



GOBERNANTZA PUBLIKO ETA
AUTOGOBERNUA SAILA
Araubide Juridikoaren
Sailburuordetza
Lege Garapen eta Arau Kontrolerako
Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE GOBERNANZA
PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO
Viceconsejería de Régimen Jurídico
Dirección de Desarrollo Legislativo y
Control Normativo

INFORME DE LEGALIDAD SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL ACUERDO DE LA COMISIÓN MIXTA DE TRANSFERENCIAS ESTADO-COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO DE TRASPASO A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (CAPV) DE LAS FUNCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO CORRESPONDIENTES A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL DE CERCANÍAS

33/2024 IL – DDLCN
DNCG_DEC_2102/24_04

I. INTRODUCCIÓN

Por la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo, adscrita al Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno, se emite el presente informe de legalidad, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, y en el artículo 11.2 c) del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco; en relación, ambos, con el artículo 7.1.i) del Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de Creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, y con el artículo 15.1.c) del Decreto 8/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno.

II. ANTECEDENTES

Donostia - San Sebastian, 1 – 01010 VITORIA-GASTEIZ
tel. 945 01 86 30 – Fax 945 01 87 03



La Dirección de Desarrollo Estatutario del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno ha solicitado informe de legalidad respecto al proyecto de Decreto de referencia.

A tal efecto, componen el expediente que acompaña a la solicitud, los siguientes documentos:

- Orden de inicio del procedimiento de elaboración del proyecto de disposición, en euskera y en castellano
- Orden de aprobación previa, en euskera y en castellano
- Memoria justificativa de la Dirección de Desarrollo Estatutario del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno, en castellano
- Memoria económica, de la Dirección de Recursos Institucionales del Departamento de Economía y Hacienda, en castellano

Certificado de los secretarios de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía del País Vasco, sobre el Acuerdo del Pleno, celebrado el día 11 de marzo de 2024, en castellano

III CONTENIDO DEL PROYECTO DE DECRETO

El proyecto de Decreto tiene como objeto aprobar por el Consejo de Gobierno el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, de 11 de marzo de 2024, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías.

El proyecto de Decreto consta de Título, parte introductoria, dos artículos y una disposición final.

En la parte introductoria del proyecto de decreto se hace referencia a que, en virtud de lo establecido en el artículo 2.º del Acuerdo de la

Comisión Mixta de Transferencias, aprobado por el Real Decreto 2339/1980, de 26 de septiembre, y a los efectos del cumplimiento de los trámites de formalización en él requeridos, el presente Decreto tiene por objeto, de una parte, aprobar el Acuerdo del Pleno de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, de 11 de marzo de 2024, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías; y de otra, adscribir las funciones y servicios transferidos.

El artículo 1 aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Comunidad Autónoma, de 11 de marzo de 2024, de traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) de las funciones de la Administración del Estado correspondientes a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías en los términos establecidos por el Real Decreto XX/2024, de XX de abril, ordenando la publicación íntegra del citado Real Decreto en el Boletín Oficial del País Vasco como Anexo al presente Decreto.

De momento, se desconoce el número del Real Decreto en cuestión, y tampoco ha sido aportado borrador alguno al expediente, lo que deberá ser subsanado antes de la remisión al Consejo de Gobierno del Proyecto de Decreto que se informa. Ello, no obstante, como Anexo, y en lugar del referido Real Decreto, se acompaña el contenido del certificado del acuerdo adoptado por la Comisión Mixta de Transferencias, cuyo contenido debe ser íntegramente transcrito al Real Decreto indicado.

El artículo 2 prevé que las funciones y servicios transferidos quedan adscritos al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco, el cual es competente en materia de transportes, por lo que no hay objeción alguna al mismo.

La Disposición Final incorpora la previsión de entrada en vigor, estableciendo que entrará en vigor el mismo día de su publicación.

Como ya se ha apuntado, en el Anexo, y en lugar del texto del Real Decreto aprobatorio del Acuerdo de la Comisión Mixta de transferencias, se acompaña el contenido del certificado del acuerdo adoptado en la Comisión, cuyo contenido deberá ser íntegramente transcrito al mencionado Real Decreto de Transferencia, aspecto que deberá ser verificado en cuanto se disponga del texto.

En cuanto a la versión en euskera del borrador del proyecto de decreto sometido a informe de legalidad, se observa que utiliza la denominación “*Euskal Autonomia Erkidegoa*” -que es el término que se utiliza en euskera para denominar a lo que en castellano se identifica como “Comunidad Autónoma Vasca”- para referirse a lo que en la versión en castellano del decreto se denomina como “Comunidad Autónoma del País Vasco”.

Al respecto, debemos señalar que el término “Euskal Autonomia Erkidegoa” no está contemplado en el artículo 1 del Estatuto de Gernika para denominar a la Comunidad Autónoma de Euskadi o Comunidad Autónoma del País Vasco.

De acuerdo con el referido artículo, “El Pueblo Vasco o Euskal-Herria, como expresión de su nacionalidad, y para acceder a su autogobierno, se constituye en Comunidad Autónoma dentro del Estado Español bajo la denominación de **Euskadi** o **País Vasco**, de acuerdo con la Constitución y con el presente Estatuto, que es su norma institucional básica”.

Por lo tanto, la utilización, en este caso, del término “Euskal Autonomia Erkidegoa” como el equivalente en euskera del término “Comunidad Autónoma del País Vasco” que se utiliza en la versión en castellano del

proyecto, carece de soporte jurídico, al no estar amparada en el Estatuto.

En consecuencia, dado que en la versión en castellano se utiliza el término “Comunidad Autónoma del País Vasco”, se sugiere que en la versión en euskera del proyecto se utilice, como equivalente de “País Vasco”, el término “Euskadi”, denominación oficial en euskera reconocida por el Estatuto de Gernika para referirse a la Comunidad Autónoma de Euskadi o del País Vasco, y que se coherente con la nueva Estrategia del Gobierno Vasco “Euskadi Basque Country 2025” para dar a conocer a esta comunidad autónoma en el ámbito internacional, en la que el Gobierno ha optado por utilizar la denominación “Euskadi” para identificar a la comunidad autónoma, o con campañas publicitarias como la que lleva por lema “Euskadi, auzolana” “Euskadi, bien común”, en las que se apuesta por utilizar esa denominación, tanto en euskera, como en castellano.

De esta manera, en la versión en euskera del proyecto de decreto, la denominación “Euskal Autonomia Erkidegoa” debería sustituirse por “Euskadiko Autonomia Erkidegoa”.

IV TÍTULOS COMPETENCIALES A CONSIDERAR

Desde la perspectiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) y en consideración a su fundamento competencial, el Acuerdo de traspaso se sustenta en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, aprobado por la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, que atribuye a la CAPV competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres. Asimismo, con arreglo al artículo 12.9, corresponde a la CAPV la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma.

Por su parte, la Constitución, en su artículo 149.1.21, atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. En este contexto, y sobre esta base competencial, mediante el Acuerdo de traspaso suscrito en el seno de la Comisión Mixta de Transferencias se traspasan a la CAPV las funciones anteriormente descritas, relacionadas, asimismo, en el apartado B) del Acuerdo.

Una vez efectivo el traspaso recibido del Estado, la CAPV pasará a ser la segunda Comunidad Autónoma en asumir funciones similares, si bien la CAPV, a diferencia de Catalunya, asumirá ya, desde un principio, el control económico anudado a ellas.

Catalunya es la única Comunidad Autónoma que ha recibido del Estado, previamente, el traspaso de algunas de las funciones que ahora son objeto de traspaso a la CAPV. Estas se formalizaron mediante el Real Decreto 2034/2009, de 30 de diciembre, y el Real Decreto 1598/2010, de 26 de noviembre, por los que la Generalitat asumía el ejercicio del conjunto de las funciones y servicios de la Administración General del Estado en relación con el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías a partir del 1 de enero de 2010 y con los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general íntegramente desarrollados en Catalunya, a partir del 1 de enero de 2011, respectivamente.

Las funciones asumidas por la Generalitat de Catalunya comprendían, en concreto, la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de dichos servicios, así como la potestad tarifaria sobre los mismos. No obstante, a diferencia del traspaso a la CAPV, Catalunya no ha tenido el control económico sobre los servicios

traspasados, si bien, según se ha adelantado recientemente, pasaría a obtenerlo en caso de culminar con acuerdo la negociación anunciada entre el Estado y la Generalitat para el “traspaso integral” de Rodalies de Catalunya.

V. NATURALEZA DEL PROYECTO DE DECRETO Y PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN

Como se ha indicado anteriormente, el presente proyecto de Decreto tiene por objeto la aprobación, en el Consejo de Gobierno, del Acuerdo adoptado en la Comisión Mixta de Transferencias, de fecha 11 de marzo de 2024.

Los procesos de transferencias, dirigidos a situar en el ámbito de las CCAA (en este caso la CAPV) el ejercicio de las competencias que tiene reconocidas dentro del marco de la Constitución y el Estatuto de Autonomía, finalizan con la aprobación por Decreto del Consejo de Gobierno que valida el previo Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias alcanzado entre las Administraciones intervinientes, que se incorpora al Decreto por medio de anexo.

El Acuerdo de traspaso incorpora en el apartado E) llevar a cabo el traspaso de las líneas ferroviarias 01-720 Bilbao Abando-Santurtzi; 01-722 Desertu Barakaldo-Muskiz y 01-724 Bilbao Mercancías-Santurtzi, un traspaso sujeto (i) a la construcción y puesta en servicio de un nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao, que se encuentra en fase de planificación, la denominada Variante Sur Ferroviaria, y (ii) a la posterior exclusión de estas líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, previa realización de los trámites establecidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

De conformidad al acuerdo alcanzado, se prevé ratificar el traspaso -que se lleva a cabo con la firma del Acuerdo de traspaso informado- una vez

finalizada y puesta en servicio la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao. El acuerdo contempla, así, la demora de la entrega y explotación de estas líneas ferroviarias hasta que se haya cumplido la condición expuesta. A este respecto, en el Acuerdo de colaboración adicional que acompaña al Acuerdo de traspaso, se da cuenta de la existencia de dos alternativas para el trazado de la denominada Variante Sur Ferroviaria de Bilbao en el estudio informativo de la fase II de esa infraestructura, que se encuentra en fase de planificación.

Asimismo, se apunta que la CAPV ha manifestado su preferencia por la alternativa que desarrolla la nueva infraestructura en su mayor longitud (hasta el término municipal de Arrigorriaga), dado que permite la consecución de un mejor servicio de cercanías en el tramo Bilbao-Arrigorriaga de la línea C-3 de cercanías de Bilbao, opinión, asimismo, compartida por la AGE, al considerar que la conexión en Arrigorriaga de la fase II de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao, frente a una conexión más al norte (Basauri), facilita la implantación de mejores frecuencias para los servicios de cercanías en un tramo de mayor longitud.

En congruencia a lo manifestado, ambas administraciones han rubricado el citado acuerdo de colaboración adicional por el que la AGE y la CAPV consideran como preferente la alternativa de conexión en Arrigorriaga de la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao en el estudio informativo de la fase II.

Por otra parte, el Acuerdo complementario número 3 –y, en concreto, el primero de los tres acuerdos que incorpora– especifica y desarrolla diversos elementos del mencionado traspaso de las líneas ferroviarias 01-720 Bilbao Abando-Santurtzi; 01-722 Desertu Barakaldo-Muskiz y 01-724 Bilbao Mercancías-Santurtzi.

Entre otros, se prevé su formalización en el plazo de tres meses desde su exclusión de la Red Ferroviaria de Interés General, previa realización

de los trámites establecidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, a cuyo fin, el Pleno de la Comisión Mixta de Transferencias ratificará el traspaso de estas líneas ferroviarias y especificará el coste total anual a nivel estatal asociado a él. Se contempla la entrega a la CAPV de las tres líneas para su explotación, así como los derechos y obligaciones que correspondan, tras dicha tramitación.

Asimismo, en el acuerdo complementario, se anticipan diversos elementos relacionados con la necesaria existencia de un mecanismo de coordinación entre los administradores de infraestructuras responsables de los distintos tramos, con la suscripción de convenios de conexión que regulen los puntos y tramos de conexión, con la seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias o con el funcionamiento transitorio compartido de determinadas instalaciones, entre otros.

Además, se ha acordado que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) realizará actuaciones de mejora y modernización en las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General en el País Vasco por un presupuesto aproximado de 400 millones de euros en un plazo de diez años. Así se recoge en el segundo apartado del Acuerdo complementario número 3.

En este sentido, se adjunta un Listado, no exhaustivo, de las actuaciones previstas a modo de anexo del citado acuerdo complementario, que ascienden a un total de 67 actuaciones: entre otras, las nuevas subestaciones (SS/EE) en Martutene, en Tolosa o en Ollargan; la remodelación de la estación de Pasaia; la mejora de la accesibilidad de varias estaciones; la adecuación de taludes y trincheras en el ámbito de cercanías de Bilbao de ancho ibérico; la mejora del puente metálico de Billabona sobre el río Oria, etc.

Se han establecido, igualmente, -en el propio acuerdo complementario- los términos en los que se desarrollarán esas actuaciones. Así, ADIF ejecutará las inversiones con cargo a su presupuesto, asumiendo las funciones de supervisión y aprobación de los proyectos constructivos en los términos previstos en la legislación vigente, mientras que la CAPV participará en la dirección de los proyectos constructivos necesarios para la definición de las actuaciones, colaborando con ADIF en la definición técnica de los proyectos constructivos y en la gestión de la información a recopilar e intercambiar con las entidades locales, organismos territoriales, la Agencia Vasca del Agua y cualquier otro departamento al que sea necesario dirigirse.

Además, se ha fijado que sean los equipos técnicos del Gobierno Vasco intervinientes en los trabajos de coordinación de los proyectos constructivos los que se encargarán de realizar las gestiones necesarias para la determinación de las soluciones en los casos de existencia de servicios afectados en los proyectos constructivos, al objeto de disponer las soluciones de reposición necesarias ya incorporadas en los proyectos constructivos, de forma que se garantice la incorporación de las soluciones consensuadas con los afectados en la definición técnica de la actuación, o que puedan surgir durante la ejecución de las obras correspondientes.

El tercer apartado del Acuerdo complementario número 3 recoge el traspaso de los tramos Karrantza-Bilbao La Concordia y Balmaseda-Aranguren de las líneas ferroviarias 08-780 Santander-Bilbao La Concordia y 08-790 Asunción Universidad-Aranguren, respectivamente, en aplicación de la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En particular, en el acuerdo se recoge que estos tramos quedarán excluidos de la Red Ferroviaria de Interés General previa realización de los trámites establecidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y adopción del correspondiente acuerdo de traspaso

por la Comisión Mixta de Transferencias, al amparo de la disposición adicional decimonovena bis de la citada Ley. Tras la tramitación, se entregarán las líneas para su explotación, así como los derechos y obligaciones que correspondan.

En cuanto a la habitual previsión de entrega de la documentación y los expedientes de las funciones y servicios que se traspasan, se verifica su regulación en el apartado G) del Acuerdo de Traspaso, en el que se establece su realización en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor del Real Decreto que aprueba el Acuerdo.

Por otra parte, en lo que respecta al despliegue de sus efectos, el traspaso de las funciones objeto del Acuerdo tendrá efectividad desde la entrada en vigor del Acuerdo de subrogación de la CAPV en la posición contractual de la AGE en el actual contrato de servicio público con Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., según se establece en el apartado H) del Acuerdo de traspaso. Asimismo, se ha determinado que el Acuerdo de subrogación deberá suscribirse en el plazo de seis meses desde la publicación del Acuerdo de traspaso en el BOE y en el BOPV.

A este respecto, el apartado F.2) del Acuerdo de traspaso tiene en cuenta que los servicios ferroviarios que discurren íntegramente por el territorio de la CAPV sobre la Red Ferroviaria de Interés General, relativos a las funciones que asume la CAPV, se vienen realizando por Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. en el marco del contrato de servicio público suscrito entre la AGE y esta sociedad mercantil estatal, un contrato de servicio público que se halla vigente a la fecha de adopción del Acuerdo de traspaso y que fue suscrito el 18 de diciembre de 2018, para la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril de “Cercanías”, “Media distancia convencional”, “Alta velocidad media distancia (AVANT)” y “Ancho métrico”, de competencia de la Administración General del Estado, sujetos a obligaciones de servicio público en el periodo 2018-2027.

Así las cosas, se ha fijado que la determinación específica de la financiación correspondiente a los servicios del contrato mencionado que son objeto de traspaso se llevará a cabo según el procedimiento y con las condiciones recogidas en el Acuerdo complementario número 2 (apartado F.3), un documento en el que se regulará la subrogación de la CAPV en la posición jurídica contractual de la AGE en el contrato de servicio público (apartado H.2) y en el que, a todos los efectos, se incluirá la particularización del contenido del contrato para los servicios afectados por el traspaso (apartado H.3).

En este sentido, en el Acuerdo complementario número 2 se establece que:

- a) la CAPV se subrogará en los derechos y obligaciones de la AGE en el contrato suscrito entre la Administración del Estado y Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. actualmente en vigor, tal y como recoge la cláusula 16.^a del mismo.
- b) La CAPV se compromete a que Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. sea el proveedor de los servicios afectados por el traspaso, sometidos a obligaciones de servicio público, hasta la finalización del contrato vigente y sus posibles prórrogas, evitando la aplicación de los mecanismos previstos en el contrato para su rescisión anticipada.
- c) La CAPV acepta las decisiones adoptadas o que se adopten sobre la adquisición de material rodante del actual contrato de servicio público por parte de la Administración General del Estado y de Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., así como las remodelaciones del material rodante que se utiliza en los servicios afectados por el

traspaso y que se recogerán en el acuerdo de subrogación al que hace referencia el apartado d).

A tal efecto, el acuerdo recoge que el catálogo de material rodante destinado a los servicios objeto de traspaso, con el cronograma correspondiente a su actualización y renovación, se identificará en el citado acuerdo de subrogación. Sobre este aspecto, cabe destacar, tal como ha quedado recogido, expresamente, que el coste no será objeto de compensación adicional al operador por la CAPV.

Los servicios objeto del traspaso –conforme señala el acuerdo complementario número 2- se prestan con 44 trenes, de los cuales 35 unidades son de ancho convencional y 9 unidades de ancho métrico. Actualmente, los trenes son de las series 446 (25) y 447 (10) –para ancho convencional- y 436 (9) –para ancho métrico-.

Se apunta, igualmente, que, de acuerdo al plan de renovación de la flota que está llevando a cabo Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. dentro del parque de trenes asignado al Contrato de prestación de servicios con la AGE, está prevista una redistribución de los vehículos existentes entre los diferentes núcleos a nivel nacional. Se ha acordado una asignación concreta correspondiente a la CAPV, incorporada, finalmente, al acuerdo complementario nº 2 como desarrollo del apartado c).

En concreto, el apartado c) indica que la asignación de material prevista tras la redistribución se producirá en dos fases en el ámbito de la CAPV. Así, en una primera fase, que se desarrollaría hasta el 31 de diciembre de 2027, fecha de finalización de la vigencia del contrato, el parque de material previsto responde a trenes de las series 447 (22) y 464/CIVIA (13) –para ancho convencional- y de la serie 438 (9) –ancho métrico-; esto es, en ancho convencional se prevé retirar totalmente la serie 446 e incorporar 13 unidades de la serie 464/CIVIA, mientras que en ancho

métrico se retirarán todos los trenes de la serie 436 para ser sustituidos por la serie 438.

Por otra parte, en una segunda fase correspondiente al plazo de la prórroga del contrato subrogado, el parque de material previsto (44 trenes) mantendría la tipología de trenes para ancho convencional, las series 447 y 464/CIVIA, si bien se prevé el aumento de 6 unidades en la serie 464/CIVIA (19) y la correspondiente reducción de 6 unidades en la serie 447 (22), mientras que en ancho métrico se prevé la retirada de todos los trenes de la serie 438 para ser sustituidos por la serie 436.2 (9), con una distribución anual de las diferentes series dentro de este período que deberá determinarse en el acuerdo de subrogación.

