

## I. COMUNIDAD AUTÓNOMA

### 1. DISPOSICIONES GENERALES

Consejo de Gobierno

**3217 Decreto-Ley n.º 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.**

#### Preámbulo

La pandemia de coronavirus provocada por el SARS-CoV-2 lleva más de un año causando estragos en toda la población mundial, y también en la de la Región de Murcia. Sus efectos no son solamente sanitarios, sino que se extienden a toda la actividad económica lo que puede acabar desembocando en una crisis social sin precedentes. Es obligación de todos los poderes públicos ponerse del lado de los ciudadanos y hacer cuanto esté en su mano para tratar de amortiguar los enormes impactos que está provocando este "cisne negro". Se trata de una situación de enorme excepcionalidad que tiene su reflejo en el ámbito normativo, en el que se han dictado numerosas resoluciones en todos los estamentos cuyo objetivo no es otro que éste, tratar de minimizar los impactos causados por este desgraciado episodio. Es también obligación de la Administración tratar de establecer las mejores condiciones posibles para facilitar la más rápida recuperación, sanitaria, económica y social, para lo que se deben adoptar con urgencia cuantas medidas sean necesarias para acondicionar los entornos administrativos a la nueva realidad, siempre primando los principios básicos de seguridad jurídica, igualdad, defensa del interés general y eficacia y eficiencia.

La crisis económica provocada por la pandemia que todavía amenaza nuestra salud ha exigido de los poderes públicos respuestas valientes y urgentes. Todas las administraciones públicas han puesto en marcha ayudas con el objetivo de que la crisis sanitaria y económica no se convierta en una crisis social de dimensiones gigantescas. Pero es ingenuo pensar que la política de ayudas públicas puede sostener nuestro bienestar de forma indefinida. Partíamos de unos niveles de deuda pública muy elevados y se han disparado por los déficits a los que se ha tenido que incurrir. La Región de Murcia, además, parte de una situación de desventaja por la conocida situación de infrafinanciación que viene sufriendo desde hace ya demasiados años. El resultado es que no podemos confiar en los déficits públicos permanentes para remontar la crisis presente. Los fondos europeos destinados a la regeneración, Next Generation, representan una magnífica oportunidad tanto de adaptación del sistema económico a un mundo digital como de aceleración de la descarbonización de la economía. Pero, también, de mecanismo de creación de puestos de trabajo, refuerzo de la industria y modernización de nuestro sistema productivo. Una oportunidad, decíamos, que la Región de Murcia no está dispuesta a dejar escapar. Muchos expertos han señalado que la correcta y ágil aplicación de los fondos europeos se enfrenta a fuertes rigideces de nuestro sistema legal y administrativo el cual, a pesar de la descentralización que estableció la Constitución española, sigue siendo heredero de una tradición administrativa continental que desconfía de los ciudadanos, a los

que se exige cantidades ingentes de documentación, y no establece claros límites de acción entre las distintas administraciones. La administración del Estado, la autonómica y la local no están para controlar unas a otras, o las de rango más amplio a las más específicas. Están para hacer más ágil y eficaz la resolución de los problemas de los ciudadanos. Tales rigidices se traducen en exceso de burocracia y duplicidad en la gestión. El resultado es que los emprendedores lo tienen más difícil para crear puestos de trabajo y nuevas oportunidades para todos. Este decreto ley continúa la línea emprendida por la Administración Regional para disolver estas trabas de forma definitiva en beneficio de los principios básicos de la actividad administrativa.

Como ya indicamos en la Ley 2/2020, de 27 de julio, los puertos deportivos han demostrado durante los últimos años ser motores económicos que generan una considerable actividad económica, sobre todo en los municipios donde se ubican. En este decreto ley se introducen diferentes novedades en la regulación jurídica de los mismos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales, previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como las cofradías de pescadores y un mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas.

En el ámbito territorial de la Región de Murcia, la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, establece la base legal para el desarrollo de la normativa regional en materia de vivienda, enumerando entre los principios rectores de su política, la promoción e impulso de las acciones necesarias para que todos los ciudadanos de la Región de Murcia tengan acceso a una vivienda digna y adecuada, especialmente los que tengan mayor dificultad económica y los grupos de población con características sociales o circunstancias específicas que los hacen más vulnerables. En esta Ley también dedica varios preceptos a la constitución de fianzas por arrendamientos, pero estas normas se dictaron en un contexto económico y social muy diferente del actual, por lo que se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. Asimismo, este texto legal habilita un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más ágil y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

Por otra parte, la Administración Regional viene desarrollando el nuevo sistema concesional del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia con el objetivo de establecer una red regional vertebrada, conexas y eficaz, incrementando su adecuación a las necesidades de la población optimizando el coste y el tiempo del transporte para que resulte económicamente sostenible y preservar su viabilidad, estabilidad y coherencia, así como su integración con los demás modos de transporte que operan en la Región.

En la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia existen determinados núcleos de población cuya diseminación y escasa densidad impide establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación

mínima que asegure su viabilidad social y económica, por lo que carecen de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes. Por ello el diseño del nuevo sistema concesional se viene abordando mediante el aprovechamiento de los recursos existentes para dotar a la nueva red de un mayor número de expediciones sin que supongan incrementos de los costes económicos asociados al sistema mediante la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial que se prestan en la Región de Murcia.

