exclosos de l'elaboració preceptiva del projecte de traçat.

Article 15

Procediment

-1 El projecte de traçat o l'estudi informatiu previ en els supòsits en què aquest s'hagi previst, i el corresponent estudi d'impacte ambiental, s'han de sotmetre durant un termini de trenta dies hàbils a informació pública, mitjançant un anunci que s'ha de publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya per tal que els interessats puguin formular al·legacions sobre l'interès general de la carretera, la concepció global del seu traçat i la seva compatibilitat mediambiental. Aquesta informació pública és independent de la prevista en el procediment d'expropiació forçosa.

-2 Simultàniament a la informació pública, el projecte de traçat o, si s'escau, l'estudi informatiu previ s'han de sotmetre a informe de les administracions locals afectades, que es considera favorable quan ha transcorregut el termini fixat per l'apartat 1 i un mes més sense que hagin emès informe.

-3 Si una carretera no és prevista en el planejament urbanístic vigent o és incompatible amb les determinacions d'aquest planejament i els ens locals afectats manifesten llur disconformitat amb el projecte, que necessàriament ha d'ésser motivada, l'expedient ha d'ésser elevat al Consell Executiu, que ha de decidir si procedeix d'executar el projecte, i en aquest cas ha d'ordenar la modificació o la revisió del planejament urbanístic afectat.

-4 La resolució d'aprovació dels estudis i projectes de traçat es publicarà al DOGC i es notificarà a les entitats locals afectades, a les quals es trametrà una còpia íntegra de l'estudi o projecte corresponent, a efectes urbanístics i de coordinació administrativa.

Article 16

Protecció del medi

-1 Els projectes de traçat preceptius o l'estudi informatiu previ, en els supòsits en què s'hagi previst, s'han de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental, d'acord amb la normativa vigent.

-2 En el supòsit que els projectes esmentats afectin espais naturals, s'han d'ajustar a les determinacions de la Llei 12/1985, del 13 de juny, d'espais naturals.

Article 17

Aprovació i efectes

-1 Els estudis i projectes de carreteres han d'ésser aprovats pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

-2 L'aprovació dels projectes de carreteres comporta la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i d'adquisició dels drets corresponents, als efectes de l'expropiació forçosa, l'ocupació temporal i la imposició o modificació de servituds. Així mateix, implica l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix el capítol I del títol quart.

-3 La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació es refereixen també als béns i els drets compresos en el replantejament del projecte i en les modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

-4 Per tal que es produeixin els efectes que estableixen els apartats 1, 2 i 3, els projectes de carreteres i les modificacions corresponents han de comprendre la definició del traçat i la

determinació dels terrenys, les construccions i els altres béns i drets que s'estimi necessari adquirir o ocupar per a la construcció, la defensa o el servei de la via i la seguretat de la circulació.

-5 L'expropiació de béns i drets i la imposició de les servituds necessàries per a l'execució dels projectes de carreteres s'ha d'efectuar d'acord amb la legislació d'expropiació forçosa. En la taxació dels terrenys que s'expropien no es poden incloure les plusvàlues generades per la construcció de la carretera.

-6 No és procedent la reversió dels terrenys que hagin estat expropiats d'acord amb aquesta Llei i hagin esdevingut innecessaris per a la prestació del servei viari si resulten afectats pel planejament urbanístic a un altre fi d'utilitat pública o d'interès social i es compleixen les circumstàncies establertes per la legislació vigent.

Article 18

Execució

-1 Els projectes de carreteres són immediatament executius des de llur aprovació.

-2 Els projectes de carreteres i les obres de construcció i explotació d'aquestes, pel fet que constitueixen obres públiques d'interès general, no estan sotmesos a llicència municipal ni als altres actes de control preventiu a què es refereix l'article 220 de la Llei 8/1987, del 5 d'abril, municipal i de règim local de Catalunya. L'execució d'aquestes obres, sempre que es realitzi d'acord amb els projectes aprovats, només pot ésser suspesa per l'autoritat judicial.

-3 La Generalitat ha de comunicar a les entitats locals afectades l'execució de les obres corresponents abans de llur iniciació.

-4 No obstant el que estableix l'apartat 2, queden sotmeses a llicència municipal prèvia, i a les taxes i els impostos corresponents, les obres de construcció que es realitzen, de conformitat amb aquesta Llei, en les àrees de servei, sens perjudici del que estableix l'article 250 del Decret legislatiu 1/1990, del 12 de juliol.

TÍTOL TERCER

Finançament i explotació

Capítol I

Finançament

Article 19

Modalitats de finançament

El finançament de les inversions i les despeses derivades de la construcció, l'explotació, la millora, la conservació, l'ordenació d'accessos i, en general, les actuacions exigides per al bon funcionament de les carreteres regulades per aquesta Llei, pot adoptar una o més d'una de les modalitats següents:

a) Amb càrrec a les consignacions que s'incloguin en els pressupostos públics i a les transferències, subvencions o aportacions rebudes a aquest fi.

b) Mitjançant els mecanismes previstos en la legislació urbanística.

c) Amb capital públic, privat o mixt, finançat mitjançant el pagament de peatge o d'altres fórmules d'explotació de la via.

d) Mitjançant la imposició de contribucions especials a les persones físiques o jurídiques que resultin especialment beneficiades per l'actuació, en els termes que determina l'article 20.

