



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE

Descripción de los antecedentes y justificación de la iniciativa normativa.

En la actualidad, en la Comunidad Autónoma del País Vasco existen varias instalaciones de este tipo que se han estado rigiendo por un marco legal estatal, conformado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de manera más específica por la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos y por el Decreto 673/1966, de 10 de marzo, que aprobó su reglamento de aplicación, que resulta hoy insuficiente debido a las innovaciones tecnológicas que este sistema de transporte ha tenido en los últimos años, y que se han recogido en Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte de personas por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE.

Esta situación justifica que sea necesario disponer de una norma con rango de ley que regule la construcción y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable en Euskadi, al amparo de la atribución a la Comunidad Autónoma del País Vasco de la competencia exclusiva en materia de transportes por cable que discurren íntegramente en el territorio del País Vasco, conforme a lo previsto en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco y de su materialización, en virtud del artículo 13 del Real Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, por el que se transfirieron al Consejo General del País Vasco las competencias sobre “concesión, autorización, explotación e inspección de servicios de transporte por cable, tanto públicos como privados regulados por Ley 4/1964, de 29 de abril y sus disposiciones de desarrollo.

Existen actualmente en la Comunidad Autónoma del País Vasco distintos tipos de instalaciones que se diferencian en cuanto a su configuración jurídica y asimismo en cuanto a su normativa técnica de aplicación. Por un lado, están los funiculares, los cuales, de acuerdo con la citada Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su reglamento de desarrollo, se acogían a la normativa relativa al transporte ferroviario, si bien en relación con la tracción se les aplica la normativa de transporte por cable, conformada por el citado Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016.

Por otro lado, están una serie de ascensores de servicio público, explotados en régimen de concesión, que fue otorgada a mediados del siglo pasado de acuerdo a la legislación de obras públicas, y cuya normativa técnica está conformada por la Directiva 2014/33/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre ascensores y el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo. Si bien no son infraestructuras de transporte por cable a la luz de la normativa en vigor, se les ha aplicado en cuanto al régimen de explotación la citada Ley 4/1964, de 29 de abril, de Teleféricos y sus disposiciones de desarrollo. A estos ascensores de servicio público se han de añadir otros ascensores de uso público instalados por los propios ayuntamientos en zonas de fractura urbana para facilitar la



accesibilidad de las personas usuarias, y que están acogidos asimismo a la normativa técnica de ascensores anteriormente mencionada.

Estos ascensores responden a necesidades de naturaleza estrictamente urbana y como tales, deben ser responsabilidad de los ayuntamientos que conocen y gestionan desde una perspectiva integral la movilidad de su término municipal y las necesidades de movilidad de las personas residentes en los referidos municipios. Estos ascensores no son objeto de regulación por esta ley, salvo la mención expresa que se recoge en la Disposición Transitoria Segunda. Se sigue así el criterio de la normativa técnica de aplicación que considera que los ascensores no son instalaciones de transporte por cable.

El Calendario Legislativo de la XII Legislatura (2020-2024), aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno en su sesión de 10 de noviembre de 2020, no incluye expresamente el proyecto de ley de transporte por cable que ahora se tramita, si bien se ha considerado la oportunidad y procedencia de regular el transporte por cable mediante norma con rango de ley, diferenciada del proyecto de ley de movilidad sostenible, que sí está incluido en el citado calendario legislativo.

Contenido de la regulación propuesta.

El anteproyecto de ley se distribuye en cuatro capítulos que articulan distintos aspectos del régimen aplicable a las instalaciones de transporte por cable.

El Capítulo I sobre “Disposiciones Generales” regula el objeto, ámbito de aplicación y objetivos de la ley, la clasificación de las instalaciones en función de la naturaleza del servicio que prestan, así como de su ámbito territorial, el régimen competencial, las condiciones de seguridad que deben reunir las instalaciones, el registro y los derechos y deberes de las personas usuarias.

En cuanto al ámbito de aplicación, se han detallado las instalaciones de transporte por cable que se rigen por la presente ley, tanto las actualmente existentes (funiculares), como otras que en un futuro pudieran implantarse (teleféricos, telesillas, etc.), así como las instalaciones que se excluyen. En este sentido se ha tomado como referencia el listado recogido por el artículo 2 del citado Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, salvo las instalaciones clasificadas como patrimonio histórico o cultural a las que se refiere el apartado 2.b. de dicho artículo 2 del reglamento, que no se excluyen del ámbito de aplicación de esta ley. En cuanto a los ascensores, si bien se excluyen con carácter general del ámbito de aplicación de esta ley, se hace una previsión especial referida a aquellos ascensores de servicio público que se han venido explotando en régimen de concesión, que pasan a ser competencia de los ayuntamientos en cuyo término municipal se ubiquen, ya que su ámbito es estrictamente urbano y responden a necesidades de accesibilidad urbana.

En cuanto al régimen competencial, se delimitan las facultades del Gobierno Vasco, a quien corresponde el desarrollo normativo de la ley y la coordinación, así como la ordenación, gestión, inspección y sanción de las instalaciones de transporte por cable de ámbito interurbano y de aquellas que se ubiquen en municipios con población igual o inferior a cincuenta mil habitantes.

Por otra parte, atendiendo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad a que se refiere la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi, se atribuyen a los Ayuntamientos con población superior a cincuenta mil habitantes las facultades de establecimiento, ordenación, gestión, inspección y sanción de las instalaciones de transporte por cable de ámbito urbano.

En cuanto a las condiciones técnicas y de seguridad de las instalaciones objeto de la ley, se hace una remisión específica a la legislación sectorial. En este sentido, las competencias exclusivas que el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía atribuye a la CAPV sobre transporte por cable, se ven afectadas por el Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte de personas por cable. En este sentido solo añadir que la normativa técnica y de seguridad en lo referido a los ascensores, está contenida en la Directiva 2014/33/UE, de 26 de febrero de 2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de ascensores y componentes de seguridad para ascensores y el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de ascensores y componentes de seguridad para ascensores, que se aplicará en su caso a aquellos ascensores de servicio público a los que nos referimos en la Disposición Transitoria Segunda de esta ley.

El Capítulo II, bajo el epígrafe “Régimen administrativo de Instalación y Explotación” está dividido en tres secciones. La Sección 1ª regula las instalaciones de transporte público que tienen la condición de servicio público, estableciendo el procedimiento para su establecimiento y puesta en servicio, que requiere la aprobación de un proyecto previo, así como el régimen de explotación y remitiéndose en cuanto al régimen jurídico del contrato a lo dispuesto en la legislación reguladora de la contratación del sector público. La Sección 2ª sobre las instalaciones de transporte público que no tienen la condición de servicio público, regula su establecimiento y explotación que estará sometida al otorgamiento de la autorización administrativa previa. La Sección 3ª regula las instalaciones de transporte privado, remitiéndose al procedimiento establecido en la sección anterior, con las variaciones pertinentes. A este respecto señalar que la legislación sectorial aplicable al transporte por cable ya sometía este tipo de instalaciones a una autorización administrativa previa, por lo que no se trata de una nueva autorización.

El Capítulo III sobre “Inspección y control de las Instalaciones” regula el régimen de inspección que será ejercido por los órganos administrativos competentes según lo dispuesto en el artículo 5 de la ley y consistirá en llevar a cabo las actuaciones necesarias para comprobar que en las instalaciones se hacen las revisiones y las pruebas reglamentarias, en todo aquello relativo a su conservación y mantenimiento, controlar las condiciones de explotación y la prestación de los servicios.

El Capítulo IV recoge las infracciones a la ley, su tipificación, el procedimiento administrativo para determinar la exigencia de responsabilidad, y las sanciones que en su caso puedan imponerse, remitiéndose en cuanto al procedimiento sancionador a lo dispuesto en la legislación reguladora de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Se ha de señalar que en cuanto a la tipificación de infracciones y a la cuantía de las sanciones se ha seguido el criterio de otras legislaciones existentes en la materia.

Por último, en la parte final de la disposición normativa se recogen una Disposición Adicional, cuatro Disposiciones Transitorias, y una Disposición Final.

Entre ellas podemos destacar la Disposición Transitoria Segunda, que se refiere a aquellos ascensores de servicio público y de ámbito urbano actualmente existentes y que se han venido explotando en régimen de concesión administrativa. La citada Disposición Transitoria establece la subrogación de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubican dichos ascensores en la posición del Gobierno Vasco, como ente concedente. Ello es debido al carácter estrictamente urbano del servicio que prestan. Resultan afectados los ascensores de Arangoiti, Begoña y Solokoetxe (Bilbao).

Dicho criterio se recoge asimismo en la Disposición Transitoria Tercera, sobre los funiculares de servicio público actualmente existentes, ubicados en municipios cuya población es superior a 50.000 habitantes y que se han venido explotando en régimen de concesión administrativa. La citada Disposición Transitoria establece la subrogación de los Ayuntamientos en la posición del Gobierno Vasco como ente concedente, quedando dichas concesiones sometidas al régimen jurídico establecido en esta ley. Resultan afectados el Funicular de Igeldo (Donostia-San Sebastián) y el Funicular de Artxanda (Bilbao).

Fundamentos y viabilidad jurídica y material.

Competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco

El anteproyecto de ley es viable jurídica y materialmente, toda vez que en virtud del artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco, la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene la competencia exclusiva, entre otras, en materia de transportes terrestres, ferrocarriles y de transporte por este medio y asimismo de transporte por cable, materializándose dichas transferencias por Decreto 2488/1978, de 25 de agosto y Real Decreto 1446/1981, de 19 de junio.

Competencia orgánica:

El 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, atribuye en su artículo 11.1.i) al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes las funciones y áreas de actuación actuaciones en materia de transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Dentro del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 11/2021, de 19 de enero, por el que se establece su estructura orgánica y funcional, la Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes tiene atribuidas la dirección y coordinación del área de actuación referida a los transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable [art.14.1.c], pudiendo para ello promover proyectos de disposiciones de carácter general [art.7.d], estando entre las atribuciones de la Dirección de Planificación del Transporte la de elaborar y tramitar proyectos de disposiciones de carácter general en las materias de su competencia [art.8.b].

Competencia funcional.

De otro lado, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.1 del arriba citado Decreto 11/2021, de 19 de enero, corresponde al Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes el ejercicio de las competencias establecidas en los artículos 26 y 28 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, y cuantas le atribuya la legislación vigente en el ámbito de las funciones y áreas de actuación asignadas al Departamento. En concreto el artículo antes citado [art. 26.8] le faculta para proponer para su aprobación por el Gobierno, proyectos de ley en materias propias de su competencia.

Tal y como se ha manifestado anteriormente, y dentro del Departamento, la iniciativa ha de ser atribuida al titular de la Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes de la cual dependen la Dirección de Planificación del Transporte [art. 14.4], siendo por ello competencia de dicha Dirección la elaboración del proyecto de texto normativo.

Repercusiones en el ordenamiento jurídico.

El transporte por cable se halla actualmente regulado por la siguiente normativa sectorial: En el ámbito europeo, el Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte de personas por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE. En el ámbito estatal, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de manera más específica la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos y el Decreto 673/1966, de 10 de marzo, que aprobó su reglamento de aplicación.

Por otra parte, la normativa técnica y de seguridad de los ascensores, a los que se refiere la Disposición transitoria segunda del texto normativo, está contenida en la Directiva 2014/33/UE, de 26 de febrero de 2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de ascensores y componentes de seguridad para ascensores y el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de ascensores y componentes de seguridad para ascensores.

Este anteproyecto de ley se tramita en ejercicio de la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma del País Vasco sobre transporte por cable, recogida en el art.10.32 del EA y establece el régimen jurídico y competencial de los servicios de transporte por cable que discurren íntegramente en su ámbito territorial.

Incidencia económica y presupuestaria.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, se elaborará la correspondiente memoria económica, que analizará el coste derivado de la aplicación de la futura norma y la incidencia que tendrá su aplicación en los Presupuestos Generales de la CAPV. Asimismo, en dicha memoria se contemplará un análisis del impacto de la norma en otras Administraciones y en los particulares, así como en la economía en general.

El Director de Planificación del Transporte
Ivan Pedreira Lanchas
Firmado electrónicamente