Por todo lo anterior se hace precisa la modificación de la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia en los términos siguientes, de tal forma que se adicione cuatro nuevos apartados en otros tantos artículos (referentes a la regulación del transporte urbano, y referentes al transporte interurbano, respectivamente) que permitan claramente esta posibilidad. En este sentido, se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El fomento del uso de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera por la ciudadanía se configura como un factor esencial en la reactivación económica del sector. Por ello, facilitar y ampliar las expediciones para determinados sectores y posibilitar el uso compartido de expediciones por diferentes tipos de usuarios, de la manera que se determine y con el necesario control administrativo, posibilitará la disminución de los costes, tanto económicos como medioambientales. Asimismo logrará aumentar las posibilidades de comunicación de todos los usuarios, con independencia del núcleo de población al que pertenezcan, y todo ello contribuirá a hacer realmente efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos de nuestra Región.

Este Decreto Ley también introduce en la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia medidas de agilización urbanística para impulsar la inversión, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje. En este punto se quiere destacar la importancia del paisaje, el cual hace que podamos disfrutar de nuestro entorno, contribuya a mejorar nuestra calidad de vida y salud y que a su vez podamos crear una marca de identidad capaz de atraer inversiones. Dentro de la realidad socio económica y ecológica de la Región de Murcia que existe, hay que tener en cuenta los diversos usos que puedan convivir en territorio, los cuales están llamados a respetarse entre ellos. El derecho a disfrutar de un paisaje de calidad es reconocido como tal por el Convenio Europeo del Paisaje, además debemos gestionar y mantener nuestros paisajes para las generaciones futuras. Aplicando el convenio Europeo del paisaje la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia desarrolla diversas actuaciones desde hace años basadas en la Estrategia Regional del Paisaje, el cambio normativo que se propone sirve para dar mayor agilidad y soporte jurídico a dichas actuaciones para poder poner en valor nuestro paisaje para conseguir los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y económica e imagen de marca.

La reconstrucción de la ciudad de Lorca también merece una mención especial en este Decreto Ley, así si la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los

procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca el 11 de mayo de 2011, este Decreto Ley los extiende a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

Como apuntábamos anteriormente, la grave situación económica creada por la pandemia se ha visto reflejada en todos los ámbitos de la economía, pero no hay duda de que ha tenido una especial virulencia en el transporte aéreo. Es un hecho incontestable que las cifras de este transporte han sufrido un grave descenso en todo el mundo. Y esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente. Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha llevado a cabo en todos ámbitos para conseguir que esta infraestructura estuviera presente en la Región, ni la relevancia de la misma en un futuro escenario de recuperación. De ahí que una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo parlamentario su mejor expresión. Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar. Por lo que es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en la gestión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, que está sufriendo brutalmente las consecuencias de la crisis provocada por el SARS COV 2. Para ello este Decreto Ley insta al órgano de contratación a realizar las modificaciones contractuales necesarias para alcanzar la viabilidad en la gestión de la explotación del aeropuerto.

## II

El decreto-ley consta de una parte expositiva y una parte dispositiva estructurada en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El capítulo I, compuesto por un artículo único, dividido en once puntos, modifica la Ley 3/1996, de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, respecto a las mismas podemos destacar la modificación del artículo 6, en aplicación del acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.

Se modifica el artículo 7 con la finalidad de proteger la supervivencia económica de las cofradías de pescadores, entidades de capital importancia para la economía y el medio ambiente, que necesitan determinados ingresos para poder continuar su labor. Las funciones propias de las cofradías, desde sus orígenes, han sido la representación y defensa de los intereses profesionales de sus miembros, entre las que se encuentra, de acuerdo con las normas vigentes, el elenco de funciones vinculado a sus miembros y a continuación el correspondiente a esa función consultiva y colaboradora con la Administración. Por otro lado las cofradías de pescadores ayudan a desarrollar programas de interés para el sector relacionados con la sostenibilidad de la pesca y la biodiversidad marina, con el control y seguridad marítima, con la integración de los más jóvenes en la pesca y con la promoción e integración de la mujer en el sector. Se actualiza asimismo la fórmula de cálculo del canon para mejorar la gestión de este tributo, puesto que en la práctica se utilizan los valores fijados por la Consejería competente en materia de Hacienda, de acuerdo con las disposiciones legales. También se modifica la metodología para que las variables que inciden en el canon sean más realistas, en los artículos 16 y 30. Se busca conseguir con ello la excelencia en la gestión, de acuerdo con los principios presentes en el artículo 3 de la ley 40/2015, de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público, como son simplicidad, claridad y proximidad, objetividad y transparencia, eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, etc. Facilitar la consecución del interés público, ante el otorgamiento de autorizaciones en caso de cambio de circunstancias, dadas las situaciones cambiantes y urgentes que se han venido produciendo y se pueden producir como consecuencia de las circunstancias relatadas anteriormente. Se ajusta también el coeficiente C2 a la realidad del uso de los atraques en los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El capítulo II está compuesto por un artículo único, en el que consta un único punto que modifica el párrafo primero del artículo 24 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. La modificación se realiza en el sentido convenido en el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con la citada Ley 2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

El capítulo III está compuesto por un artículo único dividido en cuatro puntos que modifican la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. Se modifican el artículo 14 mediante la adición del apartado 4, el artículo 16 mediante la adición del apartado 3, el artículo 18 mediante la adición

del apartado 4, y el artículo 14 mediante la adición del apartado 3. Se establecen en los mismos como novedad determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El capítulo IV está formado por un único artículo dividido en dos puntos que modifican la Ley 6/2015, de 24 de marzo de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia. La finalidad de esta modificación es la que se suprimen los artículos 20 y 21 de esta ley es adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19, y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. En el mismo sentido de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, se modifica el artículo 40 para habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

El capítulo V está constituido también por un único artículo dividido a su vez en veinticuatro puntos. Este capítulo modifica a la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia. En concreto, se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio. Asimismo se modifica el artículo 99 para agilizar la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados así como los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas. Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: "Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma." Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111. Este principio de autonomía local junto

a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica en el ejercicio de las competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.

La disposición adicional primera se dicta con la finalidad de agilizar los proyectos u obras que se realicen con fondos procedentes de la Unión Europea con el objetivo de cumplir los plazos que los mismos establezcan, tanto de ejecución como de justificación de las ayudas.

La disposición adicional segunda está dedicada a la justificación de las ayudas para la reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos del 11 de mayo de 2011 que se produjeron en el municipio de Lorca, extendiendo la modalidad de justificación prevista para las ayudas de reparación de viviendas, al amparo del artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

La disposición adicional tercera tiene como objetivo la adopción de medidas contractuales necesarias para mantener la viabilidad de la concesión del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, toda vez que se ha producido un cambio de las circunstancias de tal naturaleza y entidad como para considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación simplemente ha desaparecido, al menos en un porcentaje relevante.

La disposición transitoria primera establece el régimen de reintegro de las fianzas de arrendamientos urbanos depositadas en la Comunidad Autónoma, en consonancia con lo establecido en el artículo 3 de este Decreto Ley y la segunda se refiere a la afectación del Decreto Ley a aquellos expedientes de reconstrucción del municipio de Lorca que en la actualidad están en trámite.

Asimismo la disposición derogatoria única, deroga aquellos textos normativos relacionados con la constitución de fianzas de los arrendamientos urbanos.

### III

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, habilita en su artículo 30.3 al Consejo de Gobierno a que en casos de extraordinaria y urgente necesidad, pueda dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley. Sin que pueda ser objeto de las mismas, la regulación de los derechos previstos en el Estatuto, el régimen electoral, las instituciones de la Región de Murcia, ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

Respecto a las leyes que son objeto de modificación en este decreto-ley, por su parte el Estatuto de Autonomía atribuye en su artículo 10.1.5 a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre puertos de refugio, así como a puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia recoge en su título IV, como ingresos que constituyen la Hacienda Regional y sobre los que posee absoluta autonomía y capacidad legislativa, los procedentes de sus impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Con base en las mencionadas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de

la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio permitió establecer una normativa propia, específica y con rango de ley que se materializó en la número 3/1996 de 16 de mayo que se pretende modificar.

En cuanto al transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi, la Comunidad Autónoma dispone de competencia exclusiva en materia de transportes que no exceden de su ámbito territorial, en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución y en el artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, por lo que se dictó la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que se modifica en el presente decreto-ley.

En materia de vivienda, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencia exclusiva como recoge el artículo 10 Uno 2, del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, dictándose al respecto la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia, que se modifica en este decreto-ley.

Por último, la competencia autonómica en materia de ordenación del territorio y del litoral y urbanismo, se deriva de la previsión que hace la Constitución en su artículo 148.1.3.º y que se concreta en el art. 10.Uno.2 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, que recoge como competencia exclusiva de la CARM la ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda. Como desarrollo de la citada competencia se dictó la Ley 13/2015, de 30 de marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia, que asimismo es objeto de modificación por este decreto-ley.

#### IV

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (Sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3 y 189/2005, de 7 julio, F.3), subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que, por razones difíciles de prever, exige 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.

En relación con la concurrencia de los presupuestos habilitantes de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina de nuestro Tribunal Constitucional, resumida en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018, de 7 de junio de 2018. De acuerdo con ella, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse, la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella».

En cuanto a la situación de urgencia, el Tribunal Constitucional ha indicado que «aun habiendo descartado que la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria deba circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o

emergencia, es lo cierto que hemos exigido la concurrencia de ciertas notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia e imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia» (SSTC 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7). También ha señalado el Tribunal Constitucional que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno, siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues «lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren» (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6).

En cuanto a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto-ley se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a «un doble criterio o perspectiva para valorar la existencia de la conexión de sentido: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el Real Decreto-ley controvertido» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 1/2012, de 13 de enero, FJ 11; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 9; y 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

La alternativa de introducir estas medidas mediante un proyecto de ley no es factible en el presente caso, ya que ante la gravedad de los datos relativos a la pérdida de empleo y la disminución de la actividad tanto económica como administrativa, no se lograría reaccionar a tiempo, por lo que resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley. La Región de Murcia no puede esperar para poner en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares y respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos. El proyecto de ley, exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los ciudadanos de la Región de Murcia ante los acontecimientos tan graves descritos anteriormente.

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución (STC 142/2014, FJ 3 y STC 61/2018, FFJJ 4 y 7). Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7).

Por lo demás, en el supuesto abordado por este decreto-ley, ha de subrayarse que para subvenir a la situación de extraordinaria y urgente necesidad descrita es necesario proceder a la reforma de varias normas con rango de ley, lo que de por sí exige «una respuesta normativa con rango de ley» (STC 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3 i).

Las normas con rango de ley objeto de modificación por este decreto-ley cumplen lo establecido en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia ya que no regulan derechos previstos en el Estatuto, régimen electoral, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

## V

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de esta disposición, se han observado los principios de buena regulación establecidos, en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.

En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas en esta norma se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento, supondrá un impulso de la actividad, protegerá el derecho constitucional a la vivienda e incrementará el bienestar de los administrados.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, el decreto-ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

Por último, la norma es coherente con los principios de transparencia y accesibilidad, al tener claramente definido su objetivo y la justificación del mismo en los párrafos anteriores, y haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley, no habiéndose realizado los trámites de participación pública, al estar excepcionados para la tramitación de decretos-leyes, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente.

En su virtud, en uso de la autorización conferida por el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, previa deliberación del Consejo de Gobierno, en su reunión del día 6 de mayo de 2021,

### **Dispongo:**

#### **Capítulo I**

#### **Modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**

**Artículo 1.** La Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

**Uno.** Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 6, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente ley.

Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y, en especial, en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorizaciones para la realización de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en zona de dominio público marítimo terrestre adscrito a la misma.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior, así como, las posibles prórrogas y ampliaciones de plazo.

Corresponderá al director general con competencias en materia de litoral el otorgamiento de las autorizaciones.”

**Dos.** Se modifica el apartado 4 del artículo 7, que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. Cuando el solicitante de una concesión o autorización administrativa sea un organismo de la Administración pública regional o de su Administración institucional, un ayuntamiento o un organismo público dependiente de este, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquellas podrán ser otorgadas de forma directa sin necesidad de acudir a los procedimientos de concurrencia establecidos en los apartados anteriores, no pudiendo en este caso transmitir a un particular dicha concesión

Lo anterior no será de aplicación cuando el objeto concesional esté comprendido en los supuestos relacionados en los puntos 1 y 2 de este artículo, con la excepción del 2.2.b).”

**Tres.** Se modifica el apartado 3 del artículo 9, que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Simultáneamente con la petición de los informes citados, se abrirá en los expedientes de concesión y en los de autorización que impliquen obras de dragado o que la Comunidad Autónoma estime conveniente, un periodo de información pública durante un plazo de 20 días.

Aquellos proyectos que por su naturaleza requieran someterse a evaluación de impacto ambiental, adaptarán su tramitación al procedimiento establecido en la legislación medioambiental vigente.”

**Cuatro.** Se modifica el artículo 14, que queda redactado con el siguiente contenido:

“El plazo de la concesión comenzará a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación del otorgamiento de la misma.”

**Cinco.** Se modifican los apartados 4 y 6 del artículo 16, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“4. La base imponible del canon establecido en el punto primero del presente artículo será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

No obstante lo anterior, en el caso de concesiones que tengan por objeto la construcción y/o explotación de un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutica deportiva, la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento se calculará mediante la siguiente expresión:

$$C = B \times S \times K1 \times K2$$

Conceptos:

1) C= Canon anual de ocupación o aprovechamiento.

2) B= Valor base que se fija en 20 euros/m<sup>2</sup>.

3) S= Superficie total de atraque en m<sup>2</sup>. Se entiende por superficie de atraque la que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Para su cálculo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Las dimensiones de las diferentes embarcaciones se ajustarán a las siguientes dimensiones tipo:

| Eslora embarcación admisible(e)      | Eslora asignada | Manga asignada |
|--------------------------------------|-----------------|----------------|
| $E \leq 6 \text{ m}$                 | 6 m             | 2,4 m          |
| $6 \text{ m} < E \leq 8 \text{ m}$   | 8 m             | 3,0 m          |
| $8 \text{ m} < E \leq 10 \text{ m}$  | 10 m            | 3,5 m          |
| $10 \text{ m} < E \leq 12 \text{ m}$ | 12 m            | 4,0 m          |
| $12 \text{ m} < E \leq 15 \text{ m}$ | 15 m            | 4,5 m          |
| $15 \text{ m} < E \leq 18 \text{ m}$ | 18 m            | 5,0 m          |
| $18 \text{ m} < E \leq 21 \text{ m}$ | 21 m            | 5,5 m          |
| $21 \text{ m} < E \leq 24 \text{ m}$ | 24 m            | 6,0 m          |
| $24 \text{ m} < E \leq 30 \text{ m}$ | 30 m            | 6,5 m          |

b) En el caso de marinas secas, los m<sup>2</sup> se corresponden con la superficie ocupada en planta por las estanterías multiplicado por el número de alturas más uno.

c) Los m<sup>2</sup> de atraque totales serán la suma de los m<sup>2</sup> de atraque a pantalanes + m<sup>2</sup> de atraque a muelles + (m<sup>2</sup> en marinas secas\*0,5).

4)  $K1=0,65$  cuando  $S>10.000 \text{ m}^2$

$K1=1$  cuando  $S \leq 10.000 \text{ m}^2$

5)  $K2=1-[0,60 \times I / 12.000.000]$

$K2=0,4$  cuando  $I > 12.000.000 \text{ €}$

Siendo «I» la inversión en euros, IVA excluido, que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Cuando las actividades a desarrollar, distintas de las relacionadas directamente con los lugares de amarre, tengan carácter comercial y lucrativo, se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial y lucrativo de toda concesión vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica del concesionario.

La base imponible del canon de explotación será el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta

el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión, a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5% sobre el valor de la base.

6. Los cánones de ocupación o de aprovechamiento y de explotación por la concesión para explotación de instalaciones propias del sector pesquero podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen, o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial y hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo, justificada documentalmente, y será aplicable, entre otros, a los siguientes sujetos pasivos:

a) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves, edificios o locales cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de suministros navales, talleres y similares.

b) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de varadero y marina seca de embarcaciones.

c) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, edificios y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de hostelería.

d) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de gestión de aparcamientos.

e) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, naves o instalaciones desmontables cuyo título tenga por objeto exclusivo actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, con la formación y el aprendizaje náutico deportivo.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, podrán obtener una reducción de hasta un 40% del canon de ocupación y/o explotación, cuando justifiquen la aplicación en su ámbito de las reducciones señaladas en el párrafo anterior. Las reducciones deben ser aplicadas a sus usuarios en las condiciones establecidas para quienes posean títulos que legitimen para la ocupación o aprovechamiento en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y que se detallan anteriormente.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión."

**Seis.** Se modifica el apartado 2 del artículo 25, que queda redactado con el siguiente contenido:

"2.- Para declarar la caducidad, se seguirá el procedimiento establecido en la legislación de puertos del estado, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de la fianza."

**Siete.** Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 30, que quedan redactados con el siguiente contenido:

"3. La base imponible del canon será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

4. Los cánones de ocupación y explotación para la autorización de la explotación de lonjas en los puertos, así como para otras instalaciones propias del sector pesquero, podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos

climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, en los mismos términos recogidos para las concesiones en el apartado 6 del artículo 16.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el beneficiario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la autorización."

**Ocho.** Se modifica el apartado 1 del artículo 31, que queda redactado con el siguiente contenido:

"1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la autoridad otorgante en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria, impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés o se hayan modificado las circunstancias existentes en su otorgamiento siendo inconveniente para el interés público su continuación. Corresponderá a la Administración autonómica apreciar las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización."

**Nueve.** Se modifica el apartado 4 del artículo 32, que quedará redactado con el siguiente contenido:

"4. Las empresas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a facilitar, a los funcionarios de la Dirección General competente en materia de puertos, debidamente acreditados y en el ejercicio de sus funciones, el examen de las dependencias, obras e instalaciones, servicios y análisis de la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos la información, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes."

**Diez.** Se modifica el coeficiente C2 de la regla Cuarta. Tarifa T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo, Reglas Particulares, Disposición Adicional, que queda redactada con el siguiente contenido:

"Coeficiente C2:

Atraque de costado con servicios, 0,60.

Atraque de costado a muelle o pantalán sin servicios, 0,50.

Atraque de punta con servicios, 0,40.

Atraque de punta a muelle o pantalán sin servicios, 0,30.

Abarloado a otro barco, 0,50.

Fondeado, 0,10."

**Once.** Se añade un apartado V bis a las Reglas Generales de Aplicación y Definiciones de la Disposición Adicional, que tendrá el siguiente contenido:

"V bis. Embarcación Transeúnte.

Se considera embarcación transeúnte aquella que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia por un periodo igual o inferior a 15 días."

## Capítulo II

### **Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.**

**Artículo 2.** La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

**Uno.** Se modifica el párrafo primero del artículo 24, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de ámbito municipal que se prestan al amparo de esta Ley podrán realizarse mediante la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite de la capacidad total del vehículo, bien en usuarios, bien en equipajes de los mismos.”

## Capítulo III

### **Modificación de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.**

**Artículo 3.** La Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

**Uno.** Se adiciona un párrafo 4, al artículo 14 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

**Dos.** Se adiciona un párrafo 3 al artículo 16 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurren por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

**Tres.** Se adiciona un párrafo 4 al artículo 18 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública.

El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

**Cuatro.** Se adiciona un párrafo 3 al artículo 20 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurran por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

#### **Capítulo IV**

##### **Modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia.**

**Artículo 4.** Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

**Uno.** Se suprimen los artículos 20 y 21.

**Dos.** Se modifica el punto 1 del artículo 40 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. El procedimiento y requisitos para la adjudicación de las viviendas de promoción pública o social serán establecidos reglamentariamente y se ajustará a los principios de objetividad, publicidad, concurrencia, transparencia, igualdad y solidaridad, de forma que se garantice el acceso a las mismas de las familias más necesitadas.

No obstante, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante, la Consejería de Fomento e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Vivienda, podrá realizar la adjudicación directa a los damnificados, mediante resolución motivada, de las viviendas de promoción pública o social de titularidad de la Comunidad Autónoma que se encuentren vacantes, en cualquiera de los regímenes previstos en esta Ley, entre los solicitantes que acrediten el resto de requisitos exigibles para ser adjudicatario de una vivienda de promoción pública o social, sin necesidad de seguir el procedimiento ordinario de adjudicación.”

#### **Capítulo V**

##### **Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia**

**Artículo 5.** La Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

**Uno.** Se modifica el punto 3 del artículo 10 que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Las competencias de la Administración regional en urbanismo se extienden: en materia de planeamiento, a aspectos de legalidad y ordenación

supramunicipal; en materia de gestión, a las actuaciones demandadas por los ayuntamientos y, en materia de disciplina, a una actuación subsidiaria, en el supuesto de infracciones graves y muy graves, siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias de la Administración regional.”

**Dos.** Se modifica el nombre del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

#### TÍTULO IV

##### ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y AGENDA DEL PAISAJE

**Tres.** Se modifica el nombre del capítulo II del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

#### Capítulo II

##### Agenda de Paisaje de la Región de Murcia

**Cuatro.** Se modifica el artículo 62, que queda redactado con el siguiente contenido:

###### “Artículo 62 Objetivo:

La agenda del paisaje de la Región de Murcia tiene como objetivo reconocer el paisaje como expresión de la diversidad del patrimonio común cultural, residencial, industrial y natural, aplicar políticas de protección, gestión y ordenación de paisaje, establecer procedimientos de participación pública, e integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.”

**Cinco.** Se modifica el artículo 63 que queda redactado con el siguiente contenido:

###### “Artículo 63. Instrumentos.

Se establecen los siguientes instrumentos para el desarrollo de la agenda del paisaje de la Región de Murcia:

1. Catálogos de paisaje
2. Estrategias regionales, geográficas o sectoriales del paisaje”

**Seis.** Se modifica el artículo 64 que queda redactado con el siguiente contenido:

###### “Artículo 64. Catálogos de paisaje.

1. Los catálogos de paisaje se constituyen como los documentos de referencia tanto para la elaboración de Estrategias de Paisaje como para la redacción de Estudios de Paisaje. Delimitarán e identificarán los paisajes por sus características y valores diferenciales.

2. Los catálogos de paisaje incluirán:

a) La identificación de los diferentes paisajes existentes delimitados mediante Unidades Homogéneas de Paisaje.

b) La caracterización de cada una de las Unidades Homogéneas de Paisaje en base a sus cualidades intrínsecas, visuales y/o sensoriales.

c) El análisis de las dinámicas actuales del paisaje.

d) La valoración de su calidad y fragilidad.

e) Los objetivos de calidad paisajística, cuya consecución se procurará mediante la elaboración de Estrategias de Paisaje, y serán tomados en consideración en la elaboración de los Estudios de Paisaje.

f) Los Indicadores de seguimiento.

3. Por su especial calidad, fragilidad o dinámica, los catálogos del paisaje podrán identificar determinadas zonas geográficas como "Paisajes de Interés Regional". El seguimiento de la evolución de las distintas áreas permitiría la adhesión futura de nuevos paisajes.

4. Corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio la elaboración de los catálogos del paisaje. Una vez finalizado el proceso de elaboración, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, podrá ordenar su publicación, estableciendo un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.

5. A la vista del resultado de la información pública, el consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, aprobará el catálogo del paisaje en su redacción definitiva."

**Siete.** Se modifica el artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido:

**"Artículo 65. Estrategias de Paisaje.**

Las estrategias de paisaje son los instrumentos que definirán las medidas y acciones necesarias, así como su implementación, para la consecución de los objetivos de calidad paisajística, definidos en un catálogo elaborado previamente o que emanen de la propia estrategia.

El ámbito de las Estrategias de Paisaje podrá ser tanto territorial como sectorial.

1. Las estrategias de paisaje incluirán:

a) Justificación de su ámbito de aplicación.

b) Memoria justificativa que incluya la caracterización del ámbito geográfico o sectorial; identificación, análisis y diagnóstico del paisaje, objetivos de calidad paisajística e indicadores de seguimiento, que deberán ser integrados en el Sistema Territorial de Referencia.

c) Protocolos para la adecuada coordinación administrativa entre todas las autoridades públicas, que regule la redacción, implantación y seguimiento de la estrategia.

d) Programa de medidas, con la adecuada coordinación interadministrativa, tanto en la gestión como en la evaluación y tramitación de los planes, proyectos o programas.

e) Programa de financiación. Cuando las estrategias contengan medidas constituidas por actuaciones concretas y cuantificables, se incluirá programa de financiación que contendrá la valoración económica de las medidas propuestas.

f) Normas y recomendaciones para la definición de los planes urbanísticos y sectoriales encaminadas a integrar en ellos los objetivos de calidad paisajística definidos.

2. La elaboración de las Estrategias de Paisaje corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio, en coordinación con los restantes departamentos de la Administración Regional y de otras Administraciones públicas interesadas.

3. La aprobación inicial y definitiva corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en la materia. Con carácter previo a la aprobación definitiva informará el Consejo Asesor de Política Territorial.”

**Ocho.** Se modifica el punto 1 del artículo 69 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Los instrumentos de ordenación territorial, los planes de ordenación de playas y las estrategias territoriales se tramitarán y aprobarán de acuerdo con las disposiciones previstas en este título y en la legislación ambiental vigente.”

**Nueve.** Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 69.

**Diez.** Se añade el punto 8 al artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido:

“8.- No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los instrumentos de ordenación territorial y estrategias territoriales, que conforme a esta ley y a la ley ambiental, estén sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, el trámite de información pública será de un mes y no será preciso llevar a cabo las consultas a la aprobación inicial.

A la vista del resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, previo informe de las alegaciones presentadas, y previo informe del Consejo Asesor de Política Territorial, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del Director General competente en materia de ordenación del territorio, podrá acordar la aprobación definitiva, siempre y cuando las modificaciones realizadas al documento inicial no supongan cambios sustanciales.

En el caso de que las modificaciones fueran sustanciales, será necesaria la aprobación provisional del documento y su sometimiento a nuevo trámite de información pública, continuándose el procedimiento conforme a los apartados anteriores.”

**Once.** Se modifica el punto 2 del artículo 94 que queda redactado con el siguiente contenido.

“2. En defecto de instrumentos de ordenación territorial o de protección específica, podrán autorizarse excepcionalmente por la Administración regional los usos, instalaciones y edificaciones que se consideren de interés público, así como los usos e instalaciones provisionales, con las condiciones y requisitos establecidos en esta ley.”

**Doce.** Se modifica el punto 1 del artículo 95 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente, los usos y construcciones permitidos por el Plan General, propios de cada zona y ligados a la actividad productiva, a los que se refiere el apartado 3 del artículo 101, así como, excepcionalmente, los usos e instalaciones provisionales previstos en esta ley.”

**Trece.** Se modifica el artículo 99 que queda redactado con el siguiente contenido.

“Aprobada su ordenación pormenorizada, el suelo urbanizable podrá edificarse una vez se haya urbanizado o de forma simultánea con su urbanización, con arreglo a las prescripciones del planeamiento correspondiente, con las condiciones y excepciones establecidas en esta ley para el suelo urbano.

Se podrán autorizar las edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, con carácter previo a su gestión, siempre que se cumplan las determinaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento aprobado y las garantías que se establecen en esta ley. Este régimen quedará suspendido cuando se alcance el treinta por ciento del aprovechamiento del sector o de su superficie, computando la superficie total ocupada por las actuaciones.”

**Catorce.** Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 111 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Sin perjuicio de lo dispuesto en este título para cada clase y categoría de suelo, podrán admitirse, en los supuestos señalados, usos, obras o instalaciones de carácter provisional que no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial, la ordenación territorial o el planeamiento urbanístico, y se consideren compatibles con la ordenación por no dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y su carácter no permanente, atendidas las características técnicas de las mismas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.

2. En suelo no urbanizable solo se autorizarán, los usos provisionales y las instalaciones requeridas para su implantación, pero en ningún caso obras ni construcciones que tengan carácter de edificación.”

**Quince.** Se añade un punto 5 al artículo 228 que queda redactado con el siguiente contenido:

“5. Los equipamientos públicos de ámbito local con un uso pormenorizado provenientes del planeamiento de desarrollo, se podrán ampliar a los usos previstos en el art.124f) en función del uso global del sector sin necesidad de modificación del planeamiento.”

**Dieciséis.** Se modifica el punto 4 del artículo 268 que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. El plazo máximo para resolver sobre el otorgamiento de licencia será de tres meses, salvo en el caso de licencias para equipamientos que será de un mes. En el caso de que se precise autorización de otra Administración, previa a la licencia municipal, el cómputo del plazo para el otorgamiento de licencia se suspenderá hasta la acreditación ante el ayuntamiento de la resolución que ponga fin al expediente tramitado por dicha Administración.”

**Diecisiete.** Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 269 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Los actos relacionados en este capítulo, promovidos por Administraciones públicas distintas de la municipal o por entidades de derecho público, requerirán el título habilitante de naturaleza urbanística que corresponda, que será expedido en el plazo máximo de un mes, salvo en los supuestos exceptuados en el apartado siguiente o por la legislación sectorial aplicable.

3. No estará sujeta a licencia urbanística ni otro título habilitante la ejecución de obras promovidas por los órganos de la Administración regional o entidades de derecho público que administren bienes de aquella, siempre que tengan por objeto la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras, puertos u obras hidráulicas y de transportes. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de un mes para

informar tales actuaciones con relación al planeamiento vigente. Transcurrido dicho plazo sin que se evacue el informe, se entenderá otorgada la conformidad.”.

**Dieciocho.** Se modifican los puntos 1 y 4 del artículo 275 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontraren en fase de ejecución y se efectuasen sin licencia, orden de ejecución u otro título habilitante de los previstos en esta ley o incumpliendo sus condiciones, se dispondrá la suspensión inmediata de dichos actos y, previa tramitación del oportuno expediente, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas y dando cuenta al ayuntamiento, adoptará algunos de los acuerdos siguientes:

a) Si las obras o usos fueran total o parcialmente incompatibles con la ordenación vigente, decretará su demolición, reconstrucción o cesación definitiva, en la parte pertinente a costa del interesado, aplicando en su caso lo dispuesto en el apartado siguiente para la parte de la obra o del uso compatible con la ordenación.

b) Si las obras o usos pudieran ser compatibles con la ordenación vigente, requerirá al interesado para que, en el plazo de dos meses, inicie la tramitación del oportuno título habilitante de naturaleza urbanística o su modificación. En caso de no procederse a la legalización, decretará la demolición, reconstrucción o cesación definitiva de la obra o del uso, en la parte pertinente, a costa del interesado.

4. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontrasen concluidos y se hubiesen efectuado sin licencia, orden de ejecución de los previstos en esta ley o sin ajustarse a las condiciones señaladas en las mismas, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas, dispondrá la incoación del correspondiente expediente sancionador, adoptándose alguno de los acuerdos establecidos en el apartado primero, letras a) o b) según proceda

**Diecinueve.** Se modifica el apartado 2 del artículo 280 que queda redactado con el siguiente contenido:

“2. Si la Comunidad Autónoma considera, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

**Veinte.** Se suprime el apartado 4 del artículo 280.

**Veintiuno.** Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 292 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“2.- La Administración regional podrá actuar por subrogación siempre y cuando las infracciones urbanísticas afecten al ejercicio de competencias autonómicas.

3. En el caso de actuación de la Administración regional por subrogación, la resolución definitiva e imposición de la sanción pertinente corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director general competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 300.000 euros.

b) Al consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 600.000 euros.

c) Al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa que exceda de 600.000 euros.

**Veintidós.** Se modifica el artículo 299 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma tendrán, entre otras, las siguientes funciones:

a) Vigilar las actuaciones en suelo no urbanizable para impedir actividades de parcelación o urbanización que sean ilegales, movimientos y roturación de tierras, talas de arbolado ilegal, preservar los sistemas generales y a defender el orden jurídico de interés supramunicipal.

b) Proponer al órgano del que dependan la apertura de expedientes sancionadores y, dentro de ellos, la adopción de las piezas separadas de suspensión de actuaciones ilegales y/o de restablecimiento del orden infringido; así como el ejercicio de las acciones de revisión o impugnación de los actos que infrinjan el ordenamiento urbanístico.

c) Emitir dictámenes e informes en materia de disciplina urbanística, a instancia de los órganos de inspección y de los instructores de expedientes sancionadores.”

**Veintitrés.** Se modifican los puntos 1 y 2 de la Disposición adicional primera que queda redactada con el siguiente contenido:

“1. De acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial en materia de evaluación ambiental y en esta ley, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo y los instrumentos de ordenación territorial.

b) Los planes de ordenación de playas que afecten a más de un municipio.

c) Los Planes Generales y sus Normas complementarias.

d) Los planes parciales y especiales que no sean de reducida extensión.

e) Las modificaciones estructurales de planeamiento general y normas complementarias.

f) Los incluidos en el apartado siguiente, cuando así lo determine el órgano ambiental bien en el Informe Ambiental Estratégico establecido por la legislación básica estatal, o bien a solicitud del promotor u órgano promotor.

g) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo, planes o instrumentos que afecten a Red Natura 2000, en los términos previstos por la legislación vigente.

2. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes incluidos en el apartado anterior.

b) Los instrumentos, estrategias o planes mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal de zonas de reducida extensión.

c) Los planes, programas y estrategias territoriales que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan con los demás requisitos del apartado anterior.”

**Veinticuatro.** Se suprime el punto 5 de la Disposición adicional primera.

**Disposición adicional primera.** Tramitación de proyectos u obras con fondos procedentes de la Unión Europea.

Los proyectos u obras de rehabilitación de viviendas o edificios, equipamientos, puertos, infraestructuras y regeneración urbana que tengan financiación procedente de los fondos estructurales y de recuperación de la Unión Europea, y requieran de autorizaciones, licencias o informes de organismo de índole municipal o autonómico tendrán que ser tramitados de manera urgente en el plazo máximo de un mes desde la recepción del expediente completo.

**Disposición adicional segunda.** Justificación de las ayudas para reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca.

Las ayudas para la reconstrucción de viviendas otorgadas al amparo del Decreto 68/2011, de 16 de mayo, por el que se regulan las ayudas para la reparación y reconstrucción de la viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca, se consideran justificadas a la luz de lo dispuesto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En cualquier caso, a efectos de verificación de la financiación de las actuaciones subvencionadas, se estará al informe de valoración de la reconstrucción que realizó el personal técnico de la dirección general competente en materia de vivienda y se cruzarán los datos para comprobar que la cuantía de las ayudas e indemnizaciones otorgadas por el Consorcio de Compensación de Seguros, no excedan de la valoración realizada por el citado personal técnico.

**Disposición adicional tercera.** Autorización para la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia.

El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos “Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

**Disposición transitoria primera.** Supresión de fianzas contratos arrendamiento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 del presente Decreto-ley, la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no será depositaria de las cantidades que en concepto de fianza y de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, se constituyan en los contratos de arrendamiento.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia reintegrará las fianzas correspondientes a los contratos de arrendamiento de fincas urbanas de su ámbito territorial que, por aplicación de la normativa anterior, se hayan depositado legalmente, conforme dichos contratos se vayan extinguiendo y a solicitud de los interesados.

**Disposición transitoria segunda.** Procesos en tramitación.

Lo establecido en la disposición adicional segunda será de aplicación a los procesos en tramitación a la entrada en vigor del presente texto legal.

**Disposición derogatoria única**

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Decreto-ley, y en concreto el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros, el Decreto 67/1994, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, y se regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros, y la Orden de 27 de julio de 1994, por la que se desarrolla este último Decreto.

**Disposición final primera.** Desarrollo normativo.

Se autoriza al Consejero competente en la materia para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto-Ley.

**Disposición final segunda. Entrada en vigor.**

El presente Decreto-Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Dado en Murcia, 6 de mayo de 2021.—El Presidente, Fernando López Miras.—  
El Consejero de Fomento e Infraestructuras, Juan Ramón Díez de Revenga Albacete.