Article 20

Contribucions especials

-1 Només es poden imposar contribucions especials si de l'execució de les obres que es realitzin per a la construcció o l'explotació de carreteres, accessos i vies de servei deriva un benefici especial a favor de persones físiques o jurídiques, encara que no es pugui quantificar d'una manera específica. A aquests efectes, l'augment del valor de determinades finques com a conseqüència de l'execució de les obres té la consideració de benefici especial.

-2 Són subjectes passius de les contribucions a què es refereix l'apartat 1 els que es beneficien d'una manera directa de les actuacions realitzades i, especialment, els titulars de les finques i els establiments confrontants amb la carretera i els de les urbanitzacions la comunicació de les quals resulti millorada.

-3 La base imposable de les contribucions a què es refereix l'apartat 1 es determinen pels percentatges següents, referits al cost total del projecte:

a) Amb caràcter general, fins al 25%.

b) En les vies de servei, fins al 50%.

c) En els accessos d'ús particular per a finques, urbanitzacions o establiments determinats, fins al 90%.

-4 Per a la quantificació de les quotes que han de satisfer els subjectes passius a què es refereix l'apartat 2 es tenen en compte els següents criteris objectius:

a) La superfície de les finques beneficiades i els metres lineals de façana o front de la infraestructura.

b) El coeficient d'edificabilitat i els tipus d'usos, en sòls urbans i urbanitzables.

c) La situació de les finques, els establiments i les urbanitzacions respecte a la carretera, pel que fa a la proximitat i a l'accés.

d) Les bases imposables dels tributs de base territorial de les finques beneficiades.

e) Tots els altres criteris que siguin determinats en atenció a les circumstàncies particulars que concorrin per a establir la contribució especial.

-5 Correspon al Govern de la Generalitat d'acordar, mitjançant decret, l'establiment de les contribucions especials a què es refereix aquest precepte.

Capítol II

Explotació

Article 21

Principis generals

-1 L'explotació de la carretera comprèn les operacions de conservació i manteniment, i les actuacions dirigides a la defensa de la via i a millorar-ne l'ús, incloses les actuacions referents a senyalització, ordenació d'accessos i ús de les zones de domini públic, de servitud i d'afectació, i

també les adreçades a assegurar la integració de la via en el seu entorn i, especialment, el compliment de les mesures correctores establertes.

-2 La Generalitat explota les carreteres de què és titular directament o per mitjà de qualsevol dels procediments de gestió indirecta establerts en la legislació vigent, sens perjudici del que estableix la disposició transitòria segona.

-3 Les carreteres en règim de concessió administrativa es regeixen pel que disposa la legislació específica de la Generalitat i, si no n'hi ha, per la normativa vigent en matèria d'autopistes de peatge. Cal establir, en tot cas, les obligacions de gestió i conservació que correspondran al concessionari.

-4 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'efectuar controls periòdics de la prestació del servei per les empreses concessionàries de les autopistes de peatge incloses en el Catàleg de carreteres de la Generalitat. Dels resultats d'aquest control, n'ha d'informar anualment al Parlament de Catalunya.

Article 22

Àrees i instal·lacions de servei

-1 Les àrees de servei han d'estar dotades de serveis sanitaris d'ús públic i de telèfon d'ús públic, i poden incloure, a més d'estacions de servei i d'unitats de subministrament de carburants, tallers de reparació, hotels, restaurants i altres serveis similars.

-2 Els projectes de noves carreteres o de variants han d'incloure, llevat que se'n justifiqui la impossibilitat, la previsió de les esmentades àrees i de les estacions de servei i unitats de subministrament de carburants, i han de garantir una protecció adequada del paisatge i de l'entorn. L'aprovació dels projectes produeix els efectes determinats per l'article 17.

Les àrees de servei i les estacions de servei i unitats de subministrament previstes en els projectes poden ésser explotades per qualsevol dels sistemes de gestió de serveis públics establerts per la normativa vigent. En el plec de condicions administratives s'han d'establir els requisits d'ocupació, gestió i conservació.

-3 En la resta de supòsits, s'han d'establir per via reglamentària les condicions per a l'establiment d'àrees de servei i d'instal·lacions de subministrament de carburants, a fi de proporcionar la major seguretat i comoditat als usuaris de la carretera, i el procediment d'atorgament de les autoritzacions corresponents pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

-4 Les àrees de servei, les estacions de servei i els elements funcionals de la carretera han d'adaptar llurs instal·lacions al que disposa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques.

-5 L'atorgament de les concessions i de les autoritzacions administratives a què fan referència els apartats precedents és sens perjudici de les llicències i autoritzacions que s'hagin d'obtenir d'altres organismes de l'Administració de la Generalitat i de les altres administracions públiques, de conformitat amb la normativa que sigui aplicable.