En cuanto a las condiciones en que se produce la mencionada subrogación en el contrato de servicio público, el apartado d) del Acuerdo complementario nº 2 viene a determinar que se especificarán por la AGE a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, por la CAPV y por Renfe Viajeros, S.M.E., S.A.

En este sentido, se recogerá, en concreto, la particularización del contenido del contrato para los servicios afectados por el traspaso, incluyendo las cargas financieras, la forma de liquidación, los parámetros específicos aplicables, el material rodante asignado, así como las funciones que se asumirán por las distintas unidades o entidades de la Administración de la CAPV en sustitución de las que el contrato tiene asignadas a unidades o entidades de la AGE.

Asimismo, en el apartado d) se incorpora una referencia a la garantía para el operador que en cada período preste los servicios de transporte que se traspasan, y mediante la correspondiente contraprestación, de la puesta a disposición de los talleres e instalaciones anexas en los que, actualmente, se realiza el mantenimiento de los trenes asignados a esos servicios, así como el compromiso de su utilización por parte de aquel.

No obstante, se establece, expresamente, que la subrogación de la CAPV en la posición de la AGE en el contrato, en el ámbito de los servicios declarados como obligación de servicio público dentro de la CAPV y aquellos que se establezcan en el marco del Acuerdo de traspaso, no supondrá una futura subrogación de la CAPV respecto del personal de la operadora prestataria de los servicios de mantenimiento, ni de los activos y bienes inmuebles propiedad de dicha entidad empresarial.

Por otra parte, se ha acordado que la CAPV, de conformidad al apartado e) y en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir a Renfe Viajeros, S.M.E., S.A. la modificación de algunos de los estándares de calidad o servicios previstos en el contrato vigente, así como decidir una política tarifaria diferente a la prevista en el contrato en el que se subroga, con cargo a sus propios presupuestos.

No obstante, este supuesto hará necesaria la oportuna adenda del contrato para incorporar estas modificaciones y recoger la dotación económica correspondiente por parte de la CAPV. En este marco, de acuerdo al apartado f), la CAPV procederá a licitar o bien a negociar con Renfe Viajeros, S.M.E., S.A., la prestación de los servicios afectados por el traspaso -dos años antes del vencimiento del contrato- incorporando el nivel de servicio, estándares de calidad y evolución tarifaria prevista que considere convenientes.

Por último, en lo que respecta a la financiación del traspaso, la memoria correspondiente de la Dirección de Recursos Institucionales, destaca la remisión que en el apartado F) del Acuerdo de traspaso, intitulado “Valoración de las cargas financieras de las funciones que se traspasan”, se realiza al contenido recogido en la relación adjunta número 2 del mismo documento, que concreta una afección en el cupo del 6,24% sobre el coste total anual a nivel estatal (euros 2023),

asociado a las funciones traspasadas. Este coste anual estatal se fija, en la citada relación adjunta número 2, en 1.486.805 miles de euros, lo que viene a suponer una repercusión a cupo de 92.776 miles de euros anuales.

Una vez adoptado el Acuerdo de traspaso y los demás acuerdos complementarios apuntados, se manifiesta apropiado, una vez analizadas las funciones objeto del presente traspaso, recoger las mismas en el Decreto de Estructura del Departamento que las vaya a asumir, tras analizar la forma en la que proceder en cuanto a la gestión de las nuevas funciones atribuidas.

En lo que a su aspecto procedimental respecta, el Acuerdo de traspaso habrá de seguir los trámites previstos en la Disposición Transitoria segunda del Estatuto de Autonomía para el País Vasco y en el Real Decreto 2339/1980, de 26 de septiembre, por el que se establecen la forma y el procedimiento al que habrán de ajustarse los traspasos de servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

VI CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, entendemos que el proyecto de Decreto ha seguido el procedimiento específico previsto para su tramitación y, sin perjuicio de las observaciones realizadas, puede continuar su tramitación para ser elevado al Consejo de Gobierno.

Este es el informe del letrado que suscribe, que lo somete a cualquier otro mejor fundado en derecho.

Vitoria-Gasteiz, a la fecha de la firma electrónica.