I. Disposiciones Generales

PRESIDENCIA DE LA JUNTA

LEY 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura.

EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE EXTREMADURA

Sea notorio a todos los ciudadanos que la Asamblea de Extremadura ha aprobado y yo, en nombre del Rey, de conformidad con lo establecido en el artículo 52.1 del Estatuto de Autonomía vengo a promulgar la siguiente Ley.

EXPOSICION DE MOTIVOS

En virtud del artículo 148-1, apartado 5 de la Constitución Española y del artículo 7-1, apartado 4 del Estatuto de Autonomía, la Comunidad Autónoma de Extremadura ha asumido la competencia exclusiva de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Extremeña; así mismo y de conformidad con el artículo 7-2 del Estatuto, corresponden a la Comunidad las potestades legislativas y reglamentarias y la función ejecutiva en el ejercicio de dichas competencias.

Concluido el proceso de transferencias de funciones y servicios en materia de Carreteras, regulado por el Real Decreto 945/1984, de 28 de marzo, y promulgada la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, cuyo ámbito de aplicación lo constituyen las carreteras estatales, resulta necesario instrumentar un marco legal que permita resolver en Extremadura los problemas que plantea la Ley de Carreteras del Estado, estableciendo unos preceptos legales que, teniendo en cuenta las peculiaridades de la región extremeña, comparen y tutelen la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y que no formen parte de la red de interés general del Estado, evitando así el vacío legal que pueda producirse por ausencia de norma reguladora de las vías autonómicas, provinciales y municipales.

En definitiva, se deduce la necesidad de elaborar una Ley de Carreteras para el ámbito de Extremadura que proporcione una cobertura más acorde con la nueva estructura administrativa y con la nueva función que debe desempeñar la Ley de Carreteras.

La Ley pretende crear las bases de una actuación administrativa inspirada no sólo en principios económicos y de seguridad vial, sino también orientada a evitar el riesgo de menoscabo del patrimonio público de las carreteras.

Uno de los principios inspiradores de la Ley es la coordinación funcional de toda la red de carreteras de ámbito regional.

Por último, la Ley persigue asegurar la protección de las vías de uso y dominio público, sirviendo de instrumento a las distintas Administraciones titulares para el ejercicio de las funciones de policía que a cada una corresponden en las vías de su titularidad.

La Ley se estructura en seis Capítulos, dos Disposiciones Adicionales, tres Disposiciones Transitorias y dos Disposiciones Finales.

En el Capítulo I de Disposiciones Generales se delimitan el objeto y ámbito de la Ley, así como se definen los distintos conceptos necesarios para su correcta interpretación.

Con esto se ha querido lograr una aplicación precisa de la norma, evitando la referencia a tecnicismos innecesarios. Asimismo se establece la clasificación funcional de las carreteras en el ámbito de la Ley.

El Capítulo II contiene la regulación en materia de planificación de las carreteras. En este mismo Capítulo se definen y clasifican los distintos instrumentos técnicos para la gestión administrativa en materia de construcción y conservación de las carreteras. Se pretende lograr que la elaboración de los planes y proyectos tenga en cuenta tanto la necesaria coordinación con la planificación urbanística como el control del impacto sobre el medio ambiente.

La gestión, explotación y la financiación de las carreteras viene tratada en el Capítulo III. Se establece como sistema general la gestión directa, al ser la carretera un bien que nuestro ordenamiento configura como de uso público. En cuanto a la financiación se prevén diversas fuentes, tanto pública como privadas, siendo la asignación de recursos públicos el modo preferente de financiación. Se incorpora específicamente la posibilidad de establecer contribuciones especiales a quienes se beneficien directamente de las nuevas obras, con el objeto de garantizar la mayor equidad en el reparto de las cargas y beneficios sociales derivados de las actuaciones de la Administración sobre las vías públicas.

El Capítulo IV regula las limitaciones al ejercicio del derecho de propiedad y el régimen de uso de las carreteras. Se definen las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección con un tratamiento de las mismas análogo al de otras legislaciones sobre la materia, con el doble objetivo de garantizar el servicio público que las carreteras deben prestar y de posibilitar su adaptación a la evolución de la demanda con el mínimo coste social.

Las travesías, por sus especiales características, han sido objeto de un

Capítulo independiente, el V, estableciendo la regulación singular que requieren sus peculiaridades, en concreto en lo relativo al régimen de autorizaciones y a las transferencias de titularidad de los tramos afectados por la construcción de variantes o itinerarios alternativos.

Por otra parte, el respeto a la autonomía municipal y el permitir que pueda conjugarse el interés de los usuarios con los intereses locales, exigía que la ley contemplase las travesías con un tratamiento diferenciado de los tramos de carreteras no afectados por la presencia de núcleos urbanos.

En el Capítulo VI se establece el régimen de policía y se tipifican las infracciones y definen las sanciones al objeto de que las Administraciones titulares puedan reprimir los actos que menoscaben la capacidad de las vías para el cumplimiento de su función o pongan en peligro la seguridad del usuario.

En la primera de las Disposiciones Adicionales se reconoce la supletoriedad del Derecho estatal, al establecer que, en lo no previsto por esta Ley, se aplique la Ley 25/1988, de 29 de julio y su Reglamento.

CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.º

1. Es objeto de la presente Ley regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las Carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y que no sean de titularidad estatal.

2. Se consideran carreteras aquellas vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos automóviles.

3. Se consideran caminos, y por tanto excluidos del ámbito de esta Ley, las vías de dominio y uso público destinados al servicio de explotaciones o instalaciones y no destinadas fundamentalmente al tráfico general de vehículo automóviles.

ARTICULO 2.º

Las carreteras se clasifican por sus características en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

a) Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y tienen las siguientes características:

1. No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

2. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

3. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación separadas entre sí, excepto en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinado a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

b) Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes y no tienen cruces a nivel.

c) Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada, con limitación total de accesos a las propiedades colindantes y limitación de cruces a nivel.

d) Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

ARTICULO 3.º

Para la interpretación y aplicación de esta Ley se definen los elementos siguientes, sin perjuicio de los que reglamentariamente se completen y detallen:

a) Acera: Es la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

b) Acondicionamiento: Es una obra de modernización de una carretera que puede afectar a su sección transversal, a su trazado en alzado o a su trazado en planta, siempre que, en este último caso, el tramo de carretera antiguo quede a todos los efectos fuera de servicio.

c) Andén: Es una acera elevada.

d) Apartadero: Es el ensanchamiento de la calzada destinada a detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

e) Arcén: Es la zona longitudinal de la carretera, comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente de la plataforma.

f) Arista exterior de la calzada: Es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Cuando la carretera conste de diversas calzadas, las menciones de esta Ley a la arista exterior de la calzada se entenderán referidas al borde externo de la calzada.

g) Arista exterior de la explanación: Es la intersección con el terreno natural del talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se considerará como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno, excepto cuando el proyecto defina otra distinta. Cuando el te-

rreno natural circundante esté al mismo nivel de la carretera, la arista exterior de la explanación es el borde exterior de la cuneta.

h) Calzada: Es la zona de la carretera destinada normalmente a la circulación de vehículos. Está constituida por un cierto número de carriles entre los cuales se incluyen los de entrada y salida, los adicionales para la espera, los destinados a determinados tipos de vehículos, como los lentos y de transporte público y, en su caso, las pistas que no sean arcenes destinadas a usuarios especiales.

i) Carretera de servicio: Es aquella carretera con trazado sensiblemente paralelo a una carretera con respecto a la cual tiene carácter secundario, con intersecciones con ésta solamente en algunos puntos y a la que tienen acceso las fincas colindantes.

j) Carril: Es cualquiera de las bandas longitudinales en que puede estar dividida la calzada, materializada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

k) Carril de entrada: Es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la entrada de los vehículos procedentes de otra calzada, pudiéndose alcanzar en él una velocidad similar a la de los que circulan por el carril al que pretenden incorporarse.

l) Carril de salida: Es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la salida de los vehículos de una calzada de circulación rápida, pudiendo reducir en él su velocidad, cuando sea necesario, sin perturbar la circulación de los demás vehículos que continúen en dicha calzada.

ll) Explanación: Es la zona de terreno ocupada realmente por la carretera. Sus límites son las aristas exteriores de la explanación.

m) Mediana: Es la zona longitudinal de la carretera de separación entre calzadas y no destinada a la circulación.

n) Plataforma: Es la zona de la carretera destinada normalmente al uso de los vehículos, formada por la calzada y los arcenes. Cuando la carretera consta de diversas calzadas, a cada una le corresponde una plataforma.

ñ) Refuerzo de firme: Es una obra cuyo objeto primordial es el restablecimiento o aumento de la capacidad resistente de las calzadas y en su caso de los arcenes, de manera que puedan seguir soportando en condiciones de vialidad suficiente las acciones del tráfico durante el periodo para el que se proyecta.

o) Separador: Es la zona longitudinal de separación de la carretera entre distintas corrientes de circulación.

p) Travesía: Es la parte de una carretera estatal o provincial comprendida dentro del casco urbano de una población.

q) Variante: Es la obra de modernización de una carretera que afecta al trazado horizontal y/o vertical, pero permite dejar en servicio el tramo de carretera antigua.

r) Vía Pública: Es la vía de uso público de propiedad pública o privada.

ARTICULO 4.º

Las carreteras comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Ley se clasifican por su función en Básicas, Intercomarcales, Locales y Vecinales.

1. Serán Básicas aquellas carreteras que junto con las de la Red Estatal conformen la estructura básica de las comunicaciones por carretera en Extremadura cuyos itinerarios sirven de soporte a la circulación de larga distancia, comunicando entre sí a los principales núcleos de población, canalizando los mayores flujos de tráfico y conectando con las redes del mismo nivel de los territorios limítrofes. Ambas redes, la Estatal y la Regional Básica, formarían una malla cerrada sensiblemente ortogonal, proporcionando una cobertura territorial suficiente.

2. Serán Intercomarcales aquellas carreteras que permiten la comunicación de los mayores núcleos de población y centro de actividad de cada comarca con sus centros comarcales y con los más próximos de otras comarcas, conforme a los criterios contemplados en el Plan Regional de Carreteras.

En adición a la Red Estatal y Red Básica, canalizan los flujos intercomarcales más importantes y dotan al territorio de una estructura más equilibrada formando una malla cerrada.

3. Serán Locales aquellas carreteras cuya funcionalidad reside en comunicar los centros de población entre sí, con los núcleos intermedios de apoyo y a través de éstos con las cabeceras comarcales, conforme a los criterios contemplados en el Plan Regional de Carreteras.

4. Serán Vecinales el resto de las carreteras no incluidas en las Redes Básicas, Intercomarcales y Locales. No tienen carácter estructurante y sus itinerarios solamente tienen la función de accesos a núcleos de población.

ARTICULO 5.º

1. El catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura es el documento que contiene la titularidad, categoría y denominación de las carreteras.

2. El catálogo se aprobará y modificará, en su caso, por Decreto del Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Obras Públicas.

CAPITULO II: PLANIFICACION Y PROYECTOS

SECCION 1.ª: PLANIFICACION

ARTICULO 6.º

Las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma están for-

madas por las que ya tenía asumidas según el Real Decreto 945/1984, de 28 de marzo, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura en materia de Carreteras y recogidas en el Plan Regional de Carreteras, incluidas y especificadas como tal en el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura que al efecto se establezca.

ARTICULO 7.º

Los instrumentos de planificación de la Red de Carreteras de Extremadura son:

1. El Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

2. Las previsiones del resto de las Administraciones titulares de las carreteras.

3. Los Programas Viarios que se establezcan.

ARTICULO 8.º

1. El Plan Regional de Carreteras es el instrumento de ordenación general de la Red de Carreteras en el marco de la planificación general de la economía y del territorio de la Comunidad.

2. El Plan contendrá las determinaciones necesarias para establecer los objetivos, las medidas para la coordinación con la planificación territorial, la adscripción de tramos a las distintas categorías de la Red Regional de Carreteras y los criterios para su revisión.

3. La aprobación y revisión del Plan Regional de Carreteras se hará mediante acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Obras Públicas.

ARTICULO 9.º

La anchura de plataforma de las Carreteras Locales y Vecinales será establecida conforme a los criterios contemplados en el Plan Regional de Carreteras vigente en cada momento.

ARTICULO 10.º

1. Las Administraciones titulares de las Carreteras podrán elaborar Programas Viarios para desarrollar o completar aspectos del Plan Regional de Carreteras en áreas o materias concretas, tales como ordenación de itinerarios, de accesos o mejora de la Seguridad Vial.

2. Los Programas Viarios indicarán, en su caso, los instrumentos de planeamiento urbanístico que hayan de revisarse o modificarse.

ARTICULO 11.º

1. La aprobación de los Planes de Carreteras, Programas Viarios y Proyectos de Carreteras implicará la declaración de utilidad pública e interés social.

La aprobación de los Proyectos de Carreteras implicará, además, la declaración de necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbre.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en la elaboración y el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa y servicio de aquéllos y la seguridad de la circulación.

SECCION 2.ª: PROYECTOS

ARTICULO 12.º

1.—Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón de su finalidad:

a) Estudio Previo.

Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

b) Estudio Informativo.

Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. Solamente será necesario para las carreteras de nueva construcción.

c) Proyecto Básico.

Es el documento que contiene el análisis de las necesidades y alternativas concretas a las actuaciones que se pretenden llevar a cabo. El Proyecto Básico se elaborará únicamente para las carreteras de nueva construcción y podrá llevar incorporado el Estudio informativo.

d) Proyecto de Construcción.

Es el documento que contiene el desarrollo completo de la solución elegida, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Es el único proyecto necesario para actuaciones de refuerzo, ensanche, acondicionamiento y variante de poblaciones de carreteras.

e) Proyecto de Trazado.

Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos

geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados. Es necesario para actuaciones de mejora, acondicionamiento y variantes de poblaciones en carreteras.

2.–Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

ARTICULO 13.º

1. Los proyectos de carreteras de nueva construcción se someterán al trámite de información pública, conforme al procedimiento que reglamentariamente se establezca, para que se puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.

2. En ningún caso tendrán la consideración de carretera de nueva construcción las duplicaciones de calzada, las vías de servicio, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme, las variantes de población y, en general, todas aquellas actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

ARTICULO 14.º

1. Cuando se trate de carreteras de nueva construcción o variantes de población no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los términos municipales a los que afecte, la Administración titular de la vía remitirá el proyecto básico o de construcción en el segundo caso a las Corporaciones Locales directamente afectadas, para que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general. Los informes no emitidos en el plazo dicho y un mes más, se entenderán favorables, lo que conllevará la obligación de la Corporación Local de acomodar el planeamiento urbanístico a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejero de Obras Públicas, que decidirá si procede ejecutar el proyecto. En este caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

2. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico la aprobación de los proyectos comportará la inclusión de la nueva carretera o variante de población en los instrumentos de planeamiento que se elaboren en el futuro.

3. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a cualquiera de las carreteras de la Red Regional, la Administración competente para otorgar la aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Administración titular de la carretera, que emitirá informe vinculante en el plazo de un mes. De no emitirse en el referido plazo y un mes más, podrá considerarse favorable.

ARTICULO 15.º

Los proyectos de carreteras deberán incluir las correspondientes evaluaciones de impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

ARTICULO 16.º

Las obras de construcción, reparación o conservación de las vías reguladas en la presente Ley, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los 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 las Bases de Régimen Local.

CAPITULO III: GESTION, EXPLOTACION Y FINANCIACION

SECCION 1.ª: EXPLOTACION Y GESTION

ARTICULO 17.º

La explotación de la carretera 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 servidumbre y de afección.

ARTICULO 18.º

Corresponde al Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, aprobar la Norma en que se defina el tipo de identificación que requiera toda la red de carreteras clasificada.

ARTICULO 19.º

1. La Administración titular, con carácter general, explotará directamente las carreteras a su cargo.

2. Las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos contemplados en las Leyes.

SECCION 2.ª: FINANCIACION

ARTICULO 20.º

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, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de Organismos Nacionales e Internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

ARTICULO 21.º

1. La Administración Autonómica podrá imponer contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o conservación de carreteras, accesos y vías de servicios resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta.

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

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto, en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

–Con carácter general, hasta el 25 por 100.

–En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.

–En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 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 o urbanizaciones.

c) Bases imponibles en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.

d) Aquéllos que se determinen al establecer la contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

5. El establecimiento de las contribuciones especiales en las carreteras clasificadas a que se refiere este precepto será aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Obras Públicas.

CAPITULO IV: USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS

SECCION 1.ª: LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD

ARTICULO 22.º

A los efectos de la presente Ley, se establecen en las carreteras las siguientes zonas de influencia: De dominio público, de servidumbre y de afección.

ARTICULO 23.º

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, de tres metros en el resto de carreteras clasificadas como básicas, intercomarcales y locales y de dos metros en las carreteras clasificadas como vecinales, a cada lado de la vía, medidas en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, de terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes 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 ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

2. En esta zona sólo podrán realizarse obras o actividades que estén directamente relacionadas con la construcción, explotación y conservación de la vía.

3. La Administración titular de la vía, excepcionalmente, sólo podrá autorizar obras o instalaciones en la zona de dominio público cuando sea imprescindible para la prestación de un servicio público de interés general que así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el Capítulo V de esta Ley.

ARTICULO 24.º

1. La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitados interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros, en autopistas, autovías y vías rápidas de ocho metros en el resto de carreteras clasificadas como básicas, intercomarcales y locales y de seis metros en las carreteras clasificadas como vecinales, medidas en horizontal desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y lo establecido en el Capítulo V de esta Ley.

3. En todo caso, la Administración titular de la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para el emplazamiento de instalaciones y realización de actividades por

razones de interés general, cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera y para la construcción, conservación y explotación de la carretera.

4. Serán indemnizables a instancia de parte la ocupación de la zona de servidumbre y, en todo caso, los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

ARTICULO 25.º

1. La zona de afección de la carretera consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, de treinta y cinco metros en el resto de carreteras clasificadas como básicas, intercomarcales y locales, y de veinte metros en las carreteras clasificadas como vecinales, medidas desde las citadas aristas.

2. La realización en la zona de afección de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas, el vertido de residuos, plantar o talar árboles, requerirá la autorización de la Administración titular de la carretera sin perjuicio de otras competencias concurrentes y lo establecido en el Capítulo V de esta Ley.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el Capítulo V de esta Ley.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación, acondicionamiento, mejora o variación de la carretera.

ARTICULO 26.º

1. A ambos lados de la carretera se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas, autovías y vías rápidas y variantes de población, de veinticinco metros en el resto de las carreteras clasificadas como básicas, intercomarcales y locales, y de quince metros en las carreteras clasificadas como vecinales, medidas horizontalmente desde la arista exterior de la calzada más próxima.

2. En los lugares donde, por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea de edificación definida con arreglo al punto anterior quedase dentro de la zona de servidumbre, la citada línea de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de servidumbre.

3. Con carácter general, en las travesías, la Administración titular de la carretera podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado primero de este artículo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

4. La Administración titular de la carretera podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado primero del presente artículo por razones topográficas, geográficas o socioeconómicas, cuando lo permita el planeamiento urbanístico vigente, en zonas perfectamente delimitadas.

5. Asimismo, siempre que quede garantizada la seguridad mediante la ordenación de los márgenes de las carreteras y el adecuado control de los accesos, la Administración titular de la carretera podrá autorizar, excepcionalmente en supuestos singulares, menores distancias de las señaladas en el apartado primero, cuando exista continuo edificatorio.

6. En el caso de variantes de población, el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la calzada tendrá la consideración de suelo no urbanizable, en el que, en ningún caso, podrán ubicarse edificios o instalaciones.

ARTICULO 27.º

En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, la Administración titular de la carretera podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, acondicionamiento, ensanche, mejora o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente.

ARTICULO 28.º

1. Fuera de las travesías queda prohibido realizar publicidad a menos de 100 metros del borde exterior de la plataforma, sin que esta prohibición dé, en ningún caso, derecho a indemnización.

2. Los carteles informativos no se consideran publicidad. En todo caso, su colocación requiere autorización de la Administración titular de la carretera.

ARTICULO 29.º

1. Las obras, instalaciones, edificaciones, cerramientos y cualquier otra ocupación o actividad en terrenos colindantes o sitos en las zonas de influencia de las carreteras, requerirá expresa autoriza-

ción de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de las licencias urbanísticas y demás autorizaciones que procedieran y salvo lo que se dispone en el Capítulo V de esta Ley.

2. Las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior se entenderán siempre otorgadas sin perjuicio de terceros.

ARTICULO 30.º

1. La Administración titular de la carretera, y subsidiariamente la Consejería de Obras Públicas, dispondrá la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. Efectuada la comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, se adoptarán en el plazo de dos meses una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

ARTICULO 31.º

1. La Administración titular de las carreteras puede limitar los accesos a las mismas y establecer con carácter obligatorio los lugares en que tales accesos puedan construirse.

2. La Administración titular de la vía podrá reordenar los accesos y cruces existentes, con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios, sin que esta reordenación dé, en ningún caso, derecho a indemnización.

3. Cuando los accesos no previstos se solicitasen por los particulares directamente interesados, la Administración titular de la carretera podrá convenir con éstos la aportación procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público.

4. En el caso de carreteras de nueva construcción y de variantes de población, las propiedades colindantes tendrán limitados sus accesos a las mismas, bien de manera total o parcial, de acuerdo con lo que se determine en los proyectos.

ARTICULO 32.º

1. La solicitud de accesos o cambio de uso de los existentes para servir a actividades que por su naturaleza puedan generar un número de desplazamientos que puedan exceder de la capacidad funcional de la red viaria deberá acompañarse de un estudio de impacto sobre el tráfico. Cuando dicho impacto resultara inadmisible, deberá acompañarse, además, el proyecto de las obras de acondicionamiento necesarias para mantener inalterable el nivel de servicio de la carretera. La solicitud del acceso será previa a la solicitud de la licencia municipal de obras. Para su otorgamiento, el Ayuntamiento tendrá en cuenta la autorización o denegación de acceso.

2. La autorización de los accesos referidos en el apartado anterior podrá conllevar la obligación de construir las obras de acondicionamiento o asumir los costes adicionales de la adecuación de la red viaria para soportar el impacto, para lo que se podrá exigir la prestación de fianza.

ARTICULO 33.º

Las limitaciones de usos y actividades impuestas por esta Ley a los propietarios o titulares de derechos sobre los inmuebles configuran el contenido ordinario del derecho de propiedad y no darán lugar a indemnización; en cualquier caso, se estará a lo dispuesto en el artículo 33 de la Constitución española.

ARTICULO 34.º

1. Todas las autorizaciones se entenderán concedidas a título de precario, a salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero. En consecuencia, el peticionario o quien de él traiga causa, no adquirirá derecho alguno sobre los terrenos de dominio público en que se autoriza la servidumbre, de modo que la Administración, en cualquier momento que lo juzgue conveniente por causa de interés general, podrá declararla caducada, modificar los términos de la autorización o alguna de sus condiciones, suspenderla temporalmente o hacerla cesar definitivamente, sin que el concesionario tenga derecho a indemnización por ese motivo.

2. Las peticiones de autorización en la zona de influencia de la carretera en la que estén previstas actuaciones de acondicionamiento, ensanche, mejora, etc., no se otorgarán cuando las condiciones generales de las autorizaciones puedan ser modificadas o suspendidas al realizarse el proyecto de la carretera en cuestión.

No obstante, si el peticionario acreditare la necesidad urgente de la actuación objeto de autorización, la misma se otorgaría a título provisional, bien entendido que, si por cualquier circunstancia parte o todo del objeto de la autorización se viera afectado por las futuras obras de la carretera, el autorizado no tendrá derecho a recibir indemnización de clase alguna.

SECCION 2.ª: USO DE LAS CARRETERAS

ARTICULO 35.º

La Administración titular de la carretera, sin perjuicio de lo esta-

blecido en otras disposiciones y de las facultades de otras Administraciones, podrá imponer en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras. Le compete, igualmente, fijar a la Administración titular de la carretera las condiciones de las autorizaciones excepcionales que en su caso puedan otorgarse.

ARTICULO 36.º

La Consejería de Obras Públicas y la Administración titular de la carretera podrán establecer, en puntos estratégicos de la red de carreteras, instalaciones de aforo y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las Carreteras.

Unas y otras instalaciones podrán ser también utilizadas por la inspección del transporte terrestre en el desempeño de la función inspectora y de control que tiene encomendada.

Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por los órganos competentes en cada caso.

CAPITULO V: TRAVESIAS

ARTICULO 37.º

Los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano se regirán por las disposiciones del presente Capítulo y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten aplicables.

ARTICULO 38.º

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

2. 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 de una de las márgenes.

ARTICULO 39.º

La titularidad de los tramos de carretera o de travesía que soporten un tráfico fundamentalmente urbano o presenten acceso a los núcleos de población como consecuencia de la construcción de una variante de población o itinerario alternativo podrá ser cedida a los Ayuntamientos.

Cuando la variante de población o itinerario alternativo sea titularidad de la Junta de Extremadura y exista acuerdo con el Ayuntamiento cesionario, la resolución corresponderá al Consejero de Obras Públicas, previo informe del Gabinete Jurídico y de la Consejería de Economía y Hacienda.

ARTICULO 40.º

La conservación y explotación de los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano corresponderá a la Administración titular de las mismas.

ARTICULO 41.º

1. En la zona de dominio público de travesías y tramos urbanos, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por la Administración titular de la carretera corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicha Administración titular, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos, excluidas las travesías y siempre que no afecte a la seguridad vial, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, si bien, cuando no estuviera aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico o la actuación no se halle sometida a licencia urbanística, deberán aquéllos recabar, con carácter previo, informe de la Administración titular de la carretera.

3. En las travesías de carreteras corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones en las zonas de servidumbre y afección, siempre que no afecte a la seguridad vial.

CAPITULO VI: CONTROL, INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTICULO 42.º

1. Incurrirán en responsabilidad administrativa quienes cometan alguna de las infracciones tipificadas en esta Ley.

2. Se considerarán responsables solidarios de las infracciones tanto los ejecutores materiales de las mismas como los promotores o titulares de la obra o actuación y los técnicos directores de la misma.

ARTICULO 43.º

Son infracciones leves:

1. Realizar obras, instalaciones o actuaciones, sometidas a autorización administrativa según esta Ley, sin haberla obtenido previamente, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento fuera legalizable.

3. Arrojar, abandonar, verter, colocar o mantener dentro de la zona de dominio público objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no supongan riesgo para los usuarios de la vía.

4. Realizar en la explanación o en la zona de dominio público plan-

taciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

ARTICULO 44.º

Son infracciones graves:

1. Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público, servidumbre o afección, cuando no puedan ser objeto de autorización.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de legalización posterior.

3. Deteriorar o modificar las características o situación de cualquier elemento de la vía pública directamente relacionado con la ordenación, orientación o seguridad de la circulación, cuando con ello no se impida que sigan prestando su función.

4. Deteriorar, alterar, modificar o destruir cualquier obra, instalación o elemento funcional de la vía pública.

5. Colocar, verter o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la vía pública.

6. Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, sin autorización o sin atenerse a las condiciones de la misma, cualquier tipo de cruce aéreo o subterráneo.

7. Colocar, sin previa autorización de la Administración titular de la vía, carteles informativos en la zona de dominio público, servidumbre o afección.

8. Establecer cualquier clase de publicidad que vulnere las limitaciones impuestas por esta Ley.

9. Las calificadas como leves cuando exista reincidencia.

ARTICULO 45.º

Son infracciones muy graves:

1. Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público, servidumbre o afección, cuando no puedan ser objeto de autorización y originen riesgo grave para la circulación.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de legalización posterior y origine riesgo grave para la circulación.

3. Sustraer, deteriorar, destruir o modificar las características o situación de cualquier elemento de la vía pública que esté directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, impidiendo que sigan prestando su función.

4. 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.

5. Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar actividades que creen peligrosidad, insalubridad o incomodidad para los usuarios de la vía pública.

6. Dañar o deteriorar la vía pública. En particular, se considerará que ocasiona daño a la vía pública el circular con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

7. Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

ARTICULO 46.º

1. Las infracciones previstas en esta Ley se sancionarán con multas conforme a los criterios siguientes:

a) Infracciones leves, multa de veinticinco mil pesetas a doscientas cincuenta mil pesetas.

b) Infracciones graves, multa de doscientas cincuenta mil una pesetas a un millón de pesetas.

c) Infracciones muy graves, multa de un millón y una pesetas a veinticinco millones de pesetas.

2. La cuantía de la sanción se graduará en función de la trascendencia de la infracción, del daño causado, de la intencionalidad del autor, del beneficio obtenido y de la reincidencia.

3. La imposición de la multa será independiente de la obligación de reponer las cosas a su estado anterior y de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el órgano correspondiente de la Administración titular de la carretera.

ARTICULO 47.º

1. La imposición de las multas corresponderá:

a) A los Alcaldes de los Ayuntamientos titulares de las vías, hasta quinientas mil pesetas.

b) A los Presidentes de las Diputaciones Provinciales titulares de las vías y al Director General de Infraestructura de la Consejería de Obras Públicas, hasta dos millones de pesetas.

c) Al Consejero de Obras Públicas, hasta diez millones de pesetas.

d) Al Consejo de Gobierno, hasta veinticinco millones de pesetas.

ARTICULO 48.º

1. La Administración titular de la vía iniciará el procedimiento sancionador de oficio o a instancia de parte.

Así mismo, tramitará y resolverá el expediente, salvo cuando del

mismo se deduzca una sanción de una cuantía superior al límite fijado en el artículo anterior, en cuyo caso remitirá la correspondiente propuesta al Consejero de Obras Públicas para su resolución o elevación, en su caso, al Consejo de Gobierno.

2. La acción para denunciar las infracciones previstas en esta Ley será pública.

3. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento sobre procedimientos sancionadores seguidos por la Comunidad Autónoma de Extremadura y, en lo no previsto en éste, por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

4. En aquellos supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito, la Administración que iniciare el expediente pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente, y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador en tanto ésta no se haya pronunciado.

La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la administración podrá proseguir la tramitación del expediente sancionador con base en los hechos que los tribunales hayan considerado probados.

ARTICULO 49.º

1. La Administración titular de la vía o la Consejería de Obras Públicas, desde el momento que tenga conocimiento de la realización de obras, actuaciones o de usos que puedan, según esta Ley, constituir infracciones, ordenará la inmediata suspensión de los mismos.

2. Cuando las medidas sean tomadas por la Consejería de Obras Públicas en vías de titularidad de otra Administración, lo pondrá en su conocimiento para que ésta incoe el expediente sancionador en el plazo de un mes. Si transcurrido este plazo la Administración titular no hubiera notificado a la Consejería de Obras Públicas la apertura de dicho expediente, ésta quedará habilitada para proceder a su incoación y tramitación hasta su resolución.

3. La actuación subsidiaria de la Consejería de Obras Públicas también procederá cuando la tramitación del expediente sancionador se paralice por más de dos meses sin causa justificada.

ARTICULO 50.º

1. Cuando la actuación sea realizada sin la autorización preceptiva previa, y sin perjuicio de la incoación del correspondiente expediente sancionador, la Administración titular de la vía requerirá al titular o promotor de la actuación para que en el plazo de quince días solicite la pertinente autorización.

2. El otorgamiento de la autorización, cuando proceda, quedará condicionado al efectivo cumplimiento de la sanción impuesta y, en su caso, al abono de la indemnizaciones correspondientes.

3. Cuando las obras o actuaciones no fueran autorizadas, e independientemente de la imposición de la multa correspondiente, la Administración actuante ordenará al infractor la reposición de la realidad física alterada, concediéndole un plazo para ello.

Incumplido lo ordenado, podrá proceder a imponerle multas coercitivas, reiterables cada mes y cuyo importe de cada una de ellas no superará el veinte por ciento de la multa correspondiente a la infracción cometida. En caso de no efectuar lo ordenado en el primer plazo fijado o en los nuevos plazos concedidos en las multas coercitivas, la Administración actuante podrá proceder a la ejecución subsidiaria a cargo del infractor.

ARTICULO 51.º

1. La reincidencia en la comisión de una infracción supondrá la agravación de la calificación de la misma, siendo un año el tiempo para que sea admisible como agravante.

2. Las infracciones graves y muy graves previstas en esta Ley prescribirán a los cuatro años de la terminación de los actos que las motiven, y las leves al año.

DISPOSICIONES ADICIONALES

PRIMERA

En todo aquello no previsto en esta Ley será de aplicación la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y el Reglamento para su ejecución.

SEGUNDA

El Consejo de Gobierno, mediante Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

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, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

SEGUNDA

Hasta tanto se apruebe el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura, continuará en vigor la clasificación funcional de las carreteras contenidas en el Plan Regional de Carreteras vigente y las que actualmente tengan las Diputaciones Provinciales.

TERCERA

En el plazo de 6 meses 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.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA

En el ámbito de actuación de esta Ley será de aplicación el Decreto 45/1991, de 16 de abril, sobre medidas de protección del Ecosistema de Extremadura; con la salvedad de que el trámite a seguir en esta materia para las variantes y mejoras de trazados de las carreteras será el procedimiento abreviado del Anexo II del citado Decreto.

SEGUNDA

El Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, podrá dictar las disposiciones reglamentarias que resulten necesarias para el desarrollo de la presente Ley.

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

Mérida, 27 de abril de 1995.

El Presidente de la Junta de Extremadura,
JUAN CARLOS RODRIGUEZ IBARRA

LEY 8/1995, de 27 de abril, de Pesca.

EL PRESIDENTE DE LA JUNTA DE EXTREMADURA

Sea notorio a todos los ciudadanos que la Asamblea de Extremadura ha aprobado y yo, en nombre del Rey, de conformidad con lo establecido en el artículo 52.1 del Estatuto de Autonomía vengo a promulgar la siguiente Ley.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura ha contado siempre con unas excepcionales condiciones para la práctica deportiva de la pesca. En sus ríos, gargantas y lagunas encontraron un hábitat ideal muchas de las especies más apreciadas por los usuarios de la caña y otras artes de pesca que vienen siendo tradicionalmente utilizadas en las aguas dulces de nuestro país.

Históricamente, la pesca, como actividad humana, tuvo un evidente origen alimenticio y, consecuentemente, económico. No obstante, se ha venido evolucionando hasta concebir actualmente la pesca fluvial como eminentemente deportiva, capaz de satisfacer las necesidades de ocio o de simple contacto con una naturaleza que cuenta hoy, en nuestra Comunidad, con las más altas cotas de calidad de los más diversos países y regiones de la Unión Europea.

La Comunidad Autónoma de Extremadura, consciente de esta evolución, ha decidido adaptar la Legislación en materia de pesca a las nuevas realidades que en nuestra sociedad actual se manifiestan, dando respuesta a lo que, en un Estado democrático, constituye una auténtica exigencia.

En nuestro país, el régimen jurídico de la pesca fluvial se remonta al Fuero Juzgo, que contenía Leyes protectoras. Por su parte, el Rey Alfonso X el Sabio reguló las vedas en 1258 y dictó diversas normas contenidas en las Siete Partidas. Como precedentes conservacionistas, hay que aludir a las Disposiciones de Juan II en 1453 y a las Pragmáticas de Felipe II. Pero la primera normación sistemática la constituyó la Ley de Pesca Fluvial de 1907, así como su Reglamento de 1911, junto con la Ley de Protección del Salmón de 1912 y la Ley de Pesca de 1929. Como último precedente normativo, es obligada la alusión a la Ley de 20 de febrero de 1942, de Fomento y Conservación de la Pesca Fluvial, desarrollada por el Reglamento de 6 de abril de 1943.

La Constitución Española, en su artículo 45, reconoce el derecho de los españoles a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de las personas, así como el deber de conservarlo y de velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, deber cuyo cumplimiento deben respetar tanto los ciudadanos como los poderes públicos, con el fin, todo ello, de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose para ello en la indispensable solidaridad colectiva.

La Ley Orgánica 1/1983, de 25 de febrero, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía de Extremadura, otorga, en relación con el artículo 148.1.11 de la Constitución Española, competencias exclusivas a nuestra Comunidad Autónoma en materia de pesca fluvial y lacustre y en acuicultura, así como en protección de los ecosistemas donde se desarrollan dichas actividades.

Sin perjuicio del marco competencial, el Estado Español ha aprobado la Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales, la Flora y Fauna Silvestres, estableciendo el marco general de la política española en materia de conservación de la naturaleza, cuyos preceptos básicos se tienen en cuenta por la presente Ley.

La Ley de Pesca de la Comunidad Autónoma de Extremadura constituye uno de los pilares básicos de nuestra política de conservación de la naturaleza y de gestión, ordenación y apro-