TÍTOL QUART

Règim d'ús i de protecció

Capítol I

Delimitació del domini públic viari i zones de protecció

Article 23

Tipologia

Amb la finalitat de garantir la funcionalitat del domini públic viari i assegurar-ne la protecció, s'estableixen a les carreteres les zones següents, que es mesuraran sempre horitzontalment i perpendicularment a l'eix de la via: de domini públic, de servitud i d'afectació. També s'assenyala a ambdós costats de la carretera la línia d'edificació.

Article 24

Zona de domini públic

-1 La zona de domini públic comprèn els terrenys ocupats o d'ocupació futura prevista en el projecte constructiu per a la carretera i els seus elements funcionals i, llevat que excepcionalment es justifiqui per raons geotècniques del terreny que és innecessària, una franja de terreny, a cada costat de la via, mesurada des de l'aresta exterior de l'esplanació, de vuit metres d'amplada en les autopistes i les vies preferents i de tres metres en les carreteres convencionals.

-2 En els supòsits especials de ponts, de viaductes i d'altres estructures o obres similars, es pot fixar com a aresta exterior de l'esplanació la línia de projecció ortogonal dels extrems de les obres sobre el terreny i, en tot cas, es considera de domini públic el terreny ocupat pels suports de l'estructura. En el cas dels túnels, la determinació de la zona de domini públic s'efectua de conformitat amb les característiques geomètriques i geològiques del terreny i amb l'alçada d'aquest sobre el túnel.

-3 Si la definició de la zona de domini públic en una carretera ja existent a l'entrada en vigor d'aquesta Llei comporta que hi resultin compresos béns de titularitat privada, es pot acordar, si és convenient o necessària, l'expropiació d'aquests béns. La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació s'entenen implícites en l'aprovació d'un projecte per a la determinació de la zona de domini públic.

-4 La zona de domini públic es pot ampliar a cada costat de la carretera per tal d'incloure una o dues vies de serveis per a vianants, bicicletes, ciclomotors o maquinària agrícola.

Article 25

Utilització de la zona de domini públic

-1 En la zona de domini públic només es poden realitzar les obres i les actuacions directament relacionades amb la construcció i l'explotació de la via i els seus elements funcionals, sens perjudici del que estableix l'apartat 2.

-2 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques podrà autoritzar, en funció de les exigències del sistema viari, l'ocupació del subsòl de la zona de domini públic, preferentment a la franja d'un metre situada a la part més exterior d'aquesta zona, per a la implantació o la construcció de les infraestructures imprescindibles per a la prestació de serveis públics essencials. S'han de determinar per reglament les condicions a què s'han de subjectar aquestes autoritzacions a precari, els drets i les obligacions que assumeix el subjecte autoritzat, el termini de duració de l'autorització, el cànon d'ocupació que es fixi, si s'escau, i els supòsits de revocació.

Article 26

Zona de servitud

La zona de servitud consisteix en dues franges de terreny, a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de domini públic definida en l'article 24 i exteriorment per

dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de vint-i-cinc metres en les autopistes i vies preferents i de vuit metres en la resta de carreteres, mesurats des de les arestes esmentades.

Article 27

Utilització de la zona de servitud

-1 En la zona de servitud només es poden realitzar els usos i les activitats prèviament autoritzats que siguin compatibles amb la seguretat de la via i amb la finalitat pròpia d'aquesta zona.

-2 Es poden autoritzar tancaments diàfans o arbustius, sempre que no afectin les condicions de visibilitat i seguretat de la carretera ni puguin menyscar les facultats dels òrgans administratius en relació amb la protecció i l'explotació del domini públic viari.

-3 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot utilitzar la zona de servitud, o autoritzar-ne la utilització, per motius d'interès general o si ho requereix el millor servei de la carretera, en els termes establerts per l'article 40.

Article 28

Zona d'afectació

La zona d'afectació consisteix en dues franges de terreny a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de cent metres en les autopistes i vies preferents, de cinquanta metres en les carreteres convencionals de la xarxa bàsica i de trenta metres en la resta de carreteres de les altres xarxes, mesurats des de les esmentades arestes.

Article 29

Utilització de la zona d'afectació

En la zona d'afectació, l'execució de qualsevol tipus d'activitat, la realització d'obres o instal·lacions, fixes o provisionals, el canvi d'ús o de destinació i la plantació o la tala d'arbres requereixen l'autorització prèvia del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, sens perjudici d'altres competències concurrents. Només es poden realitzar sense autorització prèvia els treballs propis dels conreus agrícoles, sempre que no en resultin afectades de cap manera la zona de domini públic ni la seguretat viària.

Article 30

Línia d'edificació

-1 La línia d'edificació s'estableix a banda i banda de la carretera. En la zona compresa entre la línia i la carretera es prohibeix qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions existents.

-2 La línia d'edificació s'ha de situar, respecte a l'aresta exterior de la calçada, a cinquanta metres en les autopistes, les vies preferents i les variants que es construeixen amb l'objecte de suprimir les travesseres de població, i a vint-i-cinc metres en la resta de les carreteres.

Article 31

Supòsits especials de la línia d'edificació

-1 En les carreteres o trams que transcorren per sòl urbà, el planejament urbanístic, amb l'informe favorable previ de la Direcció General de Carreteres, pot establir la línia d'edificació a una distància

inferior a la regulada en en l'article 30.

-2 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, amb l'informe favorable previ dels ajuntaments afectats, pot establir la línia d'edificació, si les circumstàncies geogràfiques o socio-econòmiques ho aconsellen, a una distància inferior a la regulada amb caràcter general, en zones concretament delimitades.

-3 S'han de determinar per via reglamentària les circumstàncies que poden justificar la reducció de la distància de la línia d'edificació en els supòsits a què es refereix aquest article.

Article 32

Publicitat

-1 Es prohibeix la realització de publicitat, excepte en els trams urbans, en una franja de cent metres mesurada des de l'aresta exterior de la calçada, i es prohibeix, en qualsevol cas, la publicitat visible des de la zona de domini públic de la carretera.

Aquesta prohibició no dóna dret a indemnització.

-2 Als efectes del que estableix l'apartat 1, no es consideren publicitat els rètols informatius, ni els rètols o les instal·lacions similars indicatius d'establiments mercantils o industrials, sempre que se situïn en el mateix edifici o en la seva immediata proximitat i no incloguin cap tipus d'informació addicional.

-3 Són rètols informatius:

a) Els senyals de servei.

b) Els que assenyalin indrets, centres o activitats d'atracció o interès turístics o culturals.

c) Els que siguin exigits per la normativa internacional.

La forma, els colors, les dimensions i les determinacions lingüístiques dels rètols informatius s'han d'ajustar als criteris establerts per la Generalitat de Catalunya, d'acord amb el que estableix la normativa general aplicable en la matèria.

-4 En qualsevol cas, els rètols a què es refereix l'apartat 2 requereixen l'autorització prèvia del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Article 33

Autorització administrativa

-1 Correspon al Departament de Política Territorial i Obres Públiques d'atorgar les autoritzacions per a la realització de les obres o activitats a què es refereix aquest capítol, sens perjudici d'altres competències concurrents. L'atorgament d'autoritzacions per a la realització d'obres o activitats en les travesseres i els trams urbans és regulat pel capítol III d'aquest títol.

-2 En els supòsits en què siguin preceptives les autoritzacions a què es refereix l'apartat 1, cal fer constar expressament en les llicències urbanístiques la necessitat d'obtenir aquesta autorització abans de l'inici de les obres.

Capítol II

Funcionalitat de la via i accessos

Article 34

Funcionalitat de la via

-1 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot imposar, en l'àmbit de les seves competències, si les condicions, la situació, les exigències tècniques o la seguretat de la via ho exigeixen, limitacions temporals o permanents a la circulació en determinats trams o parts d'una carretera.

Correspon al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de fixar les condicions per a l'atorgament, per l'autoritat competent, d'autoritzacions excepcionals per a limitar l'ús general d'una via i la senyalització corresponent.

-2 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot establir en punts estratègics de la xarxa de carreteres instal·lacions de recompte i estacions de pesatge per al coneixement i el control de les característiques del trànsit a les diverses infraestructures viàries.

-3 Es poden establir, amb l'informe previ dels òrgans afectats, limitacions a la circulació de diferents tipus de vehicles en funció de la naturalesa i les característiques de les carreteres.

-4 Els usos singulars d'una via que impliquin una perillositat o una intensitat especials, en trams amb sobrecàrrega de trànsit, han d'ésser objecte d'autorització específica. L'obtenció d'aquesta autorització especial està subjecta, entre d'altres requisits, a l'obligació de constituir una garantia per l'import dels possibles danys, estimat contradictòriament, en funció del trànsit diari.

-5 Les obres d'execució d'un projecte de carretera, si impliquen un increment en la intensitat de pas de vehicles pesants per carreteres adjacents o en trams concrets de la mateixa via o un increment de trànsit en vies alternatives, han d'incloure en el pressupost una partida destinada a reparar els danys que es puguin produir en les vies esmentades.

Article 35

Accessos

-1 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot limitar els accessos a les carreteres i establir, amb caràcter obligatori, els punts on s'han de construir aquests accessos.

-2 Igualment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot ordenar els accessos o reordenar els existents, mitjançant l'aprovació del projecte corresponent, que produeix, si s'escau, els efectes que estableixen els apartats 2 i 3 de l'article 17.

-3 L'establiment d'accessos altres que els regulats en l'apartat 2 i l'obertura de connexions a les vies que integren la xarxa de carreteres requereixen, un cop presentat el projecte corresponent per l'interessat, la consulta prèvia i preceptiva dels ajuntaments afectats i l'autorització preceptiva del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Aquesta autorització no pot afectar en cap cas la funcionalitat de la via.

-4 Les actuacions que per llurs característiques puguin generar un gran nombre de desplaçaments han de preveure una avaluació de llur impacte potencial sobre el sistema viari.

Capítol III

Trams urbans i travesseres

Article 36

Concepte i règim jurídic

-1 Els trams urbans i les travesseres es regeixen per les disposicions d'aquest capítol i, en allò que els sigui aplicable, per la resta de disposicions d'aquesta Llei.

-2 Es considera tram urbà la part de carretera que transcorre per sòl classificat com a urbà pel planejament urbanístic.

-3 Es considera travessera la part de tram urbà en la qual hi hagi edificacions consolidades almenys en dues terceres parts de la seva longitud i que tingui un entramat de carrers almenys en un dels costats. La determinació de les travesseres s'ha d'establir d'acord amb el procediment que sigui determinat per via reglamentària.

Article 37

Autoritzacions

-1 Correspon als ajuntaments, amb l'informe previ favorable del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'atorgar les autoritzacions per a realitzar a la zona de domini públic exterior a la calçada, en els trams urbans i les travesseres de les carreteres, les obres i actuacions esmentades a l'article 25.1. Les obres i les actuacions que han d'ésser realitzades per l'administració titular del domini no requereixen l'autorització esmentada, però han d'ésser notificades prèviament a l'ajuntament corresponent.

Correspon al titular de la carretera d'atorgar l'autorització per a la realització d'obres o actuacions que afectin la calçada o de les previstes en l'article 25.2, sens perjudici de les altres autoritzacions o llicències que siguin preceptives.

-2 Correspon als ajuntaments d'atorgar les autoritzacions d'usos i obres a les zones de servitud i d'afectació en els trams urbans i les travesseres. Si es tracta de trams urbans que no tenen la condició de travessera, s'ha de sol·licitar prèviament l'informe de la Direcció General de Carreteres.

-3 La línia d'edificació en els trams urbans i les travesseres es pot fixar d'acord amb el que estableix l'article 31.

-4 L'explotació dels trams urbans i de les travesseres correspon, salvat el que estableix aquest capítol, a l'Administració de la Generalitat.

Article 38

Traspàs de vies urbanes

-1 Les carreteres de la Generalitat o els trams concrets que passin a integrar-se en la xarxa viària municipal, es poden traspasar als ajuntaments respectius, a proposta d'aquests o per iniciativa de l'Administració de la Generalitat, si hi ha acord entre les administracions cedent i cessionària.

-2 No obstant el que disposa l'apartat 1, l'Administració de la Generalitat i els ajuntaments poden subscriure convenis per a l'explotació de les vies, en la forma i els termes establerts per la normativa vigent.

Capítol IV

Delimitació del dret de propietat per a la preservació del domini públic viari

Article 39

Règim general

Les limitacions d'usos i activitats imposades per aquesta Llei als propietaris o titulars de drets sobre immobles configuren el contingut ordinari del dret de propietat i no donen lloc a indemnització.

Article 40

Afectacions singulars

L'ocupació per l'Administració de la zona de servitud o de la zona d'afectació i els danys i perjudicis que, si s'escau, es produeixin són indemnitzables en els termes que determina la legislació general aplicable.

Article 41

Conservació d'immobles

-1 Els propietaris de terrenys, construccions i qualssevol altres béns afectats per les determinacions d'aquesta Llei han de mantenir-los en les condicions de seguretat, salubritat i ornament públic exigibles, d'acord amb la legislació urbanística. L'Administració de la Generalitat ha de posar en coneixement de la corporació local corresponent l'incompliment d'aquesta obligació, als efectes del que estableix la legislació urbanística.

-2 En el supòsit que una construcció, pel seu estat ruïnós, pugui ocasionar danys a la carretera o ésser motiu de perill per a la circulació, l'Administració de la Generalitat o l'ajuntament corresponent han d'adoptar les mesures cautelars que siguin necessàries per a garantir la seguretat de la via. L'ajuntament ha d'acordar el que resulti procedent per a incoar l'expedient corresponent de declaració de ruïna o de demolició, en el supòsit que la ruïna sigui imminent, d'acord amb la normativa vigent.

-3 En el supòsit que l'element confrontant amb la carretera comporti un estat de deteriorament molt greu i produeixi una situació de perill imminent per als usuaris de la carretera, l'administració titular de la via pot executar d'ofici, d'una manera immediata, les actuacions necessàries per a mantenir la seguretat de la carretera.

TÍTOL CINQUÈ

Protecció de la legalitat i règim sancionador

Capítol I

Mesures de protecció

Article 42

Mesures cautelars

-1 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'ordenar la paralització immediata de les obres i la suspensió dels usos que manquin de l'autorització preceptiva o no s'ajustin a les condicions de l'autorització atorgada.

-2 El Departament de Política Territorial i Obres Públiques pot acordar, per assegurar l'efectivitat de la resolució a què es refereix l'apartat 1, el precintatge de les instal·lacions i la retirada dels materials i la maquinària que s'utilitzin en les obres, a càrrec de l'interessat.

-3 En el termini d'un mes de la notificació de l'ordre de suspensió, l'interessat ha de sol·licitar l'autorització pertinent o, si escau, ajustar les obres a l'autorització concedida.

-4 Si transcorre el termini a què es refereix l'apartat 3 i l'interessat no ha sol·licitat l'autorització o no ha ajustat les obres a les condicions prescrites, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha d'ordenar la demolició de les obres, a càrrec de l'interessat, i ha de procedir a impedir

definitivament els usos. El Departament ha de procedir de la mateixa manera si l'autorització és denegada perquè no resulta ajustada a la normativa vigent.

Article 43

Suspensió dels efectes de les autoritzacions i les llicències

Si el contingut d'una autorització o d'una llicència constitueix una infracció viària de caràcter notori i greu, l'òrgan que l'ha atorgada ha d'acordar la suspensió dels seus efectes i la paralització immediata de les obres iniciades i ha de procedir, en el termini de tres dies, a trametre l'acord a la sala contenciosa administrativa competent, a l'efecte del que estableix l'article 118 de la Llei reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Article 44

Nul·litat d'autoritzacions i llicències

Són nul·les de ple dret les autoritzacions administratives i les llicències que hagin estat atorgades contravenint al que estableix aquesta Llei.

Article 45

Danys al domini públic viari

-1 La producció de danys en una carretera i en els seus elements funcionals origina la incoació i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent al presumpte responsable, per tal de determinar la indemnització dels danys i els perjudicis causats, que és exigible per via de constrenyiment.

-2 En el supòsit que la reparació d'un dany sigui urgent per al servei normal de la carretera, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha de portar-la immediatament a terme, a càrrec del causant.

Capítol II

Infraccions

Article 46

Tipificació

-1 La vulneració de les prescripcions contingudes en aquesta Llei té la consideració d'infracció administrativa. -2 Les infraccions es classifiquen en lleus, greus i molt greus.

-3 Són infraccions lleus:

a) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació sense les autoritzacions preceptives, quan puguin ésser objecte de legalització posterior.

b) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació, amb incompliment de les condicions de l'autorització atorgada, quan puguin ésser objecte de legalització posterior.

c) Col·locar, llençar o abandonar dins la zona de domini públic no constituïda per la plataforma de la carretera, objectes o materials de qualsevol naturalesa, quan no impliqui risc per als usuaris de la via.

d) Vulnerar les prescripcions establertes per aquesta Llei en relació amb la línia d'edificació, quan l'actuació pugui ésser objecte de legalització posterior.

e) Col·locar rètols o instal·lacions similars en la zona de servitud o d'afectació sense l'autorització

preceptiva, quan puguin ésser objecte de legalització posterior, d'acord amb l'article 32.4.

-4 Són infraccions greus:

- a) Fer, amb vulneració de les prescripcions establertes per aquesta Llei, obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació, quan no puguin ésser objecte de legalització posterior.
- b) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació amb incompliment de les condicions de l'autorització atorgada, quan no puguin ésser objecte de legalització posterior.
- c) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de domini públic no constituïda per la plataforma viària sense l'autorització corresponent o sense ajustar-se a les seves condicions, sempre que puguin ésser objecte de legalització posterior o no afectin la seguretat de la via.
- d) Destruir, deteriorar, alterar o sostreure qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació i la seguretat de la circulació, o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, quan aquesta actuació no impedeix que l'element continuï complint la seva funció.
- e) Destruir, deteriorar, sostreure o modificar qualsevol instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals, quan no afecti ni la calçada ni els vorals.
- f) Col·locar, llençar o abandonar objectes o materials de qualsevol naturalesa a la plataforma de la carretera o dins la zona de domini quan impliquin un risc per als usuaris de la via.
- g) Vulnerar les prescripcions establertes per aquesta Llei en relació amb la línia d'edificació, quan l'actuació no pugui ésser objecte de legalització posterior.
- h) Col·locar rètols o instal·lacions similars en la zona de domini públic sense l'autorització preceptiva, d'acord amb l'article 32.4, o fer aquestes actuacions en la zona de servitud o d'afectació, quan no puguin ésser objecte de legalització.
- i) Fer qualsevol classe de publicitat que vulneri les prescripcions d'aquesta Llei.
- j) Les infraccions qualificades com a lleus, quan s'hi apreciï reincidència.

-5 Són infraccions molt greus:

- a) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de la plataforma viària en contravenció de les prescripcions establertes per aquesta Llei, o, en general, en la zona de domini públic, quan aquelles no siguin legalitzables o afectin la seguretat de la via.
- b) Deteriorar, destruir, sostreure o retirar qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació i la seguretat de la circulació, o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, quan amb aquesta actuació s'impedeixi que l'element continuï complint la seva funció.
- c) Destruir, deteriorar, alterar, sostreure o modificar qualsevol instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals, quan afecti la calçada o els vorals.
- d) Fer activitats en la zona de servitud o d'afectació que resultin perilloses o insalubres per als usuaris de la via. e) Danyar o deteriorar la carretera pel fet de circular-hi amb pesos o càrregues que excedeixin els límits autoritzats.
- f) Fer, en la zona de domini públic, creuaments aeris o subterranis sense l'autorització preceptiva o

sense ajustar-se a les condicions de l'autorització atorgada.

g) Les qualificades com a greus, quan s'hi apreciï reincidència.

Article 47

Prescripció

El termini de prescripció de les infraccions és de quatre anys per a les greus i les molt greus i d'un any per a les lleus, comptadors des de la data de comissió de la infracció o, si aquesta és continuada, des de la data de realització de l'últim acte en què es consuma.

Capítol III

Procediment sancionador

Article 48

Responsabilitat

-1 Són responsables de les infraccions administratives el promotor de l'activitat, l'empresari o la persona que l'executa i el tècnic director. A aquests efectes, es considera com a promotor el propietari del sòl sobre o sota el qual es comet la infracció, i també l'agent, el gestor o l'impulsor.

-2 Si les infraccions són imputades a una persona jurídica, poden ésser considerades com a responsables subsidiàries les persones físiques que n'integren els òrgans rectors o de direcció, llevat de les que hagin dissentit dels acords adoptats.

Article 49

Tramitació

-1 El procediment sancionador s'ha d'ajustar al procediment que sigui establert per via reglamentària i a la normativa general aplicable.

-2 Si s'aprecia que els fets objecte d'un expedient sancionador poden ésser constitutius de delictes o falta, l'Administració ha de traslladar les actuacions a l'autoritat judicial competent i deixar en suspens el procediment sancionador fins que aquesta no es pronunciï. Aquesta suspensió no afecta l'expedient incoat per al restabliment de la situació anterior a la comissió de la infracció o, si s'escau, per a l'abonament de les indemnitzacions pels danys i perjudicis ocasionats.

-3 La sanció de l'autoritat judicial a què es refereix l'apartat 2 exclou la imposició de multa administrativa. Si la resolució judicial és absolutòria, l'Administració pot continuar la tramitació de l'expedient sancionador, respectant els fets que els tribunals hagin declarat provats.

Capítol IV

Sancions

Article 50

Graduació

-1 Les infraccions regulades per aquesta Llei són sancionades amb les multes següents:

a) Les infraccions lleus, amb una multa de fins a 1.000.000 de pessetes.

b) Les infraccions greus, amb una multa de fins a 5.000.000 de pessetes.

c) Les infraccions molt greus, amb una multa de fins a 50.000.000 de pessetes.

En qualsevol cas, les multes assenyalades per les lletres anteriors s'han d'incrementar fins al total del benefici obtingut per l'infractor.

-2 Les sancions s'han de graduar d'acord amb la gravetat del fet constitutiu de la infracció, tenint en consideració els danys i perjudicis produïts, el risc objectiu que derivi de la infracció per al domini públic o per a tercers, l'existència d'intencionalitat o de reiteració i la reincidència.

-3 Als efectes d'aquesta Llei, es considera reincidència la comissió en el termini d'un any de més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma.

-4 La imposició de sancions per infraccions correspon als òrgans següents:

a) Al director general de Carreteres, les sancions de fins a 5.000.000 de pessetes.

b) Al titular del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, les sancions d'entre 5.000.000 i 50.000.000 de pessetes.

c) Al Govern de la Generalitat, les sancions de quantia superior, com a conseqüència del major benefici obtingut per l'infractor.

Article 51

Exigibilitat

-1 L'import de les multes i de les despeses ocasionades per l'execució subsidiària de les actuacions de restitució dels béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció pot ésser exigit per via administrativa de constrenyiment.

-2 La suspensió dels acords d'imposició de sancions o de reparació dels danys ocasionats requereix que l'interessat en garanteixi l'import.

Article 52

Multes coercitives

-1 Per a l'execució dels actes administratius que impliquin conforme a aquesta Llei, una obligació per als destinataris, es poden imposar multes coercitives, d'acord amb el que disposa el procediment sancionador administratiu general, amb el requeriment i l'advertència previs corresponents.

-2 Les multes coercitives, que poden ésser reiterades, no poden ésser d'una quantia superior a 100.000 pessetes cada una.

-3 La imposició de multes coercitives és independent de la imposició de multes en concepte de sanció, i hi és compatible.

Article 53

Restitució del medi a l'estat anterior

-1 La imposició de sancions és independent de l'obligació, exigible en qualsevol moment, de restituir el medi físic a l'estat anterior a la comissió de la infracció i de l'obligació d'indemnitzar dels danys i perjudicis ocasionats, d'acord amb el que estableix l'article 45.

-2 Correspon a l'Administració titular de la via de fixar, mitjançant la resolució corresponent, el termini en què l'infractor ha de procedir a la restitució dels béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció i l'import de la indemnització dels danys i perjudicis ocasionats.

Disposicions addicionals

Primera

Termini de modificació del Pla de carreteres

El Pla de carreteres de Catalunya vigent, aprovat pel Decret 311/1985, del 25 d'octubre, ha d'ésser modificat per a adaptar-lo a les determinacions d'aquesta Llei en el termini de sis mesos.

Segona

Ús del català en els rètols indicadors

Sens perjudici de la normativa general aplicable en la matèria, els indicadors de senyalització de la circulació a les carreteres de Catalunya han d'ésser almenys en català. La toponímia hi ha de figurar en català o en aranès, d'acord amb la normativa de la Generalitat de Catalunya.

Tercera

Actualització de les sancions

S'autoritza el Govern de la Generalitat per a actualitzar, mitjançant decret, les quanties de les sancions i les multes coercitives fixades per aquesta Llei, d'acord amb les variacions de l'índex de preus al consum.

Quarta

Termini d'aprovació del Catàleg de carreteres

En el termini d'un any de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern de la Generalitat ha de presentar al Parlament, per a la seva aprovació, el Catàleg de carreteres de la Generalitat.

Cinquena

Modificacions del Pla i del Catàleg de carreteres

El Govern ha de comunicar al Parlament de Catalunya les modificacions que s'introdueixin en el Pla de carreteres de Catalunya i les actualitzacions del Catàleg de carreteres de la Generalitat.

Sisena

Actualització de les determinacions del títol cinquè

S'autoritza el Govern perquè modifiqui les determinacions contingudes en el títol cinquè susceptibles d'ésser objecte de regulació reglamentària d'acord amb el procediment administratiu vigent i, particularment, les referents a les mesures cautelars i als òrgans administratius competents per a la imposició de les sancions.

Disposicions transitòries

Primera

Traspàs de competències de les diputacions

-1 La Generalitat assumeix, en virtut d'aquesta Llei, la titularitat de les xarxes de les carreteres de les diputacions de Barcelona, Girona, Lleida i Tarragona. Això no obstant, l'efectivitat de la transferència queda supeditada a la finalització del procediment regulat per l'apartat següent.

-2 Allò a què es refereix l'apartat 1 comporta el traspàs a la Generalitat dels mitjans personals i materials afectes als serveis i dels recursos econòmics corresponents.

Es formaran quatre grups de treball, un grup per cadascuna de les diputacions catalanes, integrats per representacions paritàries de l'Administració de la Generalitat i de cadascuna de les diputacions respectives, amb l'objectiu d'aconseguir la integració de les carreteres provincials en la xarxa de carreteres de la Generalitat.

-3 Mentre no serà efectiva la transferència regulada en aquesta disposició, les diputacions continuaran explotant les carreteres de la seva xarxa actual, a la qual continuaran afectant els recursos econòmics que corresponguin.

Segona

Gestió de la xarxa viària de la Generalitat

-1 La Generalitat, a partir del moment en què sigui efectiva la transferència a què es refereix la disposició transitòria primera, ha d'adoptar les determinacions necessàries per a l'explotació i la classificació tècnica de la xarxa viària de la qual és titular, que té en tot cas la naturalesa de xarxa integrada.

-2 Sens perjudici dels criteris que derivin del caràcter de xarxa integrada, una vegada completat el procediment regulat en la disposició transitòria primera, la Generalitat pot delegar en els consells comarcals la gestió d'aquelles carreteres de la xarxa local que, pel fet d'ésser vies d'interconnexió de nuclis del mateix terme municipal o per llurs característiques pròpies de servei dins una comarca, resulti convenient que siguin objecte de delegació.

-3 L'acord de delegació a què es refereix l'apartat 2 ha d'ésser adoptat pel Govern de la Generalitat amb la conformitat prèvia del consell comarcal corresponent. L'acord ha de fixar els mitjans personals i materials i els recursos econòmics que han d'ésser transferits.

Tercera

Desenvolupament reglamentari

Mentre no es dictaran les disposicions reglamentàries de desenvolupament d'aquesta Llei, es continuaran aplicant les disposicions de caràcter general preexistents, en tot allò que no s'hi oposin.

Quarta

Termini d'aplicació de l'article 32

En el termini de dos anys de l'entrada en vigor d'aquesta Llei ha d'ésser retirada tota la publicitat, sigui del tipus que sigui, que s'oposi al que estableix l'article 32. La retirada de la publicitat no genera cap dret a indemnització.

Cinquena

Participació de les diputacions en el Pla de carreteres

Mentre no es culmini el procediment establert en la disposició transitòria primera, es requerirà l'informe de les diputacions catalanes en el procediment d'aprovació del Pla de carreteres i de les modificacions o les revisions d'aquest.

Disposició derogatòria

Queden derogades la Llei 16/1985, de l'11 de juliol, d'ordenació de les carreteres de Catalunya, i tota altra disposició que s'oposi al que estableix aquesta Llei.

En les disposicions reglamentàries que desenvolupin aquesta Llei s'ha d'explicitar la taula de

vigències.

Disposicions finals

Primera

Es faculten el Govern de la Generalitat i el conseller de Política Territorial i Obres Públiques perquè dictin les normes necessàries per al desenvolupament i l'aplicació d'aquesta Llei.

Segona

La xarxa de camins rurals es regula per la normativa específica que sigui dictada per la Generalitat de Catalunya.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans als quals sigui d'aplicació aquesta Llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals pertogui la facin complir.

Palau de la Generalitat, 30 de setembre de 1993

Jordi Pujol

President de la Generalitat de Catalunya

Josep M. Cullell i Nadal

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques