

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

15345 *Reial decret llei 18/2018, de 8 de novembre, sobre mesures urgents en matèria de carreteres.*

Aquest Reial decret llei té per objecte introduir diverses reformes a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, que es justifiquen per raons de necessitat extraordinària i urgent.

La primera d'aquestes reformes permet que, per raons de seguretat viària o mediambientals, s'imposi en determinades carreteres el desviament obligatori dels vehicles pesants cap a les autopistes de peatge. L'elevada sinistralitat d'alguns trams de carreteres convencionals així com uns nivells elevats de congestió de trànsit justifiquen la necessitat i la urgència de disposar com més aviat millor d'una norma com aquesta, que millora la cobertura legal d'una seguretat més alta. La circumstància que el desviament del trànsit sigui obligatori atribueix aquest mateix caràcter al pagament del peatge, la qual cosa justifica l'ús d'una norma com aquesta per millorar la cobertura legal que empara aquesta mesura.

També es modifica la Llei de carreteres per tipificar com a infracció molt greu l'eventual negligència dels concessionaris de carreteres quan aquesta ocasiona un perjudici significatiu als usuaris i, a més, concorren circumstàncies per a les quals l'actual tipificació com a infracció greu és insuficient. La norma s'ha redactat tenint en compte el deure de «vigilància reforçada» que, segons la jurisprudència, incumbeix als concessionaris d'autopistes davant de nevades o d'altres situacions meteorològiques adverses. En aquest cas, la imminent aplicació en els propers mesos dels plans de vialitat hivernal corresponents justifica la urgència de disposar immediatament dels mitjans legals necessaris, en aquest cas de caràcter sancionador, per garantir la continuïtat i la qualitat del servei prestat als usuaris.

Així mateix, es reforma la Llei de carreteres per donar cobertura de rang legal al cobrament de peatges per la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA (SEITTSA), en assumir, si s'escau, l'explotació de determinades autopistes de peatge que han revertit o que reverteixin a l'Estat. Per això, per continuar l'explotació de determinades autopistes i permetre, si s'escau, l'explotació d'altres, es considera necessari disposar d'una norma legal que empari la percepció per SEITTSA dels nous peatges que aprovi el Govern, a l'empara de l'article 22 de la Llei de carreteres. Addicionalment, per evitar la dispersió normativa en la regulació de SEITTSA en relació amb la gestió i construcció de carreteres, s'unifica aquesta cobertura legal amb l'article 158 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social, i es procedeix a derogar l'article esmentat. La urgència es justifica en el fet que no és possible la tramitació d'un projecte de llei de manera que estigui en vigor abans de la fi de la vigència del conveni de gestió subscrit amb SEITTSA, el 31 de desembre de 2018.

Finalment, es modifica la Llei de carreteres per permetre que l'aprovació dels projectes de construcció suposi la declaració d'urgent ocupació dels béns a efectes expropiatoris, amb la finalitat de no demorar la realització de les obres en els casos en què sigui necessari, i evitar així el consegüent perjudici que per a l'interès general suposen aquests retards i de la mateixa manera que ja s'esdevé en les lleis sectorials d'altres infraestructures. Així mateix, es pretén reduir l'elevat grau d'afectació als usuaris que suposa la realització de les obres de carreteres, afectació que s'ha de minimitzar utilitzant tots els mecanismes que permet la normativa. Les raons que justifiquen la urgència d'aquesta modificació deriven de la necessitat que als propers projectes de construcció de carreteres els sigui aplicable la previsió de manera immediata amb la finalitat d'assegurar el compliment de

l'interès públic de la seva construcció sense necessitat de sotmetre cas a cas la declaració d'utilitat pública o interès social.

La redacció actual de l'article 12 de la Llei de carreteres obliga a fer una sèrie de tràmits administratius addicionals per a qualsevol tipus d'obra de carreteres, independentment de la seva envergadura i fi principal. Hi ha en particular obres d'escassa quantia econòmica, però que incideixen de manera important en la seguretat viària, com ara: actuacions en trams de concentració d'accidents, millores locals de traçat, millora d'interseccions i enllaços, etc. i la contractació de les quals és urgent, atesa la seva incidència en la seguretat. La tramitació ordinària de la modificació de la Llei requeriria d'uns terminis molt més dilatats amb el retard consegüent en la posada en servei d'aquestes actuacions i el retard en la consecució de les millores de la seguretat viària.

Per això, en aquest cas, el reial decret llei representa un instrument constitucionalment lícit, alhora que és pertinent i adequat per a la consecució de la finalitat que justifica la legislació d'urgència, que no és cap altra, tal com reiteradament ha exigint el nostre Tribunal Constitucional, que la de subvenir a una situació concreta, dins dels objectius governamentals, que per raons difícils de preveure requereix una acció normativa immediata en un termini més breu que el requerit per la via normal o pel procediment d'urgència per a la tramitació parlamentària de les lleis.

Per tant, en el conjunt i en cadascuna de les mesures que s'adopten, concorren, per la seva naturalesa i finalitat, les circumstàncies de necessitat extraordinària i urgent que exigeix l'article 86 de la Constitució espanyola com a pressupòsits habilitadors per a l'aprovació d'un reial decret llei.

Aquesta norma s'ajusta als principis de bona regulació que conté l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, en particular, als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

En virtut d'això, fent ús de l'autorització que conté l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Foment, amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 8 de novembre de 2018,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres.*

La Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, queda modificada en els termes següents:

U. Es modifica l'apartat 2 de l'article 12, que queda redactat de la manera següent:

«2. L'aprovació definitiva dels projectes de carreteres de l'Estat implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns, modificació de serveis i adquisició de drets corresponents, amb les finalitats d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds. No obstant això, en el mateix acte d'aprovació provisional es pot declarar la urgència del projecte i, en aquest cas, l'aprovació definitiva esmentada implica la urgència amb les finalitats d'expropiació.»

Dos. S'afegeix un apartat 6 a l'article 38, que té la redacció següent:

«6. Quan els òrgans competents en matèria de regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit disposin, respecte dels vehicles pesants, el tancament o la restricció de l'accés a la circulació de carreteres o trams per raons de seguretat, fluïdesa del trànsit o per motius mediambientals; es pot exigir als vehicles esmentats que, per seguir el mateix itinerari, es desviïn per la totalitat o part d'una autopista la utilització de la qual comporti el pagament de peatges. El peatge aplicable a aquests vehicles es pot bonificar, si s'escau, en la quantia que es determini en l'expedient pel qual es modifiquin les condicions d'explotació de l'autopista. Mitjançant un conveni

entre les administracions interessades es pot pactar la contribució de cadascuna a la bonificació esmentada.»

Tres. S'afegeix una nova lletra k) a l'apartat 2 de l'article 41, que té la redacció següent:

«k) Quan perjudiqui significativament els usuaris, la negligència en la prestació de serveis als usuaris, o en el compliment de les tasques d'explotació de carreteres o elements funcionals en règim de concessió, per part dels seus concessionaris; sense perjudici de les penalitzacions contractuals que, si s'escau, estableixin els contractes corresponents.

Atès el deure de vigilància reforçada que incumbeix al concessionari, llevat que hi hagi una prova en contra es presumeix el perjudici esmentat quan en un interval de 24 hores s'interrompi la continuïtat del servei durant més de 2 hores o siguin afectats per aquesta causa més de 30 vehicles.

Igualment, es presumeix la negligència del concessionari esmentada quan, davant de situacions meteorològiques adverses, incorri en falta de previsió, incompleixi injustificadament els plans operatius previstos per a les contingències esmentades, no disposi dels mitjans que li siguin exigibles, no proporcioni informació suficient als usuaris o no adopti les mesures necessàries per a la regulació del trànsit.»

Quatre. S'afegeix una nova disposició addicional setena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional setena. *Gestió directa de la construcció i/o explotació de les carreteres estatals per SEITTSA.*

1. La Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA, l'objecte social de la qual és la construcció i/o explotació de les carreteres estatals que a aquest efecte determini el Consell de Ministres, pot explotar, entre d'altres, les autopistes que reverteixin a l'Estat. En qualsevol cas, la construcció i/o explotació s'ha de dur a terme en les condicions que es determinin en el conveni de gestió directa corresponent, que ha de ser autoritzat pel Consell de Ministres, amb l'informe previ favorable del Ministeri d'Hisenda, sense perjudici d'altres tràmits preceptius que es deriven de les prescripcions de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, i de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, que resultin aplicables si s'escau.

2. En l'explotació de les autopistes que reverteixin a l'Estat a què es refereix l'apartat 1 d'aquesta disposició addicional, la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SME, SA, queda autoritzada per al cobrament als usuaris de les tarifes que fixi el Consell de Ministres.

3. El conveni que preveu l'apartat 1 ha de regular les relacions entre l'Administració General de l'Estat i la societat mercantil estatal esmentada, i ha de preveure almenys els aspectes següents, si bé se'n pot excloure algun quan per raó de l'objecte no en sigui necessària la incorporació:

a) El règim de construcció i/o explotació de les carreteres estatals de què es tracti.

b) Les potestats que té l'Administració General de l'Estat en relació amb la direcció, inspecció, control i recepció de les obres, la titularitat de les quals correspon en tot cas a aquesta.

c) El règim de finançament, en què es pot incloure el cobrament de les tarifes que aprovi el Consell de Ministres a l'empara del que preveuen l'apartat 2 d'aquesta disposició addicional i l'article 22 d'aquesta llei.

d) Les garanties que s'hagin d'establir a favor de les entitats que financin la construcció i/o l'explotació de les carreteres estatals.

e) El règim d'operació, manteniment i conservació dels sistemes de gestió de trànsit per part de l'autoritat competent en matèria de regulació, ordenació, gestió i vigilància del trànsit.

4. En els contractes que la societat mercantil estatal conclougui amb tercers per a la construcció i/o explotació de les carreteres esmentades cal observar les regles següents:

a) Observar les prescripcions de la normativa de contractes del sector públic que els siguin aplicables, així com la legislació sectorial específica corresponent.

b) Incloure les clàusules que siguin pertinents per a l'adequada defensa per la societat estatal esmentada i per l'Administració General de l'Estat dels interessos públics afectats.

c) L'ordre jurisdiccional contenciós administratiu ha de conèixer de les qüestions que se suscitin en relació amb la preparació i l'adjudicació.

5. L'apartat 3 d'aquesta disposició és aplicable a qualssevol relacions que l'Administració General de l'Estat estableixi amb altres empreses públiques per a la construcció i/o explotació de carreteres estatals, i l'apartat 4 d'aquesta disposició als contractes que les empreses públiques esmentades conclouguin amb tercers per a la construcció i/o explotació de carreteres estatals.»

Cinc. S'afegeix una nova disposició transitòria tercera, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria tercera. *Règim sancionador de les concessions.*

El nou règim sancionador que estableix l'article 41.2.k) s'ha d'aplicar també a les concessions ja existents, sempre que els fets sancionats es duiguin a terme després de l'entrada en vigor del Reial decret llei 18/2018, de 8 de novembre, sobre mesures urgents en matèria de carreteres.»

Disposició derogatòria. Derogació normativa.

Queda derogat l'article 158 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social, i les normes que s'oposin al que preveu aquest Reial decret llei.

Disposició final única. Entrada en vigor.

Aquest Reial decret llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 8 de novembre de 2018.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN