

TÍTULO: Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras.

REGISTRO NORM@DOC:	61228
BOMEH:	47/2018
PUBLICADO EN:	BOE n.º 271, de 9 de noviembre de 2018
Disponible en:	
VIGENCIA:	En vigor desde 10 de noviembre de 2018
DEPARTAMENTO EMISOR:	Jefatura del Estado
ANÁLISIS JURÍDICO:	Referencias posteriores SE PUBLICA Acuerdo de convalidación, por Resolución de 22 de noviembre de 2018 Referencias anteriores DEROGA el art. 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre MODIFICA los arts. 12.2, 38.6, 41.2, y AÑADE las disposiciones adicional 7 y transitoria 3, a la Ley 37/2015, de 29 de septiembre
MATERIAS:	Carreteras Transportes

Este Real Decreto-ley tiene por objeto introducir varias reformas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que se justifican por razones de extraordinaria y urgente necesidad.

La primera de esas reformas permite que, por razones de seguridad vial o medioambientales, se imponga en determinadas carreteras el desvío obligatorio de los vehículos pesados hacia las autopistas de peaje. La elevada siniestralidad de algunos tramos de carreteras convencionales así como niveles de congestión de tráfico elevados, justifican la necesidad y la urgencia de disponer cuanto antes de una norma como ésta que mejora la cobertura legal de una mayor seguridad. La circunstancia de que el desvío del tráfico sea obligatorio atribuye este mismo carácter al pago del peaje, lo que justifica el empleo de una norma como la propuesta para mejorar la cobertura legal que ampara esta medida.

También se modifica la Ley de carreteras para tipificar como infracción muy grave la eventual negligencia de los concesionarios de carreteras cuando esta ocasiona un perjuicio significativo a los usuarios y, además, concurren circunstancias para las que la actual tipificación como infracción grave resulta insuficiente. La norma se ha redactado teniendo en cuenta el deber de «vigilancia reforzada» que, según la jurisprudencia, incumbe a los concesionarios de autopistas ante nevadas u otras situaciones meteorológicas adversas. En este caso, la inminente puesta en aplicación en los próximos meses de los correspondientes planes de vialidad invernal justifica la urgencia de disponer inmediatamente de los medios legales necesarios, en este caso de carácter sancionador, para garantizar la continuidad y la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Asimismo, se reforma la Ley de carreteras para dar cobertura de rango legal al cobro de peajes por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A. (SEITTSA), al asumir, en su caso, la explotación de determinadas autopistas de peaje que han revertido o que reviertan al Estado. Por ello, para continuar la explotación de determinadas autopistas y permitir, en su caso, la explotación de otras se estima necesario contar con una norma legal que ampare la percepción por SEITTSA de los nuevos peajes que, al amparo del artículo 22 de la Ley de Carreteras, apruebe el Gobierno. Adicionalmente, para evitar la dispersión normativa en la regulación de SEITTSA en relación a la gestión y construcción de carreteras, se unifica esta cobertura legal con el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, procediendo a derogar dicho artículo. La urgencia se

justifica en que no es posible la tramitación de un proyecto de ley de forma que esté en vigor antes del fin de la vigencia del convenio de gestión suscrito con SEITTSA, el 31 de diciembre de 2018.

Finalmente, se modifica la Ley de carreteras para permitir que la aprobación de los proyectos de construcción suponga la declaración de urgente ocupación de los bienes a efectos expropiatorios, con el fin de no demorar la realización de las obras en los casos que así fuese necesario, evitando así el consiguiente perjuicio que para el interés general suponen estos retrasos y del mismo modo que ya ocurre en las leyes sectoriales de otras infraestructuras. Asimismo, se pretende reducir el elevado grado de afectación a los usuarios que supone la realización de las obras de carreteras, afectación que debe minimizarse utilizando todos los mecanismos que la normativa permite. Las razones que justifican la urgencia de esta modificación derivan de la necesidad de que a los próximos proyectos de construcción de carreteras les resulte de aplicación la previsión de forma inmediata con la finalidad de asegurar el cumplimiento del interés público de su construcción sin necesidad de someter caso a caso la declaración de utilidad pública o interés social.

La redacción actual del artículo 12 de la Ley de carreteras, obliga a la realización de una serie de trámites administrativos adicionales para cualquier tipo de obra de carreteras, con independencia de su envergadura y fin principal. Existen en particular obras de escasa cuantía económica, pero que inciden de manera importante en la seguridad vial, tales como: actuaciones en Tramos de Concentración de Accidentes, mejoras locales de trazado, mejora de intersecciones y enlaces, etc. y cuya contratación es urgente, dada su incidencia en la seguridad. La tramitación ordinaria de la modificación de la Ley requeriría de unos plazos mucho más dilatados con el consiguiente retraso en la puesta en servicio de estas actuaciones y el retraso en la consecución de las mejoras de la seguridad vial.

Por ello, en este caso, el real decreto-ley representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional, que subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

Por tanto, en el conjunto y en cada una de las medidas que se adoptan, concurren, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuestos habilitantes para la aprobación de un real decreto-ley.

Esta norma se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular, a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Fomento, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de noviembre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado 2 del artículo 12, que queda redactado como sigue:

«2. La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras del Estado implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. No obstante, en el mismo acto de aprobación provisional podrá declararse la urgencia del proyecto, en cuyo caso, dicha aprobación definitiva implicará la urgencia a los fines de expropiación.»

Dos. Se añade un apartado 6 al artículo 38, que tendrá la siguiente redacción:

«6. Cuando los órganos competentes en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico dispongan, respecto de los vehículos pesados, el cierre o la restricción del acceso a la circulación de carreteras o tramos por razones de seguridad, fluidez del tráfico o por motivos medioambientales; podrá exigirse a dichos vehículos que, para seguir el mismo itinerario, se desvíen por la totalidad o parte de una autopista cuya utilización conlleve el pago de peajes. El peaje aplicable a estos vehículos podrá bonificarse, en su caso, en la cuantía que se determine en el expediente por el que se modifiquen las condiciones de explotación de la autopista. Mediante convenio entre las Administraciones interesadas podrá pactarse la contribución de cada una de ellas a dicha bonificación.»

Tres. Se añade una nueva letra k) al apartado 2 del artículo 41, que tendrá la siguiente redacción:

«k) Cuando perjudique significativamente a los usuarios, la negligencia en la prestación de servicios a los usuarios, o en el cumplimiento de las tareas de explotación de carreteras o elementos funcionales en régimen de concesión, por

parte de sus concesionarios; sin perjuicio de las penalizaciones contractuales que, en su caso se encuentren establecidas en los correspondientes contratos.

Dado el deber de vigilancia reforzada que incumbe al concesionario, salvo prueba en contrario se presumirá dicho perjuicio cuando en un intervalo de 24 horas se interrumpa la continuidad del servicio durante más de 2 horas o resulten afectados por ello más de 30 vehículos.

Igualmente, se presumirá dicha negligencia del concesionario cuando, ante situaciones meteorológicas adversas, incurra en falta de previsión, incumpla injustificadamente los planes operativos previstos para dichas contingencias, no disponga de los medios que le fueran exigibles, no proporcione información suficiente a los usuarios o no adopte las medidas necesarias para la regulación del tráfico.»

Cuatro. Se añade una nueva disposición adicional séptima, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional séptima. Gestión directa de la construcción y/o explotación de las carreteras estatales por SEITSA.

1. La Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., cuyo objeto social es la construcción y/o explotación de las carreteras estatales que al efecto determine el propio Consejo de Ministros, podrá explotar, entre otras, las autopistas que reviertan al Estado. En cualquier caso, la construcción y/o explotación se realizará en las condiciones que se determinen en el convenio de gestión directa correspondiente, que habrá de ser autorizado por el Consejo de Ministros, previo informe favorable del Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de otros trámites preceptivos derivados de las prescripciones de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, que resulten aplicables en su caso.

2. En la explotación de las autopistas que reviertan al Estado a las que se refiere el apartado 1 de esta disposición adicional, la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., S.A., queda autorizada para el cobro a los usuarios de las tarifas que fije el Consejo de Ministros.

3. El convenio previsto en el apartado 1 regulará las relaciones entre la Administración General del Estado y la citada Sociedad Mercantil Estatal y preverá al menos los siguientes extremos, si bien podrán excluirse alguno de éstos cuando por razón del objeto no sea necesaria su incorporación al mismo:

- a) El régimen de construcción y/o explotación de las carreteras estatales de que se trate.
- b) Las potestades que tiene la Administración General del Estado en relación con la dirección, inspección, control y recepción de las obras, cuya titularidad corresponderá en todo caso a la misma.
- c) El régimen de financiación, en el que podrá incluirse el cobro de las tarifas que apruebe el Consejo de Ministros al amparo de lo previsto en el apartado 2 de esta disposición adicional y en el artículo 22 de esta ley.
- d) Las garantías que hayan de establecerse en favor de las entidades que financien la construcción y/o explotación de las carreteras estatales.
- e) El régimen de operación, mantenimiento y conservación de los sistemas de gestión de tráfico por parte de la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico.

4. En los contratos que la Sociedad Mercantil Estatal concluya con terceros para la construcción y/o explotación de las citadas carreteras se observarán las reglas siguientes:

- a) Se observarán las prescripciones de la normativa de contratos del sector público que les resulten de aplicación, así como la legislación sectorial específica correspondiente.
- b) Se incluirán las cláusulas que resulten pertinentes para la adecuada defensa por dicha sociedad estatal y por la Administración General del Estado de los intereses públicos afectados.
- c) El orden jurisdiccional contencioso-administrativo conocerá de las cuestiones que se susciten en relación con la preparación y la adjudicación.

5. Será de aplicación el apartado 3 de esta disposición a cualesquiera relaciones que la Administración General del Estado establezca con otras empresas públicas para la construcción y/o explotación de carreteras estatales y el apartado 4 de esta disposición a los contratos que las citadas empresas públicas concluyan con terceros para la construcción y/o explotación de carreteras estatales.»

Cinco. Se añade una nueva disposición transitoria tercera, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria tercera. Régimen sancionador de las concesiones.

El nuevo régimen sancionador establecido en el artículo 41.2.k) se aplicará también a las concesiones ya existentes, siempre que los hechos sancionados se realicen después de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras.»

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición derogatoria. Derogación normativa.

Queda derogado el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, y cuantas normas se opongan a lo previsto en este Real Decreto-ley.

DISPOSICIÓN FINAL

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 8 de noviembre de 2018.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,

PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN