

## Disposición final única.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de La Rioja».

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos cumplan y cooperen al cumplimiento de la presente Ley y a los Tribunales y Autoridades la hagan cumplir.

Logroño, a 1 de julio de 2002.

PEDRO SANZ ALONSO,  
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de La Rioja» número 80, de 4 de julio de 2002)

## COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA

**14083** LEY 7/2002, de 9 de mayo, de modificación de la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos.

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA-LA MANCHA

Las Cortes de Castilla-La Mancha han aprobado y yo, en nombre del Rey, promulgo la siguiente Ley.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha tiene asumida la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Región (artículo 31.1.4.<sup>a</sup> del Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha, Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto, según redacción dada por la Ley Orgánica 7/1994, de 24 de marzo, y Ley Orgánica 3/1997, de 3 de julio, en relación con el artículo 148.1.5.<sup>a</sup> de la Constitución Española).

En el ejercicio de dicha competencia se aprobó la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos, cuyo objetivo prioritario era la coordinación funcional de toda la red de carreteras y caminos de ámbito regional, protegiendo el patrimonio público de las carreteras y preservando las vías de uso y dominio público.

El tiempo transcurrido desde su aprobación y las variaciones normativas habidas en la legislación estatal en la materia, implica la necesidad de incorporar determinadas modificaciones que afectan a diversos ámbitos de competencia.

En este sentido, en virtud de la competencia asumida por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en materia de expropiación, recogida en el artículo 39.dos.b) del Estatuto de Autonomía, en relación con el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que reconoce como competencia exclusiva del Estado la legislación sobre expropiación forzosa, se acoge ahora una técnica expropiatoria idéntica a la empleada por el legislador estatal en el artículo 77 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modifica el artículo 8 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, consistente en la generalización del trámite de urgente ocupación, como actuación implícita en el acuerdo de aprobación de los proyectos de carreteras, acción tendente a la consecución de los principios de agilidad y eficacia que debe presidir toda actuación administrativa en aras del interés general.

De otra parte, la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en virtud de la competencia reconocida en el artículo 32.7 del Estatuto de Autonomía, que le confiere facultades de desarrollo legislativo y ejecución, en el marco de la legislación básica estatal, en materia de protección de medio ambiente, y en relación con el artículo 148.1.19.<sup>a</sup> de la Constitución Española, aprobó la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Medio Ambiental, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, razón por la cual se hace necesario la modificación del capítulo II de la Ley de Carreteras y Caminos, remitiendo expresamente a la evaluación de impacto ambiental correspondiente los proyectos de carreteras, conforme a los procedimientos previstos en la citada Ley 5/1999, de 8 de abril, y en la legislación básica estatal regulada en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Asimismo, al amparo de lo establecido en el artículo 39.tres del Estatuto de Autonomía, que atribuye a la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la legislación del Estado, la regulación de contratos y de las concesiones administrativas de la Comunidad, se introduce en la Ley Regional de Carreteras y Caminos el contrato de concesión de obras públicas, competencia que habrá de ser ejercida con respeto a la legislación básica estatal dictada en la materia, conforme a lo señalado en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución Española, y que hoy tiene su principal expresión en el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. La introducción de dicha modalidad contractual en la Ley de Carreteras y Caminos lleva aparejada una modificación con detalle en su capítulo III, con objeto de posibilitar legalmente los mecanismos concesionales con vistas a la construcción y explotación de carreteras por los particulares, así como las aportaciones de recursos públicos para reducir o suprimir las tarifas que constituyen la contraprestación de los servicios a prestar por las sociedades concesionarias.

### Artículo único.

Se introducen las siguientes modificaciones a la Ley 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos:

Primero.—Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 16 que quedan redactados de la siguiente forma:

«1. La aprobación de proyectos de carreteras implicará las declaraciones de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

2. Las declaraciones de utilidad pública y necesidad de urgente ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de las obras que puedan aprobarse posteriormente.»

Segundo.—Se modifica el artículo 18 que queda redactado de la siguiente forma:

«Los proyectos de nuevas carreteras y acondicionamientos de las mismas, incluidos en los anejos de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental, y la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legisla-

tivo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, deberán incluir un estudio de impacto ambiental y ser sometidos a los procedimientos de evaluación ambiental establecidos en dichas Leyes.»

Tercero.—El capítulo III «Gestión y Financiación», que- da estructurado de la siguiente forma y con el siguiente contenido:

#### *Sección 1.<sup>a</sup> «Gestión y Explotación»*

Se modifica el artículo 20 que queda redactado de la siguiente forma:

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

2. Las carreteras también podrán ser gestionadas por los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos previstos en la legislación básica estatal.

3. Asimismo, las carreteras podrán construirse y explotarse en virtud de un contrato de concesión de obras públicas.»

Se añade un nuevo artículo, 20 bis, con la siguiente redacción:

«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, y uso de las zonas de dominio público, de servidumbres y de afección.

2. Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actuaciones necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para evitar actividades que perjudiquen a la misma, a su función o la de sus zonas de influencia. Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en condiciones de seguridad, fluidez y comodidad adecuadas.»

#### *Sección 2.<sup>a</sup> «Financiación»*

Se modifica el artículo 21 que queda redactado de la siguiente forma:

«La financiación de las actuaciones en la red de carreteras se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los presupuestos de la Administración titular, y mediante recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, Organismos Nacionales e Internacionales y de particulares.»

Se añade un nuevo artículo, 21 bis, con la siguiente redacción:

«1. A los efectos de esta Ley tendrá la consideración del contrato de concesión de obras públicas aquél en el que, siendo su objeto la construcción de carreteras, la contraprestación a favor del concesionario consista en el derecho a explotar la obra o en dicho derecho acompañado del de percibir un precio, siendo el régimen jurídico de este contrato el establecido en la legislación básica estatal.

2. La utilización de las carreteras construidas y explotadas por los titulares de la concesión dará

derecho a percibir de los usuarios el correspondiente importe de las tarifas por su utilización. A estos fines, la Administración competente determinará los precios máximos de las tarifas, que serán revisadas anualmente para ajustarlas al índice de precios al consumo.

3. Las carreteras que vayan a construirse en virtud de un contrato de concesión de obras públicas se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las aportaciones de fondos públicos que pudieran concederse.

4. La Administración titular de la vía podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares la aportación de fondos públicos, de carácter presupuestario, tanto para contribuir a financiar la construcción de las carreteras como para contribuir a financiar la utilización de las mismas, que conllevará, en todos los casos, la reducción o supresión tarifaria correspondiente.

5. En el caso de aportaciones de fondos públicos para contribuir a financiar la utilización de las carreteras, el cálculo se efectuará en función de los usuarios de la infraestructura y de la rentabilidad social derivada de la misma y la obligación de servicio público realizada.

6. A los efectos de cuantificar las aportaciones a realizar por la Administración, con carácter previo al inicio del expediente de concesión de la obra, se realizará un estudio previo de viabilidad en el que deberán expresarse las hipótesis económicas en relación con la demanda previsible, y formularse el marco financiero de la concesión, de modo que al final del período de la misma se cubran los costes reales de construcción y explotación, el porcentaje contable de amortización de los activos y el beneficio empresarial con la suma de las tarifas percibidas por el uso de forma directa de los usuarios, y en su caso con las cantidades aportadas por la Administración. El análisis del estudio previo de viabilidad corresponderá al Instituto de Finanzas de Castilla-La Mancha.

7. Las previsiones anteriores le serán igualmente aplicables a los contratos de gestión indirecta de servicios realizados para la explotación de carreteras, en todo aquello que les fuera de aplicación.»

Cuarto.—Se modifica la disposición transitoria primera que queda redactada de la siguiente forma:

«Hasta tanto se dicte el Reglamento de la presente Ley, se aplicará en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, parcialmente modificado por el Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, y el Real Decreto 597/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.»

Disposición final.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha».

Toledo, 21 de mayo de 2002.

JOSÉ BONO MARTÍNEZ,  
Presidente

(Publicada en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha» número 65, de 27 de mayo de 2002)