COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA

4272 *LEY 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria.*

PREÁMBULO

I

La Constitución Española establece en su artículo 148.1.5.° que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma, y la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, del Estatuto de Autonomía para Cantabria, atribuye en su artículo 22 a la Diputación Regional de Cantabria esta competencia, con carácter exclusivo, prescribiendo en el artículo 32 que en el ejercicio de estas competencias corresponde a la Asamblea Regional la potestad legislativa, correspondiendo al Consejo de Gobierno la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

II

Transcurrido un tiempo más que suficiente desde la aprobación del Estatuto de Autonomía y de la Ley de Carreteras 25/1988, de 29 de julio, que derogó la anterior Ley de Carreteras de 1974, creando un vacío legal para las carreteras no estatales de la Comunidad Autónoma de Cantabria y que ha obligado a utilizar supletoriamente la normativa estatal, con el consiguiente desajuste entre las necesidades de la región y de las normas a aplicar, se ha hecho necesario acometer la tarea legislativa pendiente dotando a la región de una ley acorde con las características físicas, sociales y culturales de Cantabria.

III

La Ley regula las carreteras regionales diferenciando claramente aquellas cuyo titular es la Diputación Regional de Cantabria, que pasan a denominarse carreteras autonómicas en concordancia con el modelo de Estado establecido en la Constitución, y las carreteras municipales cuya titularidad corresponde a los respectivos Ayuntamientos.

IV

Tanto para la red autonómica como para las redes municipales se establecen unas condiciones en cuanto a su régimen de planificación, construcción y gestión, entendidas en sentido amplio, acordes con las características de la Región y de sus Administraciones, así como unas prescripciones referentes al uso y defensa de las carreteras que permita a los poderes públicos garantizar el adecuado uso de las vías en las mejores condiciones de seguridad y funcionalidad, así como de preservar el futuro del desarrollo territorial en todos los aspectos, para lo cual las infraestructuras de carreteras son parte fundamental.

V

La Ley se estructura en treinta y un artículos distribuidos en tres capítulos, seis disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y una final.

El Capítulo I está dedicado a disposiciones generales, como objeto, titularidad, clasificación y catalogación, estableciendo las necesarias condiciones de coordinación entre las distintas Administraciones Públicas con competencias sobre la materia.

El Capítulo II contempla en dos secciones la planificación y construcción de las carreteras así como la gestión, explotación y financiación de las redes de carreteras.

El Capítulo III, que se distribuye en tres secciones, regula el uso y defensa de las carreteras. En la primera de ellas, que establece las zonas de influencia de las carreteras y las limitaciones de carácter general, se modifican éstas adaptándolas al medio regional cántabro y suavizando las condiciones hasta ahora vigentes, derivadas de la aplicación de la Ley de Carreteras del Estado.

La Sección 2.ª regula las autorizaciones y limitaciones en casos singulares, y la tercera se refiere al régimen sancionador, necesario para cumplir las funciones encomendadas a los órganos administrativos.

VI

La Ley se complementa además de por la normativa estatal establecida en las disposiciones adicionales y transitorias, con la legislación básica del Estado en materia de expropiación forzosa, contratos administrativos, responsabilidad de las Administraciones y procedimiento administrativo y régimen jurídico (C.E. artículo 149.1), Medio Ambiente (C.E. 149.1.23) y régimen general de las comunicaciones (C.E. 149.1.21), todas ellas de gran incidencia en el ámbito de las carreteras.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. La presente Ley tiene por objeto la ordenación y defensa de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y que no estén reservadas a la titularidad del Estado, de conformidad con el artículo 4 de la Ley 25/1988, constituyendo la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Las condiciones mínimas que deberán cumplir estas vías para tal consideración serán desarrolladas reglamentariamente.

3. No tendrán la consideración de carreteras, a los efectos de esta Ley:

a) Las vías, calles y caminos que constituyen la red interna, local y urbana de comunicaciones dentro de cada barrio, pueblo o ciudad, cuando no tengan la consideración de tramo urbano o travesía.

b) Los caminos de servicio de los que sean titulares el Estado, Comunidad Autónoma, organismos autónomos y demás personas de derecho público y, en su caso, de los particulares.

c) Las pistas forestales y los caminos rurales.

d) Los caminos construidos por personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio u otros similares.

4. Se consideran caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de

las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender todos los gastos que ocasione su construcción, conservación y explotación.

Cuando las circunstancias que concurran en los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, deberán abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de satisfacer las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede a efectos de indemnización, la legislación de expropiación forzosa.

Artículo 2. *Titularidad.*

1. En razón de su titularidad las carreteras regionales se clasifican en autonómicas y municipales, constituyendo la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

2. Son carreteras autonómicas las que tienen esa consideración de acuerdo con la Constitución, el Estatuto de Autonomía para Cantabria, el Real Decreto de Transferencias en materia de carreteras y las correspondientes Actas de Entrega, y en concreto:

a) La red de carreteras de la extinta Diputación Provincial de Santander.
b) La red transferida por la Administración General del Estado.
c) Las carreteras construidas por la Diputación Regional.
d) Aquellas carreteras que se transfieran a la Diputación Regional de Cantabria.

La titularidad de las mismas corresponde a la Diputación Regional de Cantabria y todas ellas constituyen la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria.

El órgano encargado de su planificación, proyección, construcción, conservación y explotación es la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

3. Son carreteras municipales:

a) La red de carreteras de los Ayuntamientos y Juntas Vecinales.
b) Las carreteras construidas por los Ayuntamientos y Juntas Vecinales en el ámbito de sus competencias.
c) Aquellas carreteras que se transfieran a los Ayuntamientos.

Todas ellas constituyen la Red Municipal de Carreteras de cada Municipio y el órgano encargado de su planificación, proyección, construcción, conservación y explotación es el Ayuntamiento.

4. La red viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria es de dominio y uso público.

Artículo 3. *Cambio de titularidad.*

1. El cambio de titularidad de una carretera entre la Administración General del Estado y la Administración Autonómica se regirá por lo dispuesto en el artículo 12 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Una vez alcanzado el acuerdo entre ambas Administraciones se elevará por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo al Consejo de Gobierno para su aprobación por Decreto y consiguiente modificación de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria.

2. Las carreteras autonómicas o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas.

A estos efectos, se considera que se adquiere tal condición cuando la vía discurra por tramos mayoritariamente urbanos, el tráfico sea preferentemente urbano y exista alternativa viaria que mantenga la continuidad funcional de la red de carreteras proporcionando un mejor nivel de servicio.

El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo y será resuelto por el Consejo de Gobierno. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular de la citada Consejería cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

3. El cambio de titularidad de carreteras o tramos de ellas entre la Administración Autonómica y los Ayuntamientos, no incluido en el punto anterior, se realizará por mutuo acuerdo cuando resulte conveniente para la gestión y explotación de las mismas.

En estos casos se requerirá la aceptación y el acuerdo de cesión de la Administración correspondiente, otorgados por los órganos de gobierno de las Administraciones implicadas, y completado con la firma de la correspondiente acta de entrega.

4. La apertura al uso público permanente de los caminos de servicio citados en el segundo párrafo del artículo 1.4, exigirá su incorporación a alguna de las redes de carreteras objeto de esta Ley, adquiriendo dichos caminos la consideración de carreteras. Su apertura al uso público permanente requerirá el informe favorable de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, y será acordado por Decreto de Consejo de Gobierno en el caso de incorporación a la red autonómica y por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento en el caso de incorporación a una red municipal.

Artículo 4. *Clasificación.*

1. Las carreteras que constituyen la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria se clasifican jerárquica y funcionalmente en razón de su situación geográfica y de sus características geométricas y funcionales de uso y de explotación en: Regionales o Primarias, Comarcales o Secundarias y Locales; y su conjunto identificativo y descriptivo constituirá el Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria.

a) Serán clasificadas como Regionales o Primarias aquellas cuyos itinerarios, junto con los de la Red de Interés General del Estado, bien por enlazar los centros de población de Cantabria de mayor rango, bien por facilitar la conexión de esos mismos centros con sus homólogos de los territorios limítrofes, bien por su función importante debido a una elevada intensidad de tráfico o a la accesibilidad territorial, se incluyan en las mismas.

b) Serán clasificadas como Comarcales o Secundarias aquellas carreteras cuyos itinerarios, bien porque sirvan a los tráficos de corto recorrido y a la colección y distribución de tráfico de largo recorrido, bien porque aseguren la conexión de los núcleos de mayor rango con los más próximos de igual rango o con los más importantes de su ámbito de influencia, bien porque faciliten las conexiones de menor importancia con los territorios limítrofes, o bien porque aseguren una cobertura suficiente en cuanto a accesibilidad en todo el espacio regional, se incluyan en las mismas.

c) Se clasificarán como locales las carreteras no comprendidas en alguno de los apartados anteriores. Deben servir de soporte a la circulación intermunicipal y a la conexión entre los núcleos no situados sobre algunas de las carreteras antes definidas y éstas.

2. La clasificación de las carreteras municipales de acuerdo a los criterios establecidos en el punto anterior requerirá el informe previo favorable de la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras.

Artículo 5. *Catálogos.*

1. Los Catálogos de Carreteras son los instrumentos mediante los que se recogen y ordenan las carreteras

reguladas por esta Ley. Comprenderán la relación detallada y la clasificación por categorías de estas carreteras, con expresión de todas las circunstancias necesarias para su identificación.

2. El Consejo de Gobierno aprobará mediante Decreto, a propuesta de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, el Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria, dando cuenta a la Asamblea Regional de Cantabria.

Corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo la actualización periódica de este Catálogo.

3. Los Ayuntamientos procederán a realizar el Catálogo de sus respectivas Redes de Carreteras en la forma indicada en los apartados anteriores con arreglo a su normativa interna, dando cuenta de ello al Consejo de Gobierno de Cantabria.

A tal fin, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a través del Servicio de Vías y Obras Municipales, prestará a los Ayuntamientos el asesoramiento y el apoyo técnico necesario.

4. El Consejo de Gobierno de Cantabria podrá suplir la iniciativa municipal en orden a recopilar, ordenar y catalogar sus respectivas carreteras, en coordinación con sus titulares.

5. La aprobación inicial de los Catálogos y sus sucesivas actualizaciones serán publicadas en el «Boletín Oficial de Cantabria».

6. El conjunto formado por el Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras y los Catálogos de las Redes Municipales constituyen el Catálogo de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y su compilación y difusión será competencia de la Diputación Regional de Cantabria a través de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

CAPÍTULO II

Régimen de las carreteras

SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo 6. *El Plan de Carreteras de Cantabria.*

1. El Plan de Carreteras de Cantabria es el instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras, en el marco de las directrices de la ordenación territorial y tiene carácter de Plan Director Sectorial, de conformidad con la Ley de Cantabria 7/1990, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial de Cantabria.

2. El Plan de Carreteras de Cantabria es el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y debe contener las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades en relación con las carreteras autonómicas y sus elementos funcionales.

3. El Plan de Carreteras de Cantabria y los planes de carreteras de los distintos municipios de la Comunidad Autónoma deberán coordinarse entre sí y con el Plan de Carreteras del Estado y de las Comunidades Autónomas limítrofes, en cuanto se refiere a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

4. Corresponde a la Asamblea Regional de Cantabria, a propuesta del Consejo de Gobierno, aprobar el Plan de Carreteras de Cantabria que tendrá una vigencia de cuatro años.

El contenido, la documentación obligatoria y el procedimiento de aprobación y revisión se regirá por lo establecido en la Ley de Cantabria 7/1990, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial de Cantabria. En todo caso, el Plan de Carreteras incluirá entre sus determinaciones los criterios para dotar a las carreteras de una o dos vías de servicio para peatones, bicicletas, ciclomotores o maquinaria agrícola.

5. El Consejo de Gobierno podrá excepcionalmente acordar, a propuesta de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en el Plan de Carreteras en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados, sin que en ningún caso puedan modificar o afectar a las características y principios básicos recogidos en el Plan.

6. Corresponde a los Ayuntamientos la elaboración y aprobación de los planes de carreteras de sus respectivos municipios, acordes con el planeamiento urbanístico vigente y conforme a su propia normativa.

Artículo 7. *Estudios y proyectos.*

1. La redacción de estudios y proyectos de carreteras de la red autonómica corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo a través del Servicio de Carreteras de la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras.

Estos estudios y proyectos podrán ser realizados por terceros, correspondiendo en tal caso su inspección y control al Servicio citado, que velará por el estricto cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las cláusulas establecidas en los correspondientes contratos.

2. Antes de la aprobación de los estudios y proyectos por el Consejero de obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, deberán ser objeto de aprobación técnica por la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras.

Cuando deban someterse al trámite de información pública serán objeto de aprobación provisional y definitiva, correspondiendo en este caso la aprobación provisional al Consejero y la definitiva al Consejo de Gobierno.

Cuando se emplee el término «aprobación», sin especificación alguna, se entenderá que se trata de aprobación definitiva, salvo que del contexto en que se emplee el término se deduzca claramente lo contrario.

3. La redacción de estudios y proyectos de carreteras de las redes municipales corresponde a los Ayuntamientos respectivos.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a través del Servicio de Vías y Obras Municipales, prestará el asesoramiento y la ayuda técnica necesaria para la realización de los mismos, a solicitud del Ayuntamiento, previa justificación de la carencia o insuficiencia de medios para ello.

4. La aprobación de proyectos de carreteras de nueva construcción, de realización de variantes y los correspondientes a obras de conservación, acondicionamiento y mejora, implicará la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes a los efectos de expropiación forzosa, ocupación temporal e imposición y modificación de servidumbres. Asimismo implica las limitaciones a la propiedad establecidas en esta Ley.

La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en la comprobación del replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras, así como, en su caso, en los proyectos complementarios que puedan aprobarse posteriormente, con efectos desde la fecha en que estas aprobaciones se produzcan.

A los efectos indicados en los dos párrafos anteriores, los proyectos de construcción de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, cons-

trucciones u otros bienes o derechos afectados que se estime preciso ocupar, o adquirir, para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación, así como las modificaciones de los servicios afectados.

Artículo 8. *Impacto ambiental.*

1. Los estudios y proyectos de nuevas carreteras y de variantes de población significativas, en concordancia con el nivel y objeto de cada uno de ellos, deberán incluir la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental y deberán ser informados por el órgano competente en materia de Medio Ambiente en la forma establecida en las correspondientes normas jurídicas que sean de aplicación.

2. En ningún caso tendrán la condición de nueva carretera, los acondicionamientos o mejoras de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general, todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente. En este caso no habrá lugar a tal Evaluación ni al procedimiento ambiental que pudiera corresponder.

Artículo 9. *Información oficial.*

1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes de la red autonómica no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los municipios a los que afecte, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo deberá remitir el estudio o proyecto correspondiente a las Corporaciones locales afectadas, para que lo examinen en el plazo de un mes. Una vez transcurrido dicho plazo y un mes más sin haberse emitido informe, éste se considerará favorable, implicando este acto la necesaria modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico de acuerdo a las determinaciones del estudio o proyecto remitido y debiendo la Corporación local incorporar oficialmente las variaciones producidas.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Gobierno, que decidirá sobre la procedencia de las modificaciones propuestas, y en caso afirmativo ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del estudio o proyecto desde el momento de la notificación de la aprobación al Ayuntamiento afectado.

2. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a cualquier carretera de la red autonómica, la Administración competente que otorgue la aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del instrumento de planeamiento a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, que emitirá informe vinculante en el plazo de un mes. De no remitirse en el referido plazo y un mes más se considerará favorable.

Artículo 10. *Información pública.*

1. Serán objeto de trámite de información pública los estudios correspondientes a nuevas carreteras, las duplicaciones de calzada y variantes significativas dentro del ámbito de aplicación de esta Ley, no previstas en el planeamiento urbanístico.

En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera o variante significativa, a los efectos de esta información pública, las mejoras y ensanches de plataforma, las mejoras de trazado, las mejoras de firme, las variaciones que no afecten a núcleos de población y las obras varias y complementarias, así como en general todas las actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

2. Esta información se llevará a cabo en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de diciembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, durante un período de treinta días hábiles.

Las observaciones formuladas en este trámite podrán versar sobre las circunstancias que justifiquen el interés general de la carretera, sobre la concepción global de su trazado y sobre las alegaciones que deduzcan los administrados en garantía de sus derechos.

3. La tramitación del expediente de información pública corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Artículo 11. *Construcción y conservación.*

1. La dirección, control, vigilancia e inspección de las obras y actuaciones de construcción de carreteras de la red autonómica, así como de los trabajos, obras y actuaciones de conservación y explotación, y también su señalización, balizamiento y defensa, corresponde a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo a través del Servicio de Carreteras de la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras.

Los trabajos a que se refiere el apartado anterior podrán ser realizados por terceros, correspondiendo en tal caso su inspección y control al citado Servicio, que velará por el estricto cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las cláusulas establecidas en el contrato, a través del nombramiento de funcionario técnico titulado, con competencia sobre la materia, como director del contrato.

2. En las carreteras municipales, las funciones descritas en el punto anterior corresponden a los respectivos Ayuntamientos, las cuales podrán ser realizadas por terceros de acuerdo con la Ley de Bases de Régimen Local y la normativa propia de la Corporación.

Los Ayuntamientos, especialmente los que dispongan de menos medios económicos, podrán recabar la colaboración del Consejo de Gobierno de Cantabria para ejercer dichas funciones a través del Servicio de Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Artículo 12. *Control municipal.*

Las actuaciones relativas a las carreteras autonómicas a que se refiere la presente Ley, por constituir obras públicas de interés general, no estarán sometidas a previa licencia y otros actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local.

No obstante lo anterior, quedan sometidas a licencia municipal previa, así como a las tasas e impuestos correspondientes, las obras de construcción que se realicen en las áreas de servicio.

En todos los casos el Consejo de Gobierno de la Diputación Regional comunicará a los Ayuntamientos afectados la ejecución de las correspondientes obras antes de su inicio.

SECCIÓN 2.ª GESTIÓN, EXPLOTACIÓN Y FINANCIACIÓN

Artículo 13. *Gestión.*

1. La Administración titular, con carácter general, gestionará las carreteras y caminos a su cargo.

2. Las carreteras podrán ser gestionadas por cualesquiera de los sistemas de gestión indirecta. En este

caso, los trabajos adecuados serán realizados por terceros, correspondiendo en tal caso a los órganos competentes de la Administración titular la inspección y control, velando por el estricto cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las establecidas en el contrato correspondiente, a través del nombramiento de funcionario técnico titulado, con competencia profesional sobre la materia, como director del oportuno contrato.

Artículo 14. *Explotación.*

1. La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos, policía y vigilancia de las zonas de dominio público y protección, así como las de restauración y protección medioambiental necesarias y conservación del Patrimonio Natural y Cultural, el medio ambiente y el paisaje.

2. Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en condiciones de seguridad, fluidez y comodidad adecuadas.

Artículo 15. *Financiación.*

1. La financiación de las actuaciones en las redes de carreteras se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los Presupuestos de la correspondiente Administración titular, mediante recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de organismos nacionales e internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 16.

La financiación para la rehabilitación del Patrimonio Natural y Cultural afectado por la red viaria o la corrección de los impactos ambientales y paisajísticos producidos será, al menos, un 1 por 100 de la inversión realizada, sin perjuicio de otras consignaciones.

Asimismo, la Diputación Regional de Cantabria podrá establecer la exacción de una tasa que grave la utilización especial de dominio público viario, bien por la peculiaridad o intensidad de uso, bien por la capacidad del deterioro de los elementos configuradores del dominio viario.

2. Con especial referencia a las travesías y tramos urbanos, se arbitrarán medidas e instrumentos de colaboración con los municipios afectados, a fin de compartir las cargas y servicios entre Administraciones interesadas.

Artículo 16. *Contribuciones especiales.*

1. La Administración titular de la vía podrá imponer contribuciones especiales con sujeción a la Ley, cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o conservación de carreteras resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas, como consecuencia de estas actuaciones tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo, a lo largo del tiempo, de las inversiones realizadas y especialmente los titulares de las fincas y establecimientos de todo tipo colindantes y los de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

3. La cantidad a aportar por los sujetos pasivos, referidos al coste total del proyecto de inversión, será:

a) Con carácter general, hasta el 25 por 100.
b) En las vías de servicio, hasta el 80 por 100.

En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos e instalaciones, hasta el 100 por 100.

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurran en los mismos, se determinen de entre los que figuran a continuación:

a) Superficie de las fincas beneficiadas.
b) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones y urbanizaciones.
c) Bases imponibles, en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.
d) Aquellos que se determinen al establecer esta contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

5. El establecimiento de las contribuciones especiales a que se refiere esta Ley será aprobado de conformidad con las normas especiales que le son de aplicación, según se trate de carreteras de la red autonómica o de la red municipal.

CAPÍTULO III

Uso y defensa de las carreteras

SECCIÓN 1.ª ZONAS DE INFLUENCIA DE LAS CARRETERAS DE LAS LIMITACIONES DE CARÁCTER GENERAL

Artículo 17. *Zonas de influencia.*

1. La zona de influencia de las carreteras de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria vendrá determinada por las siguientes: zona de dominio público y zona de protección.

2. Las obras, instalaciones, edificaciones, cierres o cualquier otra obra, ocupación, uso o actividad en terrenos colindantes o sitos en las zonas de influencia de las carreteras de la red autonómica requerirán, en todo caso, autorización expresa de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, sin perjuicio de las licencias urbanísticas y demás autorizaciones que procedieran en derecho y salvo lo que se dispone en la Sección 2.ª de este Capítulo.

3. Las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior se entenderán siempre otorgadas sin perjuicio de terceros o de otros derechos concurrentes, y previa constitución de las fianzas y cánones que sean fijados conforme a Ley por la Administración Regional, acorde a su naturaleza y características, a fin de responder de la buena ejecución de las obras, instalaciones y ocupaciones que se autoricen, así como de las tasas correspondientes.

Artículo 18. *Zona de dominio público.*

1. La zona de dominio público está formada por los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, y una franja de terreno complementaria a cada lado de tres metros de anchura, medidos horizontal

y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección de talud de desmonte, de terraplén o, en su caso, de los parámetros exteriores de las obras de fábrica y sus cimentaciones, con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura y sus cimentaciones.

A los efectos de esta Ley, se consideran elementos funcionales de la carretera, además de la propia calzada y plataforma, los arcenes, bermas, paseos, aceras, carriles bici, cunetas de obras de fábrica, caños, tajeas, alcantarillas, pontones, puentes y las obras de tierra correspondientes, sean desmontes o terraplenes, hasta la arista exterior de la explanación y, en su caso, los muros de contención, así como cualquier otro elemento constructivo ligado a la construcción, explotación y protección de las carreteras.

Asimismo, son elementos funcionales de la carretera:

a) Los centros operativos para la conservación y explotación de la carretera.
b) Las áreas de servicio.
c) Las vías de servicio.

2. La definición de zona de dominio público no implica la declaración de bienes de dominio público de los terrenos y otros bienes comprendidos en la misma, pero implicará la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo declararse la necesidad de ocupación en cada caso concreto en aquellos supuestos en que se justifique esta necesidad.

3. En la zona de dominio público de la carretera no podrá realizarse ninguna obra más que las de acceso a la propia vía convenientemente autorizadas, aquellas que formen parte de su estructura, señalización y medidas de seguridad, así como las que requieran la prestación de un servicio público de interés general salvo lo dispuesto para cierres en la Sección 2.ª de este Capítulo, previa autorización de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, para el caso de las carreteras autonómicas, y de los Ayuntamientos para las carreteras municipales.

4. Cuando en las carreteras exista alguna parte de la zona de dominio público que permanezca aún de propiedad privada, por no haber sido expropiada o voluntariamente cedida o transferida, se podrá autorizar a su titular a realizar en ella cultivos que no impidan o dificulten la visibilidad a los vehículos o afecten negativamente a la seguridad vial y, con las mismas condiciones, a establecer zonas ajardinadas dejando, en todo caso, libre la calzada, la plataforma, el paseo o arcén, la acera, la cuneta y, en su caso, las obras de tierra.

En cualquier caso la Administración titular podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de dominio público para cualesquiera de las finalidades previstas para el servicio de la propia carretera en la legislación estatal de carreteras, procediendo, en su caso, a la correspondiente indemnización, así como a la imposición de las oportunas condiciones.

Artículo 19. *Zona de protección.*

1. La zona de protección consistirá en una franja de terreno a cada lado de la carretera, delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de dieciocho metros, medidos en horizontal, perpendicularmente al eje de la carretera y desde las citadas aristas para las carreteras primarias, catorce metros para las secundarias y diez metros para las locales.

La zona de protección se define con el fin de garantizar la seguridad vial, asegurar la disponibilidad de los terrenos necesarios para la realización de obras de ampliación y de mantenimiento de las carreteras e instalaciones de sus servicios complementarios, así como proteger los usos de los terrenos colindantes del impacto de las vías.

2. Las líneas que delimitan la zona de protección, con carácter general, constituyen las líneas de edificación.

Cuando en una carretera de titularidad autonómica o municipal las edificaciones sean continuadas, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en los párrafos anteriores, la Administración titular de la carretera, previo informe favorable de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, podrá reducir excepcionalmente aquéllas, siempre que quede garantizada una suficiente ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.

3. Sin perjuicio de las situaciones consolidadas, en la zona de protección no se podrán realizar obras de construcción de nueva planta, sustitución, reedificación o instalaciones fijas, ni ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni instalar líneas de alta tensión, carteles o cualquier otro medio de publicidad. Tampoco podrán realizarse obras de urbanización, salvo a título de precario, vinculadas a construcciones o actividades que puedan comprometer en el futuro la finalidad para la que se establece la zona de protección.

4. No obstante, se podrán efectuar en la zona de protección, previa autorización de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo para las carreteras autonómicas y de los Ayuntamientos para las carreteras municipales, pequeñas obras de reparación y conservación de las edificaciones e instalaciones existentes que no supongan en ningún caso incremento de su valor, así como levantar instalaciones fácilmente desmontables y aquellas otras destinadas al servicio de la carretera.

5. En esta zona, los propietarios de los terrenos podrán libremente sembrar y plantar sin más restricciones que las referentes a los cerramientos de sus fincas y, en su caso, las derivadas de la seguridad vial. Las plantaciones y talas de arbolado estarán sujetas a autorización.

6. Se podrán autorizar en esta zona cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimiento de fábrica siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad vial, ni supongan disminución de las facultades de los órganos administrativos en orden al cumplimiento de sus atribuciones, con relación al dominio público viario.

Los demás tipos de cerramiento sólo se podrán construir en la línea de protección.

7. Las limitaciones anteriormente señaladas no confieren a los titulares de derechos reales sobre las fincas incluidas en la zona de protección ningún derecho a indemnización.

No obstante, la ocupación de los terrenos para el emplazamiento de instalaciones, o la realización de actividades públicas, directamente vinculadas con la construcción o mantenimiento de la carretera, y los daños y perjuicios que se causen por su utilización serán indemnizables, de conformidad con lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

8. Los propietarios de los terrenos situados en la zona de protección están obligados a conservarlos en condiciones de seguridad y ornato públicos y, en todo

caso, sin que se pueda provocar afección negativa alguna a la seguridad vial, debiendo ejecutar las obras o actuaciones necesarias para mantenerlos en aquellas condiciones en todo momento y, especialmente, cuando así se ordene por los órganos competentes.

9. El Consejo de Gobierno podrá autorizar la utilización de la zona de protección para usos distintos de los previstos en los puntos 7 y 8 de este artículo, siempre que concurran razones cualificadas de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

Artículo 20. *Otras obras y actividades.*

1. La ejecución de otras pequeñas obras e instalaciones provisionales y la realización de cualquier otra actividad dentro de la zona de protección de las carreteras autonómicas está sujeta al deber de obtener autorización expresa por parte de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, que establecerá las condiciones a que quedarán sometidas.

Las correspondientes a las carreteras municipales precisarán la autorización del Ayuntamiento respectivo.

2. En ningún caso podrán autorizarse obras o actuaciones que disminuyan la seguridad de la vía, dificulten la entrada en la zona de protección y la eventual ocupación de los terrenos, o perjudiquen la explanación de la carretera.

3. Serán nulas de pleno derecho las licencias urbanísticas para la realización de obras y actividades en las zonas de dominio público o protección, sin que previamente se hubieran obtenido las autorizaciones previstas en este artículo.

Artículo 21. *Accesos.*

1. La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo puede limitar los accesos a las carreteras autonómicas y establecer con carácter obligatorio los lugares y las condiciones en que tales accesos deban construirse. Asimismo queda facultada para reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, realizando las expropiaciones e imponiendo las servidumbres que se precisen.

La utilización de los accesos que se autoricen no implicará, en ningún caso, exclusividad. La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo podrá imponer las limitaciones de uso y las servidumbres que considere necesarias sin derecho a indemnización. El coste será siempre a cargo del solicitante.

2. Los accesos a las carreteras municipales se regularán por los respectivos Ayuntamientos en la forma señalada en el punto anterior y de acuerdo con la normativa urbanística vigente.

3. Se consideran accesos:

a) Las conexiones con otras vías.
b) Las entradas y salidas a núcleos urbanos.
c) Las entradas y salidas a zonas rurales.
d) Las entradas y salidas a edificaciones aisladas.
e) Las entradas y salidas a fincas, urbanizaciones y a servicios e instalaciones de cualquier tipo.

4. No se autorizará ningún acceso en que no se cumplan las condiciones siguientes:

a) Que esté suficientemente justificada por el peticionario la imposibilidad de utilización de alguno de los accesos existentes o previstos próximos al solicitado.
b) No poder servirse de otra vía de mayor o menor rango.

Artículo 22. *Publicidad.*

1. Queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de las carreteras regionales, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

2. Podrá autorizarse la instalación de carteles informativos cuando lo requiera la seguridad vial, el mejor servicio de la carretera o el interés general de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Las autorizaciones a terceros no conferirán derechos a sus titulares, pudiendo exigirse su reordenación o supresión cuando varíen las circunstancias en que fueron inicialmente concedidas.

3. Solamente en las travesías de población se podrán colocar, con la autorización de los Ayuntamientos respectivos, anuncios que por su tamaño, tipo de letra o situación, puedan ser leídos únicamente por los peatones. Se exceptúan de este caso los adosados a los edificios, que informen sobre las actividades que se desarrollen en los mismos; no sobresaldrán, en ningún caso, más de un metro de la fachada y sus proyecciones verticales sobre la acera no rebasarán la anchura de la misma.

4. A los efectos anteriores, y con las excepciones que se fijen reglamentariamente, se considerará publicidad todo tipo de anuncio, cartel o instrumento audiovisual cuya finalidad o consecuencia sea requerir la atención de los usuarios de las carreteras.

SECCIÓN 2.ª DE LAS AUTORIZACIONES Y LIMITACIONES EN CASOS SINGULARES

Artículo 23. *Cierres.*

1. Los cierres dentro de las zonas de dominio público en terrenos de propiedad privada sólo se podrán autorizar, excepcionalmente y a precario, en los siguientes supuestos y sin que en ningún caso resulte afectada la seguridad vial, la carretera o sus elementos funcionales:

a) Situando el elemento de cierre a más de dos metros de la arista exterior de la explanación.
b) Muy excepcionalmente, y siempre que queden garantizadas las exigencias de seguridad vial y visibilidad, se podrá autorizar en las carreteras de la red local el cierre a precario y totalmente diáfano, a partir de un metro de la arista exterior de la explanación.
c) Cuando exista una incomunicación natural del terreno a cerrar en la vía pública.

2. En tramos de carreteras sin previsión a medio plazo de ampliación y mejora, donde ya exista una serie de edificaciones, con o sin cierres, consolidadas en suelo no urbano, y siempre que estén ligados biunívocamente a edificaciones, se podrán autorizar, excepcionalmente y a precario, cierres de obra de fábrica en las siguientes condiciones, sin que en ningún caso afecten a la seguridad vial y a la carretera o sus elementos funcionales:

a) Siempre que sean de los mismos materiales que los ya existentes.
b) Siempre que sean de las mismas dimensiones y alineaciones que los ya existentes, vistos desde la carretera.

En caso de reparación o reconstrucción de cierres existentes, la autorización otorgada, en su caso, obligará a cumplir las condiciones anteriores.

3. Con la excepción de lo que resulte de la aplicación del punto 2 anterior, en todos los casos los cierres serán siempre diáfanos, ligeros y fácilmente desmontables, pudiendo la Dirección Regional de Carreteras establecer las condiciones técnicas que deben cumplir estos cierres con el objeto de conseguir un espacio acorde con las características y el entorno natural de la región.

En ningún caso la autorización de cierre supondrá la facultad de obstaculizar la entrada a las zonas de dominio público y protección, ni su posible ocupación a efectos del cumplimiento de sus finalidades para el servicio de la carretera.

La autorización de cualquier tipo de cierre, tanto en la zona de dominio público como en la de protección, no implicará, en ningún caso, que cuando por problemas de inestabilidad de taludes, o por cualquier otra causa, se produzcan dificultades en los desmontes o en otro elemento funcional de la carretera, la Administración venga obligada a proceder a efectuar ningún tipo de reposición del cierre afectado ni abonar indemnización de ningún tipo. El particular autorizado podrá, en su caso, volver a solicitar la oportuna autorización que le permita rehacer el cierre, ajustándose en todo caso a las condiciones impuestas por la Administración autorizante.

4. Las distancias y condiciones establecidas en los puntos anteriores podrán ser modificadas por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Artículo 24. *Tramos urbanos y travesías.*

1. Se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras regionales que discurran por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico vigente.

Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud, y un entramado de calles, al menos en uno de sus márgenes.

2. Los instrumentos de planeamiento establecerán las distancias de edificación a las carreteras autonómicas en los tramos que discurran por suelo urbano, así como por suelo clasificado como núcleo rural.

Con carácter general las distancias mínimas serán:

En carreteras de la red regional: Ocho metros.
En carreteras de la red comarcal: Ocho metros.
En carreteras de la red local: Seis metros.

No obstante, atendiendo a la existencia de edificaciones en las márgenes de la carretera que definan alineaciones consolidadas, podrán reducirse las distancias anteriores, siempre que quede garantizada la seguridad vial. A este respecto la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo emitirá informe vinculante tal y como se establece en el artículo 9.2 de esta Ley.

3. En las carreteras municipales, cuando se produzca el supuesto de hecho señalado en el párrafo anterior, el órgano local correspondiente, garantizando las condiciones señaladas en dicho párrafo y con el informe de la Comisión Regional de Urbanismo, podrá establecer distancias menores de las señaladas en el punto 2.

Artículo 25. *Autorizaciones.*

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público de los tramos urbanos de las carreteras autonómicas y en la zona de protección de éstas, excluidas las travesías, corresponde a los Ayuntamientos, previo informe favorable de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley y sus normas de desarrollo.

2. En la zona de protección de las travesías de carreteras autonómicas corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones situados en ella, que habrán de respetar en todo caso las limitaciones establecidas en esta Ley.

3. La autorización de estaciones de servicio fuera de los tramos urbanos corresponderá a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. El procedimiento de solicitud y otorgamiento se ajustará a lo señalado en el capítulo VIII del título II del Reglamento General de Carreteras.

Artículo 26. *Carreteras o tramos de especial protección.*

1. Podrán ser declarados como carreteras o tramos de especial protección, las carreteras o los tramos parciales de carretera de nueva construcción, los que resulten como consecuencia de obras de mejora o, en su caso, los ya existentes que se determinen por consideración al volumen de inversión, al tráfico que soporten, a la importancia de su función territorial, o a sus condiciones medioambientales.

2. En las carreteras autonómicas la declaración de una carretera o tramo de la misma como de especial protección será efectuada por Decreto del Consejo de Gobierno, previo informe de las Corporaciones municipales afectadas; tal declaración podrá definir una zona de protección para esta carretera o tramo diferente de la establecida con carácter general en esta Ley.

3. En cualquier caso deberán ser declaradas como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos, afecten a bienes de interés cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes, o pongan en peligro los testimonios etnográficos de la cultura material popular.

SECCIÓN 3.ª DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 27. *Medidas de protección.*

1. El Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, a instancia o previo informe de la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras, dispondrá la paralización de las obras y la supresión de los usos y actividades no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, cuando afecten a las carreteras autonómicas.

2. Como medida cautelar, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado anterior, se podrá acordar el precinto de las instalaciones y la retirada de los materiales y la maquinaria que se utilicen en las obras.

3. En el plazo de un mes, contado a partir 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, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo ordenará la demolición de las obras, a cargo del interesado, y procederá a impedir definitivamente los usos. La Consejería procederá de la misma manera si la autorización es denegada porque no resulta ajustada a la normativa vigente.

5. En las carreteras municipales corresponderá al Alcalde la competencia para dictar las resoluciones de los puntos anteriores de acuerdo a la normativa local.

6. Si se hubiesen ocupado terrenos de dominio público, la Administración podrá acordar, además, la inmediata reposición a su estado primitivo.

Artículo 28. *Infracciones.*

1. Las infracciones a lo preceptuado en la presente Ley, quedarán tipificadas en leves, graves y muy graves.

2. Se consideran infracciones leves:

a) La ejecución de obras, instalaciones, cierres y demás actuaciones no permitidas dentro de la zona de influencia de la carretera, sin haber obtenido previamente las autorizaciones requeridas al efecto, o el incumplimiento de las condiciones impuestas para su ejecución, siempre y cuando puedan ser objeto de legalización posterior y siempre que no produzcan afección a la seguridad vial.

b) La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales u objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, sin que se produzca afección a la seguridad vial.

c) La realización, en la explanación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no autorizados, o el incumplimiento de las condiciones impuestas en la autorización que pudiera haber sido otorgada, sin que se produzca afección a la seguridad vial.

3. Se consideran infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de influencia de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior y, en el caso en que lo fueran, produzcan afección a la seguridad vial.

b) La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales y otros objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, produciéndose afección a la seguridad vial.

c) La realización en la explanación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no autorizados, o el incumplimiento de las condiciones impuestas en la autorización que hubiera sido otorgada, produciéndose afección a la seguridad vial.

d) Deteriorar, sustraer o destruir cualquier elemento funcional de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

e) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

f) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera.

g) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

h) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público y protección sin la correspondiente autorización previa.

i) La reincidencia en el mismo expediente de dos o más infracciones leves.

4. Se consideran infracciones muy graves:

a) Deteriorar, sustraer o destruir cualquier elemento funcional de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar sus características o situación cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

b) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la calzada o a los arcenes.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten al sistema de drenaje de la carretera.

d) Establecer en las zonas de influencia de la carretera instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para la propia carretera o los usuarios de la misma, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Dañar o deteriorar la carretera o sus elementos funcionales circulando con pesos, cargas o dimensiones que excedan de los límites autorizados.

f) La reincidencia en el mismo expediente de dos o más infracciones graves.

g) Realizar cualquier clase de publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera.

Artículo 29. *Sanciones.*

1. Las infracciones a que se refiere el artículo anterior serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios causados, en su caso, así como al riesgo e intencionalidad del causante con las siguientes multas:

a) Carreteras autonómicas:

Infracciones leves, multa de 15.000 a 100.000 pesetas. Su imposición corresponde al Director Regional de Carreteras, Vías y Obras.

Infracciones graves, multa de 100.001 a 1.000.000 de pesetas. Su imposición corresponde al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Infracciones muy graves, multa de un 1.000.001 a 5.000.000 de pesetas. Su imposición corresponde al Consejo de Gobierno.

b) Carreteras municipales:

La imposición de sanciones, en las cuantías señaladas en el apartado anterior, corresponde a los Alcaldes de los respectivos Ayuntamientos.

2. Con independencia de las multas que puedan imponerse por las infracciones señaladas, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas conforme a lo establecido en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en la legislación autonómica y en la normativa local.

La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada para la infracción cometida, y su imposición corresponderá al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, en el caso de las carreteras autonómicas y al Alcalde en el de las municipales.

3. Sin perjuicio de la sanción penal o administrativa que se imponga, el infractor estará obligado a la restitución de las cosas y reposición a su estado anterior, con la indemnización de los daños irreparables y perjuicios ocasionados, que se fijarán en el expediente sancionador.

Artículo 30. *Procedimiento sancionador.*

1. El procedimiento para imposición de sanciones se ajustará a lo dispuesto en el Título IX de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, Ley 30/1992, y disposiciones de desarrollo.

2. Las sanciones previstas en esta Sección serán, en todo caso, independientes de la indemnización por daños y perjuicios que procediera, y cuando se deriven de infracciones previstas en esta Ley, su valoración se practicará en el propio expediente sancionador y por los órganos correspondientes de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo para las carreteras autonómicas y a los Ayuntamientos para las carreteras municipales, reflejándose en la resolución del mismo, a los

efectos de su reclamación, junto con la sanción que proceda.

3. Cuando el expediente sancionador se origine por denuncia, la ratificación de los agentes de la autoridad y de los funcionarios y personal afecto al servicio de las carreteras harán fe, salvo prueba en contrario, cuando, con arreglo al Código Penal, no merezca el hecho denunciado mayor calificación.

Artículo 31. *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, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo debe llevarla a cabo inmediatamente, a cargo del causante.

Disposición adicional primera.

Las cuantías de las sanciones a que se refiere la presente Ley podrán ser revisadas por Decreto del Consejo de Gobierno en atención a la evolución de la coyuntura económica o a otras consideraciones.

Disposición adicional segunda.

En todo lo que no contradiga a lo establecido en la presente Ley y al reglamento que la desarrolle, la legislación estatal actuará como supletoria, atribuyéndose al Consejo de Gobierno las facultades asignadas al Consejo de ministros; al Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo las correspondientes al Ministro de Fomento; y a la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras las conferidas a la Dirección General de Carreteras, Delegados del Gobierno y Gobernadores Civiles.

Para las carreteras municipales estas competencias corresponderán a los Alcaldes de los respectivos Ayuntamientos.

Disposición adicional tercera.

La normativa técnica básica de interés general, el sistema internacional de señales y la identificación básica de las carreteras regionales se ajustará a lo establecido en la legislación estatal de carreteras.

Disposición adicional cuarta.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Consejo de Gobierno aprobará el Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria, dando cuenta a la Asamblea Regional.

Disposición adicional quinta.

En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Consejo de Gobierno presentará a la Asamblea Regional de Cantabria, para su aprobación, el Plan de Carreteras de Cantabria.

Disposición adicional sexta.

El Consejo de Gobierno comunicará a la Asamblea Regional de Cantabria las modificaciones que se introduzcan en el Plan de Carreteras así como las actualizaciones del Catálogo de la Red Autonómica de Carreteras de Cantabria.

Disposición transitoria primera.

1. Las disposiciones de la presente Ley serán de aplicación a los procedimientos que se encuentran en trámite en el momento de su entrada en vigor, salvo que resulten restrictivas de los derechos del administrado.

2. Será de aplicación desde su entrada en vigor el contenido del artículo 24 de la presente Ley.

Disposición transitoria segunda.

En tanto no se lleve a efecto la clasificación a que se refiere el artículo 4 de la presente Ley, regirá para todas las carreteras regionales la normativa establecida para las carreteras de la Red Primaria.

Disposición transitoria tercera.

En tanto no se aprueben normas e instrucciones de contenido técnico por parte de la Diputación Regional de Cantabria, serán aplicables las correspondientes al Ministerio de Fomento adaptadas a las características físicas y funcionales de cada uno de los tipos de carreteras definidos en esta Ley.

Disposición transitoria cuarta.

En tanto no se apruebe el correspondiente Reglamento de aplicación de la presente Ley, será de aplicación, el Reglamento General de Carreteras, Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, en lo que no se oponga a la presente Ley.

Disposición transitoria quinta.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley deberá ser retirada cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la presente Ley.

Disposición final única.

El Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria podrá dictar las disposiciones reglamentarias oportunas, en ejercicio de la potestad que le corresponde por lo dispuesto en el Estatuto de Autonomía.

Santander, 17 de diciembre de 1996.

JOSÉ JOAQUÍN MARTÍNEZ SIESO,
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de Cantabria» número 258, de 25 de diciembre de 1996)

4273 *LEY 6/1996, de 17 de diciembre, de suplemento de crédito.*

EL PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN REGIONAL DE CANTABRIA

Conózcase que la Asamblea Regional de Cantabria ha aprobado y yo, en nombre de su Majestad el Rey, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.2 del Estatuto de Autonomía para Cantabria, promulgo la siguiente Ley de Cantabria 6/1996, de 17 de diciembre, de suplemento de crédito.

PREÁMBULO

El Gobierno de Cantabria y los agentes económicos y sociales de la Comunidad suscribieron, el 26 de febrero de 1996, el Acuerdo de concertación social para 1996.