

I. Disposiciones generales

CORTES GENERALES

26427 *RESOLUCION de 28 de octubre de 1993, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del acuerdo de convalidación del Real Decreto-ley 16/1993, de 1 de octubre, por el que se concede al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un crédito extraordinario por importe de 237.458.944.063 pesetas, para atender insuficiencias producidas durante 1992, en materia de gestión de desempleo, y un suplemento de crédito, por importe de 21.907.000.000 de pesetas, para completar las aportaciones del Estado a la Seguridad Social con destino a pensiones no contributivas.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.2 de la Constitución, el Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, acordó convalidar el Real Decreto-ley 16/1993, de 1 de octubre, por el que se concede al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un crédito extraordinario por importe de 237.458.944.063 pesetas, para atender insuficiencias producidas durante 1992, en materia de gestión de desempleo, y un suplemento de crédito, por importe de 21.907.000.000 de pesetas, para completar las aportaciones del Estado a la Seguridad Social con destino a pensiones no contributivas, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 238, de 5 de octubre de 1993, y corrección de errores publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 246, de 14 de octubre de 1993.

Se ordena la publicación para general conocimiento. Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de octubre de 1993.—El Presidente del Congreso de los Diputados,

PONS IRAZAZABAL

COMUNIDAD AUTONOMA DE CATALUÑA

26428 *LEY 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.*

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

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

LEY 7/1993, DE 30 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS

Preámbulo

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

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

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

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

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

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

El título primero, de disposiciones generales, delimita el objeto y el ámbito de aplicación de la Ley, establece la clasificación técnica y funcional de las carreteras, así como también su régimen jurídico, y define los conceptos que requieren una concreción que facilite su posterior aplicación. La experiencia alcanzada ha aconsejado introducir el concepto de vía preferente, configurada como carretera de una o más calzadas, con limitación de accesos a las propiedades colindantes y enlaces a distintos niveles.

La Ley perfecciona la clasificación funcional de las carreteras que contenía la Ley 16/1985 y regula el Catálogo de Carreteras de la Generalidad como instrumento básico para disponer de una relación detallada, clasi-

ficada y actualizada de las distintas vías que integran su red de carreteras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º Objeto.—Es objeto de la presente Ley la regulación de las carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, mediante el establecimiento

de los instrumentos necesarios para garantizar su adecuada ordenación, funcionalidad y protección.

Art. 2.º Ambito de aplicación.—1. Son consideradas carreteras las vías de dominio y uso públicos proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

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

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

b) Las pistas forestales y los caminos rurales.

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

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

Art. 3.º Conceptos técnicos.—Para la interpretación y aplicación de esta Ley se definen los siguientes conceptos técnicos:

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

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

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

d) **Elemento funcional de la carretera:** Toda zona permanentemente destinada a la conservación de la carretera o a la explotación del servicio público viario, así como las destinadas a descanso, estacionamiento, servicios de control del tráfico, instalaciones para la explotación de la vía, auxilio y atención médica de urgencia, peajes, paradas de autobuses y otros fines auxiliares de la vía.

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

Art. 4.º Clasificación funcional.—1. Las carreteras se clasifican, según su función, dentro de las siguientes redes:

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

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

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

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

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

Art. 5.º *Clasificación técnica.*—1. Las carreteras se clasifican, en atención a sus características técnicas, en vías segregadas y carreteras convencionales.

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

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

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

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

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

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

5. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las anteriores categorías. Se podrán establecer por reglamento, según sus características de diseño y construcción, diversas categorías de carreteras convencionales.

Art. 6.º *Catálogo de carreteras de la Generalidad.*—1. El Catálogo de Carreteras de la Generalidad contiene la relación detallada y la clasificación por categorías de todas las carreteras de las que es titular, con expresión de todas las circunstancias necesarias para identificarlas.

2. Corresponde al Parlamento de Catalunya, a propuesta del Gobierno, aprobar el Catálogo de Carreteras de la Generalidad.

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

4. El Catálogo de Carreteras de la Generalidad y sus actualizaciones serán publicados en el «Diario Oficial de la Generalidad de Catalunya».

Art. 7.º *Régimen jurídico.*—1. Las carreteras objeto de la presente Ley son de dominio público, correspondiendo a sus titulares llevar a cabo su ejecución, su gestión y su conservación.

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

Art. 8.º *Normas complementarias.*—1. El Gobierno de la Generalidad, a propuesta del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, establecerá normas y criterios técnicos para el diseño, el servicio y la seguridad viaria de las carreteras y para la información del usuario, de conformidad a la normativa específica aplicable.

2. Las señales informativas de las carreteras a las que se refiere esta Ley y sus elementos funcionales se ajustarán a los criterios gráficos, de diseño y lingüísticos

publicados por los órganos competentes de la Generalidad, sin perjuicio de lo establecido por la normativa general aplicable.

Art. 9.º *Seguridad viaria.*—1. El proyecto de cualquier nueva infraestructura viaria contemplará todos los requisitos necesarios en materia de seguridad.

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

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

Art. 10. *Coordinación.*—1. Las actuaciones de las diversas administraciones en la red de carreteras de Catalunya se efectuarán de conformidad con los principios de coordinación, colaboración, respeto mutuo en el ámbito competencial e información en lo que se refiere a las incidencias mutuas en el sistema de comunicaciones.

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

TITULO II

Planificación y proyectos

CAPITULO PRIMERO

Planificación

Art. 11. *Plan de carreteras de Catalunya.*—1. El Plan de Carreteras de Catalunya es el instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras, en el marco de las directrices de la ordenación territorial.

2. El Plan de Carreteras de Catalunya tiene carácter de plan territorial sectorial, de conformidad con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial.

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

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

5. El plan de Carreteras de Catalunya se revisará como mínimo cada cinco años.

Art. 12. *Coordinación con el planeamiento urbanístico.*—1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico se remitirán, una vez aprobados inicialmente, a la Dirección General de Carreteras para que ésta pueda informar sobre las cuestiones que sean de su competencia.

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

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

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

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

CAPITULO II

Estudios y proyectos

Art. 13. *Tipología*.—1. Para construir nuevas carreteras o modificar las existentes, se redactarán los correspondientes estudios y proyectos, de acuerdo con la siguiente tipología:

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

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

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

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

Art. 14. *Contenido*.—1. Los estudios y proyectos incluidos en el artículo anterior constarán de los documentos que se determinen reglamentariamente.

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

Art. 15. *Procedimiento*.—1. El proyecto de trazado o el estudio previo en los supuestos en los que éste se haya previsto, así como el correspondiente estudio de impacto ambiental, se someterán a información pública durante el plazo de treinta días hábiles, mediante anuncio que se publicará en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña», para que los interesados puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera, la concepción global de su trazado y su compatibilidad medio ambiental. Esta información pública es independiente de la prevista en el procedimiento de expropiación forzosa.

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

3. Si una carretera no está prevista en el vigente planeamiento urbanístico o es incompatible con las determinaciones de este planeamiento y los entes loca-

les afectados manifiestan su disconformidad con el proyecto, que necesariamente será motivada, el expediente será elevado al Consejo Ejecutivo, y éste decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en tal caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado.

4. La resolución de aprobación de los estudios y proyectos de trazado será publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» y se notificará a las Entidades Locales afectadas, a las que se remitirá una copia íntegra del correspondiente estudio o proyecto, a efectos urbanísticos y de coordinación administrativa.

Art. 16. *Protección del medio*.—1. Los proyectos de trazado preceptivos o el estudio informativo previo, en los supuestos en los que se haya previsto, se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa vigente.

2. En el supuesto de que dichos proyectos afecten a espacios naturales, se ajustarán a las determinaciones de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales.

Art. 17. *Aprobación y efectos*.—1. Los estudios y proyectos de carreteras serán aprobados por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

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

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

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

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

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

Art. 18. *Ejecución*.—1. Los proyectos de carreteras son inmediatamente ejecutivos desde su aprobación.

2. Los proyectos de carreteras y las obras de construcción y explotación de las mismas, por el hecho de que constituyen obras públicas de interés general, no están sometidos a licencia municipal ni a otros actos de control preventivo a los que se refiere el artículo 220 de la Ley 8/1987, de 5 de abril, Municipal y de Régimen Local de Cataluña. La ejecución de dichas obras, siempre que se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, únicamente podrá ser suspendida por la autoridad judicial.

3. La Generalidad comunicará a las Entidades Locales afectadas la ejecución de las correspondientes obras antes de su inicio.

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

TITULO III

Financiación y explotación

CAPITULO PRIMERO

Financiación

Art. 19. Modalidades de financiación.—La financiación de las inversiones y los gastos derivados de la construcción, explotación, mejora, conservación, ordenación de accesos y, en general, las actuaciones exigidas para el buen funcionamiento de las carreteras reguladas por la presente Ley, puede agotar una o varias de las siguientes modalidades:

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

b) Mediante los mecanismos previstos en la legislación urbanística.

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

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

Art. 20. Contribuciones especiales.—1. Sólo se pueden imponer contribuciones especiales si de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o explotación de carreteras, accesos y vías de servicio deriva un beneficio especial a favor de personas físicas o jurídicas, aun cuando no pueda cuantificarse en forma específica. A estos efectos, el aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tiene la consideración de beneficio especial.

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

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

- Con carácter general, hasta el 25 por 100.
- En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.
- En los accesos de uso particular para fincas, urbanizaciones o determinados establecimientos, hasta el 90 por 100.

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

- La superficie de las fincas beneficiadas y los metros lineales de fachada o frente de la infraestructura.
- El coeficiente de edificabilidad y los tipos de usos, en suelos urbanos y urbanizables.

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

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

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

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

CAPITULO II

Explotación

Art. 21. Principios generales.—1. La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, y las actuaciones dirigidas a la defensa de la vía y a la mejora de su uso, incluidas las actuaciones referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y afectación, así como las dirigidas a asegurar la integración de la vía en su entorno y, especialmente, el cumplimiento de las medidas correctoras establecidas.

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

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

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

Art. 22. Áreas e instalaciones de servicio.—1. Las áreas de servicio estarán dotadas de servicios sanitarios de uso público y de teléfono de uso público, y pueden incluir, además de estaciones de servicio y de unidades de suministro de carburantes, talleres de reparación, hoteles, restaurantes y otros servicios similares.

2. Los proyectos de nuevas carreteras o de variantes incluirán, excepto en el caso de justificación de su imposibilidad, la previsión de las citadas áreas y de las estaciones de servicio y unidades de suministro de carburantes y garantizarán una adecuada protección del paisaje y del entorno.

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

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

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

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

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

TITULO IV

Régimen de uso y de protección

CAPITULO PRIMERO

Delimitación del dominio público viario y zonas de protección

Art. 23. *Tipología.*—Con el fin de garantizar la funcionalidad del dominio público viario y asegurar su protección, se establecen en las carreteras las siguientes zonas, que se miden siempre horizontal y perpendicularmente al eje de la vía: De dominio público, de servidumbre y de afectación. También se señala a ambos lados de la carretera la línea de edificación.

Art. 24. *Zona de dominio público.*—1. La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados o de futura ocupación prevista en el proyecto constructivo para la carretera y sus elementos funcionales y, salvo que excepcionalmente se justifique por razones geotécnicas del terreno su innecesariedad, una franja de terreno, a ambos lados de la vía, medida desde la arista exterior de la explanación, de 8 metros de ancho en autopistas y vías preferentes y de 3 metros en las carreteras convencionales.

2. En los supuestos especiales de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, puede fijarse como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal de los extremos de las obras sobre el terreno y, en cualquier caso, se considera de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. En el caso de los túneles, la determinación de la zona de dominio público se efectúa de conformidad con las características geométricas y geológicas del terreno y con la altura de éste sobre el túnel.

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

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

Art. 25. *Utilización de la zona de dominio público.*—1. En la zona de dominio público sólo pueden realizarse las obras y las actuaciones directamente relacionadas con la construcción y explotación de la vía y sus elementos funcionales, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2.

2. El Departamento de política Territorial y Obras Públicas podrá autorizar, en función de las exigencias del sistema viario, la ocupación del subsuelo de la zona de dominio público, preferentemente en la franja de un

metro situada en la parte más exterior de dicha zona, para la implantación o la construcción de las infraestructuras imprescindibles para la prestación de servicios públicos esenciales. Se determinarán reglamentariamente las condiciones a las que deben sujetarse dichas autorizaciones a precario, los derechos y las obligaciones que asume el sujeto autorizado, el plazo de duración de la autorización, el canon de ocupación que se fije, en su caso, y los supuestos de revocación.

Art. 26. *Zona de servidumbre.*—La zona de servidumbre consiste en dos franjas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 24 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en las autopistas y vías preferentes y de 8 metros en el resto de carreteras, medidos desde las citadas aristas.

Art. 27. *Utilización de la zona de servidumbre.*—1. En la zona de servidumbre sólo se pueden realizar los usos y las actividades previamente autorizados que sean compatibles con la seguridad de la vía y con la finalidad propia de esta zona.

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

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

Art. 28. *Zona de afectación.*—La zona de afectación consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en las autopistas y vías preferentes; de 50 metros en las carreteras convencionales de la red básica y de 30 metros en el resto de carreteras de las demás redes, medidos desde las mencionadas aristas.

Art. 29. *Utilización de la zona de afectación.*—En la zona de afectación, la ejecución de cualquier tipo de actividad, la realización de obras o instalaciones, fijas o provisionales, el cambio de uso o de destino y la plantación o tala de árboles requieren la autorización previa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Sólo se pueden realizar sin autorización previa los trabajos propios de los cultivos agrícolas, siempre y cuando no resulten afectadas en absoluto la zona de dominio público ni la seguridad viaria.

Art. 30. *Línea de edificación.*—1. La línea de edificación se establece a ambos lados de la carretera. En la zona comprendida entre la línea y la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes.

2. La línea de edificación se situará, respecto a la arista exterior de la calzada, a 50 metros en las autopistas, las vías preferentes y las variantes que se construyan con el objeto de suprimir las travesías de población, y a 25 metros en el resto de carreteras.

Art. 31. *Supuestos especiales de la línea de edificación.*—1. En las carreteras o tramos que transcurren por suelo urbano, el planeamiento urbanístico, previo informe favorable de la Dirección General de Carreteras, puede establecer la línea de edificación a una distancia inferior a la regulada en el artículo 30.

2. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, previo informe favorable de los Ayuntamientos

afectados, puede establecer la línea de edificación, si las circunstancias geográficas o socioeconómicas lo aconsejan, a una distancia inferior a la regulada con carácter general, en zonas concretamente delimitadas.

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

Art. 32. *Publicidad*.—1. Queda prohibida la realización de publicidad, excepto en los tramos urbanos, en una franja de 100 metros medida desde la arista exterior de la calzada y, en cualquier caso, la visible desde la zona de dominio público de la carretera.

Esta prohibición no dará derecho a indemnización.

2. A los efectos establecidos en el apartado anterior, no se consideran publicidad los carteles informativos, ni los rótulos o instalaciones similares indicativos de establecimientos mercantiles o industriales, siempre que se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad y no incluyan ningún tipo de información adicional.

3. Son carteles informativos:

- a) Las señales de servicio.
- b) Los que indiquen lugares, centros o actividades de atracción o interés turístico o cultural.
- c) Los que exige la normativa internacional.

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

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

Art. 33. *Autorización administrativa*.—1. Corresponde al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas otorgar las autorizaciones para la realización de las obras o actividades a las que se refiere este capítulo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. El otorgamiento de autorizaciones para la realización de obras o actividades en las travesías y los tramos urbanos se regula por el capítulo III de este título.

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

CAPITULO II

Funcionalidad de la vía y accesos

Art. 34. *Funcionalidad de la vía*.—1. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede imponer, en el ámbito de sus competencias, si las condiciones, la situación, las exigencias técnicas o la seguridad de la vía lo exigen, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en determinados tramos o partes de una carretera.

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

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

3. Se pueden establecer, previo informe de los órganos afectados, limitaciones a la circulación de diferentes

tipos de vehículos en función de la naturaleza y las características de las carreteras.

4. Los usos singulares de una vía que impliquen una peligrosidad o una intensidad especiales, en tramos con sobrecarga de tráfico, serán objeto de autorización específica. La obtención de esta autorización especial está sujeta, entre otros requisitos, a la obligación de constituir una garantía por el importe de los posibles daños, estimando contradictoriamente, en función del tráfico diario.

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

Art. 35. *Accesos*.—1. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos donde se deben construir dichos accesos.

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

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

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

CAPITULO III

Tramos urbanos y travesías

Art. 36. *Concepto y régimen jurídico*.—1. Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones de este capítulo y, en lo que les sea de aplicación, por el resto de disposiciones de la presente Ley.

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

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

Art. 37. *Autorizaciones*.—1. Corresponde a los Ayuntamientos, previo informe favorable del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, otorgar las autorizaciones para realizar en la zona de dominio público exterior a la calzada, en los tramos urbanos y las travesías de las carreteras, las obras y actuaciones mencionadas en el artículo 25.1. Las obras y las actuaciones que deben ser realizadas por la administración titular del dominio no requieren dicha autorización, pero deben ser notificadas previamente al Ayuntamiento correspondiente.

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

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

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

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

Art. 38. *Traspaso de vías urbanas.*—1. Las carreteras de la Generalidad o los tramos concretos que pasen a integrarse en la red viaria municipal, se pueden traspasar a los Ayuntamientos respectivos, a propuesta de éstos o por iniciativa de la Administración de la Generalidad, cuando exista acuerdo entre las administraciones cedente y cesionaria.

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

CAPITULO IV

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

Art. 39. *Régimen general.*—Las limitaciones de usos y actividades impuestas por la presente Ley a los propietarios o titulares de derechos sobre inmuebles configuran el contenido ordinario del derecho de propiedad y no dan lugar a indemnización.

Art. 40. *Afectaciones singulares.*—La ocupación por la Administración de la zona de servidumbre o de la zona de afectación y los daños y perjuicios que, en su caso, se produzcan son indemnizables en los términos que determina la legislación general aplicable.

Art. 41. *Conservación de inmuebles.*—1. Los propietarios de terrenos, construcciones y cualesquiera otros bienes afectados por las determinaciones de la presente Ley deben mantenerlos en las condiciones de seguridad, salubridad y ornato público exigibles, de acuerdo con la legislación urbanística. La Administración de la Generalidad pondrá en conocimiento de la corporación local correspondiente el incumplimiento de esta obligación, a los efectos de lo establecido en la legislación urbanística.

2. En el supuesto de que una construcción, por su estado ruinoso, pueda ocasionar daños a la carretera o ser motivo de peligro para la circulación, la Administración de la Generalidad o el Ayuntamiento correspondiente adoptarán las medidas cautelares que sean necesarias para garantizar la seguridad de la vía. El Ayuntamiento debe acordar lo que resulte procedente para incoar el expediente correspondiente de declaración de ruina o de demolición, en el supuesto de que la ruina sea inminente, de acuerdo con la normativa vigente.

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

TITULO V

Protección de la legalidad y régimen sancionador

CAPITULO PRIMERO

Medidas de protección

Art. 42. *Medidas cautelares.*—1. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas ordenará la paralización inmediata de las obras y la suspensión de los usos que carezcan de la autorización preceptiva o no se ajusten a las condiciones de la autorización otorgada.

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

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

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

Art. 43. *Suspensión de los efectos de las autorizaciones y las licencias.*—Si el contenido de una autorización o de una licencia constituye una infracción viaria de carácter notorio y grave, el órgano que la ha otorgado debe acordar la suspensión de sus efectos y la paralización inmediata de las obras iniciadas y proceder, en el plazo de tres días, a trasladar el acuerdo a la sala contencioso-administrativa competente, a efectos de lo establecido en el artículo 118 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Art. 44. *Nulidad de autorizaciones y licencias.*—Son nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y las licencias otorgadas contraviniendo lo establecido en la presente Ley.

Art. 45. *Daños al dominio público viario.*—1. La producción de daños a una carretera y a sus elementos funcionales origina la incoación y la tramitación del expediente administrativo correspondiente al presunto responsable, a fin de determinar la indemnización de los daños y perjuicios causados, que es exigible por vía de apremio.

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

CAPITULO II

Infracciones

Art. 46. *Tipificación.*—1. La vulneración de las prescripciones contenidas en la presente Ley tiene la consideración de infracción administrativa.

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

3. Son infracciones leves:

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

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

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

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

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

4. Son infracciones graves:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Son infracciones muy graves:

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

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

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

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

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

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

g) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Art. 47. Prescripción.—El plazo de prescripción de las infracciones es de cuatro años para las graves y las muy graves y de un año para las leves, a contar desde la fecha de comisión de la infracción o, si ésta es continuada, desde la fecha de realización del último acto en que se consuma.

CAPITULO III

Procedimiento sancionador

Art. 48. Responsabilidad.—1. Son responsables de las infracciones administrativas el promotor de la actividad, el empresario o la persona que la ejecuta y el técnico Director. A estos efectos, se considera como promotor el propietario del suelo sobre o bajo el cual se comete la infracción, y también el agente, el gestor o el impulsor.

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

Art. 49. Tramitación.—1. El procedimiento sancionador se ajustará al procedimiento reglamentariamente establecido y a la normativa general aplicable.

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

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

CAPITULO V

Sanciones

Art. 50. Graduación.—1. Las infracciones reguladas en la presente Ley serán sancionadas con las multas siguientes:

a) Infracciones leves, multa hasta 1.000.000 de pesetas.

b) Infracciones graves, multa hasta 5.000.000 de pesetas.

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

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

2. Las sanciones se graduarán de acuerdo con la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, teniendo en consideración los daños y perjuicios producidos,

el riesgo objetivo que de la infracción se derive para el dominio público o terceros, la existencia de intencionalidad o reiteración y la reincidencia.

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

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

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

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

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

Art. 51. *Exigibilidad*.—1. El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución de los bienes al 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 el interesado garantice su importe.

Art. 52. *Multas coercitivas*.—1. Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen conforme a la presente Ley, una obligación para los destinatarios, se podrán imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo que dispone el procedimiento sancionador administrativo general, con el correspondiente requerimiento y apercibimiento previos.

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

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

Art. 53. *Restitución del medio al estado anterior*.—1. La imposición de sanciones es independiente de la obligación exigible en cualquier momento, de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar de los daños y perjuicios ocasionados, de acuerdo con lo que establece el artículo 45.

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

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. *Plazo de modificación del Plan de Carreteras*.—El Plan de Carreteras de Cataluña vigente, aprobado por el Decreto 311/1985, de 25 de octubre, debe ser modificado para adaptarlo a las determinaciones de la presente Ley en el plazo de seis meses.

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

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

Cuarta. *Plazo de aprobación del Catálogo de Carreteras*.—En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno de la Generalidad presentará al Parlamento, para su aprobación, el Catálogo de Carreteras de la Generalidad.

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuarta. *Plazo de aplicación del artículo 32*.—En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente ley debe ser retirada toda la publicidad, sea del

tipo que sea, que se oponga a lo que establece el artículo 32. La retirada de la publicidad no genera ningún derecho a indemnización.

Quinta. *Participación de las Diputaciones en el Plan de Carreteras.*—Mientras no se culmine el procedimiento establecido en la disposición transitoria primera, se requerirá el informe de las Diputaciones catalanas en el procedimiento de aprobación del Plan de Carreteras y de las modificaciones o las revisiones del mismo.

DISPOSICION DEROGATORIA

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

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

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se faculta al Gobierno de la Generalidad y al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas para que dicten las normas necesarias para el desarrollo y la aplicación de la presente Ley.

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

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

Palacio de la Generalidad, 30 de septiembre de 1993.

JOSEP M. CULLELL I NADAL,
Consejero de Política Territorial
y Obras Públicas

JORDI PUJOL,
Presidente

(Publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 1.807, de 11 de octubre de 1993)

26429 LEY 8/1993, de 30 de septiembre, de modificación de la compilación en materia de relaciones patrimoniales entre cónyuges.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

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

LEY 8/1993, DE 30 DE SEPTIEMBRE, DE MODIFICACION DE LA COMPILACION EN MATERIA DE RELACIONES PATRIMONIALES ENTRE CONYUGES

Exposición de motivos

I. La finalidad de la reforma: La regulación de las relaciones patrimoniales entre cónyuges en la actual compilación del derecho civil de Cataluña debía deducirse de varias normas dispersas por todo el texto legal.

Era conveniente, pues, sistematizar la regulación del régimen de separación de bienes, que se considera oportuno mantener como régimen legal, y los otros regímenes consuetudinarios, además de regular, por vez primera, un régimen de participación en las ganancias con carácter voluntario.

La presente Ley respeta los principios básicos del sistema hasta ahora vigente en materia de régimen económico conyugal, y mantiene la máxima libertad e independencia de los cónyuges. Pero no es insensible a la

necesidad de introducir correctivos en el régimen legal, para evitar las posibles situaciones de desigualdad en el momento de la extinción.

Por otro lado, la presente reforma tiene también como finalidad la reestructuración sistemática de las demás materias reguladas en los capítulos I al IV (artículos 7 al 25) y en los capítulos X y XI (artículos 49 a 62) del título tercero del libro primero de la compilación, de cara a la confección del futuro código de familia en el derecho civil de Cataluña.

II. La estructura de la Ley: La presente Ley, pues, modifica el título tercero del libro primero de la compilación, bajo la rúbrica «De las relaciones patrimoniales entre cónyuges», y se estructura, para ello, de la siguiente forma.

El artículo 1 recoge la modificación de los capítulos I al IV de dicho título (artículos 7 a 25), con el contenido que se describe a continuación.

El capítulo I está dedicado a recoger las disposiciones generales sobre los efectos patrimoniales del matrimonio, con la particularidad de tratar por separado los efectos patrimoniales inter vivos y los efectos patrimoniales post mortem —no sucesorios— del matrimonio. De esta forma, en la sección primera se considera la determinación del régimen económico conyugal, los gastos familiares, la contribución a dichos gastos, la responsabilidad de los cónyuges por deudas familiares y una limitación de la facultad de disposición de la vivienda conyugal y de sus muebles de uso ordinario como medida de protección de la familia. La sección segunda de este capítulo, en cambio, se refiere a los derechos conyugales por mortem: La atribución al cónyuge sobreviviente del ajuar de la vivienda familiar y el año de luto.

El capítulo II está reservado para la regulación de las capitulaciones matrimoniales, en la consideración general de éstos como negocio, y para las donaciones por razón de matrimonio. En este sentido, en la sección primera, relativa a las capitulaciones matrimoniales, se prevé su otorgamiento, la capacidad de los otorgantes y la modificación y la ineficacia de los capítulos, y se añade una norma relativa a la publicidad registral. La sección segunda se refiere a las disposiciones por razón de matrimonio otorgadas en capitulaciones matrimoniales. La sección tercera está dedicada, en cambio, a regular las donaciones otorgadas fuera de los capítulos.

El capítulo III recoge los negocios jurídicos celebrados entre los cónyuges en base a la más completa libertad negocial, introducida ya por la Ley 13/1984, de 10 de marzo, de reforma de la compilación.

El capítulo IV regula el régimen económico matrimonial de separación de bienes, con la innovación que representa la posibilidad de que el cónyuge que se ha dedicado al hogar o ha trabajado desinteresadamente para el otro pueda obtener una compensación, en determinadas situaciones. En este mismo capítulo se incluye la regulación de las compras efectuadas por los cónyuges con pacto de supervivencia —hasta ahora reguladas en el capítulo XII, que queda suprimido— con la introducción de las necesarias modificaciones.

El artículo 2 de la Ley modifica los capítulos X y XI del título tercero del libro primero de la compilación (artículos 49 a 62), que se presentan ahora con el siguiente contenido.

El capítulo X, que incorpora la regulación del régimen económico de participación en las ganancias, se estructura en tres secciones: La primera contiene las disposiciones generales de este régimen; la segunda, las normas relativas a la liquidación del régimen, con la correspondiente determinación de las ganancias y del derecho de participación; finalmente, la tercera se refiere al pago del crédito de participación.

Empresas	Presupuesto de explotación		Presupuesto de capital	
	Recursos	Dotaciones	Recursos	Dotaciones
«Centre per a l'Empresa i per al Medi Ambient, S.A.»	2.566.922,70	2.566.922,70	28.848,58	28.848,58
«Forestal Catalana, S.A.»	18.631.375,23	18.631.375,23	4.543.651,51	4.543.651,51
«Energètica d'Installacions Sanitàries, S.A.»	637.072,83	637.072,83	0,00	0,00
«Sistema d'Emergències Mèdiques, S.A.»	38.901.719,61	38.901.719,61	631.062,71	631.062,71

1485 **LEY 21/2001, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.**

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 21/2001, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.

PREÁMBULO

Por quinta vez consecutiva, la primera fue en el año 1997 se presenta, junto con la Ley de Presupuestos de la Generalidad para el próximo ejercicio, una Ley de medidas fiscales y administrativas que, en conexión con el presupuesto y complementando algunas de sus disposiciones, constituye el instrumento normativo necesario para aplicar determinadas disposiciones de la Ley de Presupuestos tanto en el ámbito fiscal como en otros sectores de la actividad de la Generalidad.

La Ley se estructura en dos títulos: El primero está dedicado a las medidas fiscales y el segundo, a las medidas administrativas. En su conjunto, la regulación afecta a un total de 63 artículos, a los que hay que añadir las disposiciones adicionales, las disposiciones transitorias, las disposiciones derogatorias y las disposiciones finales.

El título I, que incluye, como se ha indicado, las medidas fiscales, se divide en cinco capítulos. En el primero, respecto de los impuestos directos, se establece por primera vez, entre las deducciones en la cuota del impuesto sobre la renta de las personas físicas, la relativa a los donativos a favor de fundaciones o asociaciones que tengan por finalidad el fomento de la lengua catalana, siempre y cuando figuren en el censo de estas entidades que elabora el Departamento de Cultura. Completa el capítulo I la regulación relativa al impuesto sobre sucesiones y donaciones, en la que hay que remarcar como novedad en la normativa de la Generalidad el establecimiento de la tarifa y del cuadro de tramos de patrimonio preexistente y de los coeficientes aplicables para la determinación de la cuota tributaria del impuesto. En cuanto a las reducciones de la base imponible, se mantienen los mismos supuestos que dan derecho a aplicarlo, si bien hay que destacar, por un lado, el incremento de un 10 por 100 de los importes de las reducciones por parentesco y, por otro, la distinción de dos cuantías de la reducción a la que tienen derecho los disminuidos físicos, psíquicos y sensoriales, según el grado de minusvalidez.

El capítulo II del título I está dedicado a los impuestos indirectos y, más concretamente, al impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados. La regulación se extiende a la fijación de los tipos

de gravamen en la modalidad de transmisiones patrimoniales onerosas aplicables en la adquisición de la vivienda habitual por familias numerosas y por minusválidos, los cuales, en ambos casos, se establecen en el 5 por 100. En la modalidad de actos jurídicos documentados y, en concreto, en cuanto a la tributación de los documentos notariales por la cuota gradual, se aprueban dos tipos de gravamen específicos: El 0,1 por 100 aplicable a los documentos de adquisición de viviendas protegidas y de otorgamiento del correspondiente préstamo hipotecario, y el 1,5 por 100 aplicable a los documentos en que se haya renunciado a la exención en el impuesto sobre el valor añadido, y una tarifa por tramos de base imponible aplicable al resto de documentos notariales, con tipos de gravamen que van del 0,5 al 1 por 100.

El capítulo III, relativo a la tributación sobre el juego, establece las cuotas fijas de las máquinas recreativas y de azar, que son objeto de un incremento general del 2 por 100, excepto las máquinas de tipo «B», para las cuales el incremento superior es consecuencia del cambio del importe máximo de la partida, que pasa de 25 pesetas a 20 céntimos de euro (33 pesetas).

El capítulo IV incluye la regulación de los tributos propios de la Generalidad. En primer término, por lo que concierne a la Ley 6/1999, de 12 de julio, de ordenación, gestión y tributación del agua, destaca, por una parte, el incremento de 1,5 a 2 del coeficiente aplicable a los usos domésticos, en el caso de consumos superiores a 12 metros cúbicos/mes y, por otra, la supresión de la deducción en el canon del agua de los importes satisfechos en concepto de canon de derivación. En segundo lugar, el capítulo contiene una amplia regulación sobre tasas de la Generalidad. En concreto, entre las tasas de nueva creación, destacan la tasa por los servicios prestados por el Cuerpo de Mozos de Escuadra, las del Consejo Catalán de la Producción Integrada, las de la Agencia Catalana del Agua y las del Departamento de Enseñanza concernientes a la inscripción en las pruebas para la obtención de determinados títulos. Por otra parte, la Ley hace una refundición del título VII, que regula las tasas del Departamento de Sanidad y Seguridad Social. Otras tasas, pertenecientes a los Departamentos de Presidencia, de Economía y Finanzas, de Cultura, de Industria, Comercio y Turismo y de Medio Ambiente, son objeto de modificación, a la vez que la Ley suprime cuatro tasas correspondientes a los Departamentos de Sanidad y Seguridad Social, de Enseñanza, de Cultura y de Industria, Comercio y Turismo.

Para terminar el título I, el capítulo V incluye dos normas vinculadas con la introducción del euro en el ámbito tributario: La primera, sobre los actos administrativos de naturaleza tributaria, y la segunda, sobre el régimen de admisión de declaraciones y autoliquidaciones tributarias.

El título II de la Ley incluye las medidas administrativas y se divide en cuatro capítulos. Las medidas que esta-

blecen conciernen a las finanzas y el patrimonio de la Generalidad (capítulo I), al sector público (capítulo II), al personal al servicio de la Generalidad (capítulo III) y, finalmente, a varios ámbitos y sectores de la actividad administrativa (capítulo IV).

El primer capítulo se abre con tres modificaciones del texto refundido de la Ley de finanzas públicas de Cataluña. La primera afecta al plazo de prescripción de los derechos de la Generalidad; la segunda, a la tramitación de gastos plurianuales derivados de normas con rango de Ley o convenios; la tercera, la más extensa, afecta a la regulación de las subvenciones, que, por primera vez, incorpora, como normativa propia, el régimen de las infracciones y las sanciones. También dentro de este capítulo se incluyen tres disposiciones en materia de contratación administrativa: Las dos primeras constituyen sendas modificaciones puntuales de una regulación preexistente hecha por la Ley 25/1998, de 31 de diciembre, de medidas administrativas, fiscales y de adaptación al euro, las cuales posibilitan la creación de juntas de contratación para la adjudicación de los contratos menores; la tercera consiste en habilitar la financiación de obras públicas mediante la concesión de dominio público. En el ámbito patrimonial, la Ley incorpora determinadas modificaciones de la Ley 11/1981, de 7 de diciembre, de patrimonio de la Generalidad, en relación con los expedientes de enajenación y cesión de bienes, y de la Ley 6/1999, de 12 de julio, de ordenación, gestión y tributación del agua, y aun la modificación de otras disposiciones de rango legal en materia de seguros.

El segundo capítulo del título II incluye una serie de medidas sobre el sector público de la Generalidad y se abre con una modificación puntual del Estatuto de la empresa pública catalana relativa a la participación en sociedades mercantiles públicas. El resto de medidas afectan a diferentes entidades y organismos. En cuanto al Instituto Catalán de Finanzas, la Ley modifica varias disposiciones de su Ley reguladora concretando y ampliando algunas de sus funciones y reformando su estructura directiva. Con relación al Instituto Catalán del Crédito Agrario, amplía también sus funciones. Crea el Consejo Catalán de la Producción Integrada y regula su estatuto básico. Modifica puntualmente los objetos de actuación del Instituto Catalán del Suelo, de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y de la Entidad Autónoma de Organización de Espectáculos y Fiestas, que pasará a denominarse Entidad Autónoma de Difusión Cultural, y modifica el régimen de tarifas de Puertos de Cataluña.

El tercer capítulo del título II introduce algunas medidas en materia de personal. Concretamente, incorpora el derecho al permiso y a la reducción de jornada para el caso de nacimiento de hijos prematuros o que, por cualquier motivo, deban permanecer hospitalizados después del parto; regula la garantía retributiva de los funcionarios de carrera que hayan ocupado cargos ejecutivos en el sector público; amplía la plantilla del Cuerpo de Abogados de la Generalidad; establece varias condiciones de acceso a plazas de los Cuerpos de Bomberos y de Mozos de Escuadra, y precisa el régimen de incompatibilidades del Cuerpo de Interventores y de las Escalas de Inspectores Tributarios y de Inspectores Financieros.

El cuarto y último capítulo del título II, bajo la rúbrica genérica de «Otras medidas», incluye un conjunto de disposiciones que afectan a los sectores y ámbitos de actuación administrativa siguientes: Pesca marítima, infraestructuras hidráulicas, comercio, juego, carreteras y autopistas, licencias urbanísticas, vivienda, ordenación farmacéutica y comunidades catalanas en el exterior.

Completan la regulación de la Ley, las disposiciones adicionales y transitorias, la disposición derogatoria y

las disposiciones finales. Entre estas últimas destaca la que incluye varias autorizaciones para la refundición de las leyes de finanzas públicas de Cataluña, del Estatuto de la empresa pública catalana, del patrimonio de la Generalidad y del Instituto Catalán de Finanzas.

TÍTULO I

Medidas fiscales

CAPÍTULO I

Impuestos directos

SECCIÓN 1.^a IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

Artículo 1. *Deducciones en la cuota.*

1. En la parte correspondiente a la comunidad autónoma de la cuota íntegra del impuesto sobre la renta de las personas físicas, puede aplicarse, junto con la reducción porcentual que corresponda sobre el importe total de las deducciones de la cuota establecidas por la Ley del Estado reguladora del impuesto, una deducción por donativos a favor de fundaciones o asociaciones que tengan por finalidad el fomento de la lengua catalana y que figuren en el censo de estas entidades que elabora el Departamento de Cultura.

El importe de la deducción se fija en el 15 por 100 de las cantidades dadas, con el límite máximo del 10 por 100 de la cuota íntegra autonómica.

2. Esta deducción queda condicionada a la justificación documental adecuada y suficiente de los presupuestos de hecho y de los requisitos que determinen su aplicabilidad. En particular, las entidades beneficiarias de estos donativos deben remitir a la Dirección General de Tributos del Departamento de Economía y Finanzas, dentro del primer trimestre de cada año, una relación de las personas físicas que han efectuado donativos durante el año anterior, con la indicación de las cantidades dadas por cada una de ellas.

3. Deducciones en la cuota por el nacimiento o adopción de un hijo. En la parte correspondiente a la comunidad autónoma de la cuota íntegra del impuesto sobre la renta de las personas físicas se puede aplicar, junto con la reducción porcentual que corresponda sobre el importe total de las deducciones de la cuota establecidas por la Ley del Estado reguladora del impuesto, una deducción por nacimiento o adopción de un hijo en los términos siguientes:

1. En la declaración conjunta de los progenitores: 300.

2. En la declaración individual, deducción de cada uno de los progenitores: 150.

SECCIÓN 2.^a IMPUESTO SOBRE SUCESIONES Y DONACIONES

Artículo 2. *Reducciones de la base imponible.*

En las adquisiciones mortis causa, incluidas las de los beneficiarios de pólizas de seguros de vida, la base liquidable se obtiene mediante la aplicación sobre la base imponible de las reducciones siguientes, las cuales sustituyen a las del Estado que sean análogos:

a) La que corresponda de las incluidas en los grupos siguientes:

Grupo I: Adquisiciones por descendientes y adoptados menores de veintiún años: 18.000 euros, más 4.500 euros por cada año menos de veintiuno que tenga el

5. Se modifica el artículo 5 de la Ley 1/1991, de 27 de febrero, que queda redactado de la manera siguiente:

«Artículo 5. *Infracciones leves.*

Tienen la consideración de faltas leves las infracciones que supone el incumplimiento, por acción o por omisión, de las obligaciones, los requisitos o las prohibiciones establecidos por esta Ley y por las normas reglamentarias que la desarrollen y concreten, cuando no estén tipificadas como faltas muy graves o graves.»

6. Se modifica el artículo 17 de la Ley 1/1991, de 27 de febrero, que queda redactado de la manera siguiente:

«Artículo 17. *Régimen de recursos.*

1. Contra las resoluciones de los delegados del Gobierno se puede interponer recurso de alzada ante el director o directora general del Juego y de Espectáculos.

2. Contra las resoluciones del director o directora general del Juego y de Espectáculos, excepto en las resolutorias de recurso, se puede interponer recurso de alzada ante el consejero o consejera de Interior.

3. Las resoluciones del consejero o consejera de Interior y las del Gobierno, que agotan la vía administrativa, pueden ser impugnadas de acuerdo con lo que establece la legislación de la jurisdicción contenciosa administrativa.»

7. Se añade una disposición adicional tercera a la Ley 1/1991, de 27 de febrero, reguladora del régimen sancionador en materia de juego, con el texto siguiente:

«3. Todas las referencias que esta Ley hace al Departamento de Gobernación o al consejero o consejera de Gobernación, se deben entender referidas al Departamento de Interior o al consejero o consejera de Interior.»

8. Se añade una disposición adicional cuarta a la Ley 1/1991, de 27 de febrero, reguladora del régimen sancionador en materia de juego, con el texto siguiente:

«Cuarta.

Se prevé la cesión de datos a las empresas titulares de autorizaciones en materia de casinos y bingos de la base de datos de la Dirección General del Juego y de Espectáculos, relativa a las personas que tienen prohibida la entrada a bingos y casinos, según establecen el artículo 30 del Decreto 147/2000, de 11 de abril, y el artículo 21 del Decreto 204/2001, de 24 de julio.»

SECCIÓN 5.^a MEDIDAS EN MATERIA DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS

Artículo 57. *Modificaciones de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.*

1. Se modifica el apartado 2 del artículo 6 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. Corresponde al Gobierno, a propuesta del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, aprobar el Catálogo de carreteras de la Generalidad. El Gobierno debe dar cuenta del mismo al Parlamento de Cataluña.»

2. Se modifica el apartado 2 del artículo 12 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. Los estudios y los proyectos a que se refiere el artículo 13.2, 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. Se modifica el apartado 2 del artículo 13 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. La elaboración del estudio informativo previo es preceptiva, excepto que se trate de ejecutar actuaciones que tengan por objeto el acondicionamiento, el ensanchamiento de plataforma o mejora 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 cualquiera otra actuación relacionada con la mejora y conservación del firme, la señalización de la vía o la ejecución de elementos técnicos complementarios. En estos supuestos, en función del alcance de la actuación, el proyecto se puede someter a audiencia de los afectados. No obstante, en el caso que por la naturaleza o las circunstancias de la actuación, en lugar de un estudio informativo previo en que se redacte un proyecto de trazado, este último queda sujeto a la misma tramitación y a las mismas consecuencias que si se tratara de un estudio informativo.»

4. Se modifica el apartado 2 del artículo 14 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, que queda redactado de la manera siguiente:

«2. Los estudios informativos previos y, en su caso, los proyectos de trazado que se deban de someter a información pública han de incorporar, como documento diferenciado, un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental. Asimismo, deben de prever las afecciones que comportará la realización de los trabajos topográficos y los estudios geotécnicos necesarios para la redacción del proyecto constructivo.»

5. Se modifica el artículo 15 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, que queda redactado de la manera siguiente:

«1. El estudio informativo previo o, si procede, el proyecto de trazado y el correspondiente estudio de impacto ambiental se deben de someter durante un plazo de treinta días hábiles a información pública, mediante un anuncio que se debe de publicar en el "Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya", para que los interesados puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera, la concepción global de su trazado y su compatibilidad 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 de 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, se considera favorable éste.

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 ha de ser motivada, el expediente debe de ser elevado al Gobierno, que debe de decidir si es procedente aprobarlo y ejecutarlo, y en este caso ha de 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 cuales se debe de remitir una copia íntegra del estudio y del proyecto, a efectos urbanísticos y de coordinación administrativa.»

6. Se modifica el artículo 16.1 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, que queda redactado de la manera siguiente:

«1. El estudio informativo previo o el proyecto de trazado a que hace referencia el artículo 13.2 se deben de someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando lo determine la normativa ambiental vigente.»

Artículo 58. *Sistema de aportaciones públicas para la financiación de autopistas y vías en régimen de concesión.*

1. La Generalidad puede contribuir a financiar la construcción o la explotación de nuevas autopistas, de vías en régimen de concesión y de prolongaciones de las existentes mediante aportaciones públicas cuando concurren singulares exigencias derivadas del fin público o el interés general.

2. A efectos de determinación del importe de la aportación pública, se debe de elaborar, previamente, en cada caso, el correspondiente estudio económico de viabilidad en donde se analicen, entre otros aspectos, las diferentes hipótesis de aportación en relación con el marco económico de referencia de la concesión y su estudio de tráfico.

3. Los pliegos de cláusulas particulares y, si procede, el decreto de adjudicación de la concesión han de determinar:

a) La aportación máxima, su naturaleza y, si procede, el concepto presupuestario en que se debe de aplicar.

b) El sistema de cuantificación y determinación de la aportación, de acuerdo con el estudio económico previo, los estudios de tráfico y el plan económico y financiero de la concesión.

c) En el supuesto de aportación temporal o periódica, la previsión o no previsión de su reembolso total o parcial cuando la cuenta de resultados anuales del concesionario sea positiva o se dé cualquier otra circunstancia que se especifique.

d) El plazo de percepción, que en ningún caso puede ser superior al plazo de la concesión.

4. La Intervención General de la Generalidad y el Departamento de Economía y Finanzas deben de informar preceptivamente sobre los pliegos de cláusulas particulares y sus modificaciones posteriores, por lo que hace al sistema de aportación y el plazo del mismo.

SECCIÓN 6.^a LICENCIAS URBANÍSTICAS

Artículo 59. *No sujeción a licencia urbanística de determinadas obras ferroviarias.*

No están sujetas a licencia urbanística municipal o a cualquier otro control urbanístico previo municipal las

obras de construcción, reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras y supraestructuras ferroviarias promovidas por la Generalidad, sus entidades autónomas y las entidades de derecho público que le están adscritas.

SECCIÓN 7.^a MEDIDAS EN MATERIA DE VIVIENDA

Artículo 60. *Modificación de la Ley 24/1991, de la vivienda.*

Se modifica el artículo 39 de la Ley 24/1991, de la vivienda, modificado por la Ley 7/1998, de 8 de junio, que queda redactado de la manera siguiente:

«Artículo 39. *Composición.*

1. La composición del Consejo Asesor de la Vivienda de Cataluña debe de ser determinada por el Gobierno.

2. En el Consejo Asesor de la Vivienda de Cataluña deben de haber representantes, además de la Administración de la Generalidad y de la Administración local, los consumidores y usuarios, los jóvenes, los agentes sociales de carácter sindical, las entidades vecinales, los colectivos profesionales y empresariales vinculados con el sector de la construcción y de la promoción de viviendas y los que intervienen en el tráfico inmobiliario, y las entidades integradas por propietarios de fincas urbanas sujetos a la tutela administrativa de la Generalidad.

3. El presidente del Consejo Asesor de la Vivienda de Cataluña es el consejero o consejera de Política Territorial y Obras Públicas.»

Artículo 61. *Modificación de la Ley 13/1996, de 29 de julio, del registro y el depósito de fianzas de los contratos de alquiler de fincas urbanas y de modificación de la Ley 24/1991, de la vivienda.*

1. Se modifica el apartado 3 del artículo 8 de la Ley 13/1996, de 29 de julio, que queda redactado de la manera siguiente:

«3. Son infracciones leves: el incumplimiento de los requisitos formales que se fijan por reglamento, el incumplimiento de la obligación establecida por el artículo 5 y el depósito de las fianzas fuera del plazo establecido por el artículo 3.1, excepto que se regularice de acuerdo con el artículo 12.»

2. Se suprime el apartado 3 del artículo 9 de la Ley 13/1996, de 29 de julio.

3. Se añade un nuevo artículo 12.bis a la Ley 13/1996, de 29 de julio, con la redacción siguiente:

«Artículo 12.bis.

En el supuesto de que las fianzas se depositen fuera del plazo establecido sin requerimiento previo de la Inspección, se aplica un recargo del 10 % del importe de la fianza, con exclusión de las sanciones que de otro modo se puedan exigir y de los intereses de demora. Si el depósito de la fianza se efectúa fuera del plazo establecido, después del requerimiento de la Inspección, el recargo es del 20 % del importe de la fianza con exclusión de las sanciones que, de otro modo, se puedan exigir y de los intereses de demora. En ambos supuestos, el importe máximo del recargo es de 300 euros.»

de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 5. *Adscripción y medios.*

1. El Consejo Tripartito estará adscrito al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

2. El funcionamiento del Consejo se llevará a cabo con los medios materiales y personales adscritos a la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social.

3. Por la Gerencia de Informática de la Seguridad Social se adoptarán las medidas adecuadas para dotar a la citada Dirección General del soporte técnico necesario para el funcionamiento del Consejo.

Disposición final. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 15 de junio de 2005.

CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN

Sr. Secretario de Estado de la Seguridad Social, Sra. Subsecretaria de Trabajo y Asuntos Sociales, Sr. Secretario General de Empleo y Sr. Presidente de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

10899 LEY 6/2005, de 2 de junio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

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

PREÁMBULO

La Generalidad de Cataluña tiene como grandes objetivos de actuación la consecución del equilibrio territorial y la mejora de la competitividad de la economía catalana.

Para alcanzar estos dos grandes objetivos, Cataluña debe contar con un sistema de infraestructuras que se ajuste a un modelo de desarrollo sostenible y que resulte coherente, eficiente y competitivo. El nuevo sistema debe permitir superar el déficit de determinadas infraestructuras viarias padecido desde hace tiempo y dar respuestas a las necesidades de desarrollo económico del país y generar igualdad de oportunidades, con el máximo respeto por el territorio y por los principios inspiradores de la Ley de la movilidad.

A partir de los objetivos mencionados, la presente ley tiene por objeto articular la intervención de los agentes privados en la financiación de la construcción y explotación de las infraestructuras viarias, en el contexto de la modalidad del contrato de concesión de obra pública

regulado mediante la Ley del Estado 13/2003, del 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Dicha figura contractual, regulada con carácter básico en la legislación estatal de contratos, se define como el contrato en virtud del cual la administración concedente otorga a un concesionario la construcción y la explotación, o solamente la explotación, de obras, y le reconoce el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la obra o en este derecho acompañado del de recibir un precio, de modo que se establece el equilibrio económico-financiero necesario entre ambas partes.

A pesar de la regulación exhaustiva de la ley estatal mencionada, la realidad de los ejes viarios de Cataluña y de las tipologías proyectuales existentes provoca que las previsiones de dicha ley deban ser adaptadas a la dinámica existente en Cataluña, regulada por la Ley 7/1993, de Carreteras. La modificación de la Ley 7/1993, tiene, pues, por objeto desarrollar las normas básicas reguladoras de la concesión de obra pública para conseguir una tramitación ágil de los proyectos y, a su vez, adecuada a las tipologías proyectuales reguladas por la ley de carreteras vigente.

La eficiencia del modelo desarrollado por la presente ley no va en detrimento de la participación institucional y social, sino que la potencia. Así, cabe destacar el establecimiento de dos fases participativas, relativas a la obra en concreto y al modelo de gestión escogido.

Por otra parte, con la presente ley se otorga la máxima seguridad jurídica a la actuación de la Generalidad con respecto a las actuaciones llevadas a cabo ya antes de la entrada en vigor tanto de la ley estatal como de la ley catalana, con el establecimiento de un régimen transitorio, absolutamente necesario para actuar con seguridad ante grandes infraestructuras cuya definición, planificación y ejecución tienen larga duración en el tiempo.

Asimismo, el mantenimiento de la coherencia interna de la presente ley aconseja la modificación de la letra c) del artículo 19 de la Ley de carreteras.

Por último, la presente ley faculta a la Administración de la Generalidad para formalizar convenios con los entes locales para la ejecución de obras incorporadas en los proyectos de carreteras que inciden en la zona de influencia de estas, para evitar las disfunciones que la actuación de administraciones diferentes en un mismo ámbito territorial puede generar.

Artículo 1. *Modificación del artículo 18 de la Ley 7/1993.*

Se añade un apartado, el 5, al artículo 18 de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras, con el siguiente texto:

«5. La ejecución de los proyectos de carreteras puede ser llevada a cabo por la administración titular de la vía o por terceros. 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 su zona de influencia, 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.»

Artículo 2. *Adición de un capítulo a la Ley 7/1993.*

Se añade un capítulo, el III, al título segundo de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras, con el siguiente texto:

«CAPITULO III

Proyectos a ejecutar mediante el contrato de concesión de obra pública

Artículo 18 bis. *Gestión de carreteras bajo el régimen de concesión de obra pública.*

1. La Generalidad puede construir, explotar y gestionar las carreteras de su titularidad mediante el contrato de concesión de obra pública.

2. Las concesiones, por lo que se refiere al objeto, procedimiento de adjudicación, contenido, efectos y extinción, deben regirse por lo previsto por la legislación de contratos de las administraciones públicas. La tramitación de la fase preparatoria de los contratos se efectúa de acuerdo con el procedimiento establecido en dicha legislación, con las especificidades establecidas por la presente Ley.

Artículo 18 ter. *Estudio de viabilidad.*

1. Previamente a la decisión de construir y explotar una carretera bajo el régimen de concesión de obra pública, la Administración debe elaborar y aprobar un estudio de viabilidad del contrato, que permita determinar si es procedente construir y explotar una determinada obra mediante dicho contrato, atendiendo a los factores económicos, sociales y ambientales.

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

a) Un estudio informativo a escala 1:5000. El estudio informativo debe incluir, además, los datos, análisis, informes o estudios necesarios relativos a los siguientes puntos:

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

Valoración de los datos e informes existentes que se refieren al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.

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

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

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

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, derechos y 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 de aplicación.

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

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

Artículo 18 quáter. *Información pública.*

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

2. El estudio de viabilidad debe someterse 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 período improrrogable de treinta días hábiles. Si el informe no se emite en el período indicado pueden proseguirse las correspondientes actuaciones.

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

Artículo 18 quinquies. *Evaluación de impacto ambiental.*

El estudio de viabilidad debe someterse a la evaluación de impacto ambiental de acuerdo con lo establecido por la normativa sectorial de aplicación.

Artículo 18 sexties. *Aprobación.*

1. El estudio de viabilidad, o el estudio de viabilidad económico-financiera, en su caso, es aprobado por el consejero o consejera de Política Territorial y Obras Públicas.

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 expropiación forzosa, ocupación temporal e imposición o modificación de servidumbres.

Artículo 18 septies. *Anteproyecto de construcción y explotación.*

1. Una vez aprobado el estudio de viabilidad, debe elaborarse el anteproyecto de construcción y explotación, que debe contener, como mínimo, la siguiente documentación:

a) Una memoria, en la que deben exponerse las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, económicos, medioambientales y administrativos considerados en atención al objetivo fijado, así como la justificación de la solución que se propone. La memoria debe ir acompañada de los correspondientes datos y cálculos básicos.

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. Asimismo, deben contener 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 estos en un plano parcelario.

c) Un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de la obra, en el que debe indicarse la forma de financiación y el régimen tarifario que regirá la concesión, y que debe incluir, en su caso, la incidencia o contribución en estos de los rendimientos que puedan corresponder en las zonas de explotación comercial complementarias del anteproyecto.

d) Los planos de trazado, entre los cuales deben incluirse 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 tiene que ser, como mínimo, 1:1000 en el trazado, y una escala superior en 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 deban realizarse, partiendo de las mediciones aproximadas y sus correspondientes valoraciones.

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, debe elaborarse, si lo exige la normativa sectorial de aplicación, un estudio de impacto ambiental, que hay que tramitar de conformidad con la legislación sectorial, y el estudio de evaluación del impacto sobre la movilidad previsto por el artículo 18 ter.

Artículo 18 octies. *Información pública.*

1. El anteproyecto de construcción y explotación debe someterse a información pública por un período de treinta días hábiles, período que puede ser prorrogado en quince días hábiles, como máximo, por razón de la complejidad del anteproyecto, con el fin de que los interesados 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 debe someterse a informe de las entidades locales afectadas y, si procede, de la Administración del Estado, simultáneamente a la información pública y por el mismo período determinado en el apartado anterior. Si el informe no se emite en el período indicado pueden proseguirse las correspondientes actuaciones.

Artículo 18 novies. *Aprobación.*

Corresponde al consejero o consejera de Política Territorial y Obras Públicas la aprobación del anteproyecto de construcción y explotación.»

Artículo 3. *Modificación del artículo 19 de la Ley 7/1993.*

Se modifica la letra c) del artículo 19 de la Ley 7/1993, del 30 de septiembre, de carreteras, que queda redactada del siguiente modo:

«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.»

Disposición adicional

De acuerdo con lo previsto por la disposición final tercera de la Ley del Estado 13/2003, del 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, y al objeto de aplicar de forma efectiva los requisitos establecidos por dicha ley a todas las concesiones pendientes de licitar en el momento de su entrada en vigor, y sin perjuicio de los principios de economía y conservación de los actos, las obras reguladas por la Ley 7/1993, de carreteras, cuyo estudio informativo o proyecto de trazado y estudio de impacto ambiental han sido sometidos a información pública con anterioridad a la aprobación de la presente ley de modificación, se pueden licitar cumpliendo previamente el trámite de formular la declaración de impacto ambiental, si no se ha efectuado, y el de redactar el correspondiente estudio de viabilidad económico-financiera y, en su caso, el anteproyecto de construcción y explotación y someterlos a información pública de acuerdo con lo establecido por la presente ley.

Disposición transitoria.

En todo lo no previsto por la presente ley es aplicable la Ley del Estado 13/2003, del 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

Disposición final

La presente ley entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

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

Palacio de la Generalidad, 2 de junio de 2005.

Pasqual Maragall i Mira,
Presidente

Joaquim Nadal i Ferreras,
Consejero de Política Territorial
y Obras Públicas

(Publicada en el «Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 4.400, de 7 de junio de 2005)

I. Disposiciones generales

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA

14193 *LEY 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras.*

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras

PREÁMBULO

La red de carreteras ha tenido, históricamente, un papel fundamental en la movilidad de las personas y en el transporte de mercancías, y, por lo tanto, ha sido un vector determinante para el progreso económico y social de Cataluña. Las comunicaciones entre las personas, las relaciones entre pueblos, villas y ciudades, y la articulación del territorio se han desarrollado a través de la red de caminos y carreteras.

La Generalidad tiene competencia exclusiva sobre su red viaria en todo el ámbito territorial de Cataluña y participa en la gestión de la red del Estado en Cataluña, de acuerdo con lo establecido por el artículo 140 del Estatuto de autonomía. Este mismo precepto incluye dentro de las competencias de la Generalidad la ordenación, planificación y gestión integrada de la red viaria en Cataluña.

El ejercicio de la competencia legislativa en esta materia dio lugar, en un primer momento, a la aprobación de la Ley 16/1985, de 11 de julio, de ordenación de las carreteras de Cataluña. En cumplimiento de esta ley, el Gobierno aprobó el Plan de carreteras de Cataluña, mediante el Decreto 311/1988, de 25 de octubre. Posteriormente esta ley fue derogada por la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, modificada parcialmente por las leyes 21/2001, de 28 de diciembre, y 6/2005, de 2 de junio. Estas leyes han constituido una regulación propia y específica del sector.

En cuanto a la titularidad de la red, la Ley 7/1993 determinaba el traspaso a la Generalidad de todas las carreteras de las diputaciones y supeditaba la efectividad de la nueva titularidad de la red a la finalización del procedimiento de traspaso que establecía la propia ley. Este cambio de titularidad nunca no se ha realizado en su totalidad, sino únicamente en los casos en que las características propias de cada vía lo hacían aconsejable.

La Generalidad, desde el momento en que asumió la transferencia de la red de carreteras del Estado, se ha reservado la titularidad y gestión de las redes básica y comarcal, a pesar de que algunas de las carreteras de la

Generalidad tenían funciones de carretera local. A la vez, las diputaciones han continuado gestionando durante más de ciento cincuenta años su red, esencialmente de carreteras locales, a pesar de que algunas tenían funciones de carretera comarcal.

La aprobación de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, y su desarrollo mediante las Directrices nacionales de movilidad, los decretos que regulan los estudios de evaluación de la movilidad generada, y los diferentes planes territoriales y de áreas urbanas determinan unos nuevos paradigmas en la relación entre territorio, urbanismo e infraestructuras que obligan a una visión global y transversal de todos estos ámbitos y que, a la vez, establecen la necesidad de un enfoque multimodal de la movilidad y de sus infraestructuras.

El Plan de infraestructuras del transporte terrestre, aprobado mediante el Decreto 310/2006, de 25 de julio, introdujo por vez primera la planificación conjunta de las redes viarias, ferroviarias, logísticas y del transporte. Asimismo, la aprobación de este plan comportó la definición de las redes básica y comarcal, de modo que el resto de carreteras se consideraban carreteras de la red local.

Una vez establecida la clasificación funcional sistematizada de la red, se ha abierto una nueva etapa que obliga, por razones de eficiencia y optimización de recursos, a aclarar la atribución de la titularidad y competencia de la red de carreteras. La presente ley atribuye la red local a las diputaciones o a los entes supramunicipales que las sustituyan, y las redes básica y comarcal, a la Generalidad.

Esta nueva distribución de la red de carreteras obliga a otorgar a las diputaciones o a los entes supramunicipales que las sustituyan las funciones y competencias en esta materia que la ley reservaba a la Generalidad. Así se equiparan las respectivas titularidades.

Igualmente, y con visión de futuro, se establece un mecanismo ágil que permitirá modificar la red de carreteras de las diferentes administraciones cuando, a consecuencia de las sucesivas actuaciones sobre el territorio, determinados tramos pasen a reunir las características funcionales de una clase distinta de carretera.

También se regula, mediante la elaboración de planes zonales, la posibilidad de que algunos caminos de la red municipal pasen a ser carreteras locales de las diputaciones o de los entes supramunicipales que las sustituyan.

Finalmente, en lo que concierne a la aclaración de la distribución de competencias, la presente ley fija el mecanismo que debe utilizarse para traspasar a las diputaciones las carreteras de la red local de las que era titular la Generalidad y que gestionaba la propia Generalidad. Dicho mecanismo incluye un convenio de financiación para que puedan hacerse inversiones en las carreteras transferidas.

Por otra parte, la presente ley introduce cambios significativos en el ámbito de la publicidad. Los ciudadanos son cada vez más sensibles y exigentes respecto a la calidad del paisaje. Por ello, Cataluña ha sido pionera en la elaboración de una ley del paisaje. La publicidad en zonas

próximas a las carreteras es un elemento que afea el paisaje y que puede suponer un cierto riesgo de distracción para los conductores.

Hasta la entrada en vigor de la presente ley, la publicidad estaba prohibida en el ámbito rural y en el suelo no urbanizable, pero estaba autorizada en el suelo urbano. La presente ley modifica algunos preceptos de la Ley 7/1993 referidos a la publicidad, para aclarar el régimen regulador de esta actividad, que se autoriza exclusivamente en los tramos urbanos que cumplen las condiciones y características técnicas que se establecen, sin perjuicio de ciertas excepciones en los corredores viarios de algunos municipios del entorno de Barcelona y del Baix Llobregat sur, en los que, debido al continuo urbano edificado, el alto grado de ocupación territorial y la alta densidad circulatoria, que da lugar a una conducción más urbana, resulta más adecuado dar un tratamiento diferenciado a la publicidad. Con este nuevo régimen, se da más seguridad a los usuarios, puesto que se eliminan determinados riesgos que derivan de la publicidad.

La presente ley consta de cuatro artículos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

Artículo 1. *Adición del artículo 5 bis a la Ley 7/1993.*

Se añade un artículo, el 5 bis, a la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, con el siguiente texto:

«Artículo 5 bis. *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 establecido por el Estatuto de autonomía, la titularidad de las carreteras de la red local en sus ámbitos territoriales respectivos.

3. Pueden añadirse a la red local de carreteras las que definan como tales los planes zonales que, a tal fin, redacten las diputaciones o los entes supramunicipales que las sustituyan. Estos planes zonales deben ser aprobados por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.»

Artículo 2. *Adición del artículo 10 bis a la Ley 7/1993.*

Se añade un artículo, el 10 bis, al título I de la Ley 7/1993, con el siguiente texto:

«Artículo 10 bis. *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. A tal fin, la administración titular de la carretera debe incoar y tramitar el correspondiente expediente, el cual, con el acuerdo de las administraciones interesadas, debe elevarse 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 deben especificarse con precisión las características de los tramos que se cedan y debe hacerse constar la documentación que las administraciones intercambien.

3. Los acuerdos de cambio de titularidad deben recogerse en el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

4. Lo establecido por el presente artículo no es de aplicación al caso de traspaso de vías urbanas regulado por el artículo 38.»

Artículo 3. *Modificación del artículo 32 de la Ley 7/1993.*

Se modifica el artículo 32 de la Ley 7/1993, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 32. *Publicidad.*

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

2. Las prohibiciones establecidas por el apartado 1 no son de aplicación en los siguientes casos:

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

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

3. A los efectos de lo establecido por el apartado 1, no se consideran publicidad los rótulos informativos, ni los rótulos o instalaciones similares indicativos de establecimientos mercantiles o industriales, siempre y cuando se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad y no incluyan ningún tipo de información adicional.

4. Son rótulos informativos:

a) Las señales de servicio.

b) Los que señalan lugares, centros o actividades de atracción o interés turísticos o culturales.

c) Los exigidos por la normativa internacional.

5. La forma, los colores, las dimensiones y las determinaciones lingüísticas de los rótulos informativos deben ajustarse a los criterios establecidos por la Generalidad, de acuerdo con la normativa general aplicable a esta materia.

6. Los rótulos a que se refiere el apartado 3 requieren la autorización previa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.»

Artículo 4. *Modificación del artículo 36 de la Ley 7/1993.*

Se modifica el artículo 36 de la Ley 7/1993, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 36. *Concepto y régimen jurídico.*

1. Los tramos urbanos y las travesías se rigen por las disposiciones del presente capítulo y, en lo que les sea de aplicación, por las demás disposiciones de la presente ley.

2. Se considera tramo urbano la parte de carretera que transcurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico 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 linda con dicho suelo o dichos terrenos. En cualquier caso, esta circunstancia debe darse en ambos márgenes de la carretera.

3. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existen edificaciones consolidadas por lo menos en dos terceras partes de su longitud y que tiene un entramado de calles por lo menos en uno de sus lados. La determinación de las travesías

debe hacerse de acuerdo con el procedimiento que se establezca por reglamento.

4. En ningún caso se consideran travesías las vías segregadas. Pueden establecerse por reglamento otros supuestos en que las vías no se consideran travesías.»

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

Las competencias que la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, atribuye a la Administración de la Generalidad corresponden también a las demás administraciones públicas que, de acuerdo con lo establecido por dicha ley, son titulares de carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado, y a los órganos competentes de estas, incluido el ejercicio de la potestad sancionadora, que debe ejercerse de acuerdo con lo establecido por el título V de la Ley 7/1993.

Disposición adicional segunda. *Remisiones a los artículos modificados de la Ley 7/1993.*

Las remisiones que el artículo 46.3 y 4 de la Ley 7/1993 hace al artículo 32.4 deben entenderse hechas al artículo 32.6.

Disposición adicional tercera. *Excepciones a las prohibiciones establecidas por el artículo 32.1 de la Ley 7/1993.*

Las prohibiciones establecidas por el artículo 32.1 de la Ley 7/1993 no son de aplicación en los tramos urbanos de carreteras con calzadas separadas en que la velocidad máxima permitida sea inferior a noventa kilómetros por hora de 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.

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 establecida por el artículo 5 bis de la Ley 7/1993, debe hacerse mediante 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 deben especificarse con precisión las características de los tramos que se ceden y debe hacerse constar la documentación que las diputaciones y la Generalidad deben intercambiar para prestar los servicios acordados.

3. Mientras las transferencias de titularidad establecidas por la presente disposición transitoria no sean efectivas, cada una de las administraciones debe seguir ejerciendo las competencias y funciones que hasta el momento de la entrada en vigor de la presente ley ejercía.

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 noventa kilómetros por hora en el caso de los municipios a que se refiere la disposición adicional tercera, debe reti-

rarse en el plazo de dos años si tiene autorización vigente y de un año si no tiene.

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

Disposición derogatoria.

Se derogan las disposiciones transitorias primera y segunda de la Ley 7/1993 y cualquier otra disposición que se oponga a lo establecido por la presente ley.

Disposición final primera. *Evaluación del cumplimiento de los objetivos en materia de publicidad.*

1. En el plazo de dos años a contar de la entrada en vigor de la presente ley, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas debe evaluar el cumplimiento de los objetivos relativos a la aplicación de las medidas en materia de publicidad establecidas por la presente ley.

2. Se autoriza al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas para que constituya un grupo de trabajo que realice el seguimiento y la evaluación de las actuaciones en materia de publicidad establecidas por la Ley 7/1993, especialmente el artículo 32, y la disposición adicional tercera de la presente ley.

Disposición final segunda. *Autorización para refundir la Ley 7/1993 y las disposiciones que la modifican.*

Se autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente ley, refunda en un texto único la Ley 7/1993 y las disposiciones que la modifican. Esta refundición debe comprender la regularización, aclaración y armonización de las disposiciones mencionadas.

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

Palacio de la Generalidad, 31 de julio, de 2008.—El Presidente de la Generalidad de Cataluña, José Montilla i Aguilera.—El consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal i Farreras.

(Publicada en el «Diario Oficial de Cataluña» número 5191, de 8 de agosto de 2008)

14194 LEY 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 12/2008, de 31 de julio, de seguridad industrial.

PREÁMBULO

En las sociedades desarrolladas se utilizan permanentemente, tanto para la producción como para el consumo, una gran cantidad de elementos técnicos: ascensores, grúas, instalaciones y aparatos eléctricos, instalaciones y aparatos de gas, calderas de vapor, instalaciones de calefacción y de frío, vehículos, máquinas diversas, etc. La población, que es usuaria de una gran variedad de productos industriales, a menudo debe compartir el territorio con núcleos de actividad industrial concentrada. Esto