



## MEMORIA SUCINTA DEL PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE

La presente Memoria se elabora en aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

### 1. DESCRIPCIÓN DE LOS ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA NORMATIVA.

#### 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, sobre concesión 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 Adicional Primera. 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 de la Administración General de la CAPV, a quien corresponde el desarrollo normativo de la ley, la planificación general y la coordinación, así como el establecimiento, 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, 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 Adicional Primera 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 sobre “Régimen sancionador” 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 dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, y dos disposiciones finales.

Entre ellas podemos destacar la Disposición Adicional Primera, 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 adicional establece la subrogación de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubican dichos ascensores en la posición de la Administración General de la CAPV, 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 Adicional Segunda, 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 adicional establece la subrogación de los Ayuntamientos en la posición de la Administración General de la CAPV 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 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 Adicional Primera 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, 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 y, en el ámbito autonómico, el Decreto 5/2014, de 28 de enero, modificado por Decreto 81/2020, de 30 de junio, por el que se establece el procedimiento para el mantenimiento de los ascensores y para la realización de las inspecciones periódicas de los mismos.

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 discurran 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 ha elaborado la correspondiente memoria económica, que analiza 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 contempla un análisis del impacto de la norma en otras Administraciones y en los particulares, así como en la economía en general. Destacamos que las referencias a las disposiciones transitorias primera y segunda de la citada memoria se entienden referidas a las disposiciones adicionales primera y segunda del texto normativo redactado tras el dictamen de la COJUAE.

## **2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE DISPOSICIÓN DE CARACTER GENERAL.**

La tramitación del proyecto de disposición de carácter general ha seguido el iter procesal establecido por la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general.

A tal efecto, la tramitación del Anteproyecto de Ley de Transporte por Cable ha sido la siguiente:

1. Orden de consulta pública previa firmada con fecha 18/12/2020
2. Orden de iniciación firmada con fecha 05/02/2021.
3. Redacción de propuesta de anteproyecto de ley y memoria técnica justificativa, económica e informe previo de impacto de género.
4. Orden de aprobación previa firmada con fecha 08/04/2021.
5. Informe jurídico de la Dirección de Servicios del Departamento de fecha 23/04/2021.
6. Envío al Parlamento Vasco, en Fase I, del texto de anteproyecto de ley y la Orden de aprobación previa, en aplicación del artículo 56.1 de la Ley 7/1981, de Gobierno.
7. Conocimiento común al resto de Departamentos del Gobierno Vasco a través de Legesarea, sin la aportación de observaciones.
8. Trámite de información pública- resolución de 26/04/2021 (BOPV de 11/05/2021).
9. Trámite de audiencia a las siguientes entidades (11/05/2021):
  - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana – Dirección General del Transporte Terrestre.
  - EUDEL – Asociación de Municipios Vascos.
  - Consorcio de Transportes de Bizkaia
  - Euskal Trenbide Sarea (ETS)
  - Euskotren.
  - Kontsumobide.
  - Ayuntamientos de Bilbao y Donostia.
10. Trámite de audiencia a otros Departamentos (11/05/2021):

- Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente.
11. Solicitud de informes preceptivos:
    - Normalización Lingüística, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto 233/2012, de 6 de noviembre, en relación con el artículo 11 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre.
    - Emakunde, en aplicación de los artículos 19 a 22 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres.
    - Comisión Consultiva de Consumo de Euskadi, en aplicación del art. 36 de la Ley 6/2003, de 22 de diciembre.
    - Junta Asesora de Contratación Pública, en aplicación de lo dispuesto en el art. 27.a).1 del Decreto 116/2016, de 27 de julio.
  12. Informe de Emakunde, de 20/05/2021.
  13. Informe de la Dirección de normalización lingüística, de 17/05/2021.
  14. Informe de la Comisión Consultiva de Consumo, de 17/06/2021.
  15. Informe de la Junta Asesora de Contratación Pública, de 26/05/2021
  16. Alegaciones recibidas en el plazo de trámite de audiencia e información pública.
  17. Dictamen 4/21, del Consejo Económico y Social Vasco, de 30/07/2021.
  18. Informe de la Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi, de 29/07/2021.
  19. Reunión de la Comisión Bilateral GV-CGLE, de 28/09/2021.
  20. Informe OCE, de 02/11/2021
  21. Envío al Parlamento Vasco, en Fase II, de la documentación del anteproyecto de ley, en aplicación del artículo 56.2 de la Ley 7/1981, de Gobierno.
  22. Dictamen de la COJUAE, de 22/12/2021

### **3. RESUMEN DE LOS INFORMES PRECEPTIVOS RECIBIDOS.**

#### **3.1. Informe jurídico de la Dirección de Servicios del Departamento.**

En relación a la **tramitación anteproyecto de ley, así como los aspectos competenciales y el marco normativo**, se concluye que su tramitación ha respetado lo dispuesto en la ley 8/2003, de 22 de diciembre, la ley 7/1981, de 30 de junio, y su normativa de desarrollo, que se ha tomado en consideración otras normativas concurrentes y que respeta las competencias de las distintas administraciones implicadas.

En relación al **análisis del articulado**, se realizan una serie de observaciones que resumimos:

**Artículo 7.** Como los medios de transporte objeto del presente anteproyecto no se encuentran incluidos en el ámbito material del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, el único seguro de suscripción obligatoria al que debe referirse el art. 7.7 del anteproyecto es al seguro

obligatorio de viajeros (S.O.V.) previsto en el citado Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

Y la COJUAE en su Dictamen nº 22/2012 de fecha 08-02-2012, tras poner de manifiesto la posible concurrencia de los seguros que se han descrito más arriba, se pronuncia en los siguientes términos: “106. *La necesidad de ambos seguros es también objeto de discusión, por lo que se aconseja que el proyecto se remita a la legislación vigente en relación con los seguros que ha de contratar el prestatario de los servicios de transporte de viajeros, sin más consideraciones.*”

*Respuesta: se acepta la propuesta y se modifica la redacción del artículo 7.7 haciendo referencia expresa únicamente al SOV y a cualquier otro seguro que la entidad explotadora esté obligada a concertar.*

**Artículo 19.3-**La redacción del art. 19.3 del anteproyecto es un tanto confusa. Se refiere a las causas de extinción de los contratos relativos a la construcción y a la explotación de las instalaciones de transporte por cable, incluyendo en ellas la finalización del plazo inicialmente previsto o, en su caso, del resultante de la prórroga acordada (cumplimiento), así como la resolución del contrato, en los propios términos de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

No obstante, se añaden los supuestos de invalidez de los contratos previstos en el art. 38 de la citada ley, si bien, tales supuestos de invalidez no determinarán la extinción de los contratos en todos los casos por lo que se sugiere una redacción que se remita a la legislación sobre contratación del sector público en el siguiente o parecidos términos: “*Son causas de extinción de los contratos relativos a la construcción y a la explotación de las instalaciones de transporte por cable, además de los supuestos establecidos en la legislación sobre contratación del sector público, la finalización del plazo inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de la prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior, o la resolución del contrato*”.

*Respuesta: se acepta y se modifica la redacción del art.19.3 en el sentido propuesto.*

En relación al **informe de impacto en las empresas**, puede indicarse que los procedimientos de establecimiento de las instalaciones y explotación de las mismas por parte de personas físicas o jurídicas de naturaleza privada regulados en la norma proyectada establecen derechos y obligaciones para tales agentes privados participantes en el proceso de construcción y explotación de las instalaciones, pero lo hace en consonancia con la legislación sobre contratación del sector público y sin establecer ex novo autorizaciones administrativas o cualesquiera otras cargas administrativas que no estuvieran ya previstas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres o en la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos. Por lo tanto, la norma no coarta ni condiciona la libertad de empresa ni impone cargas adicionales para su constitución, puesta en marcha o funcionamiento.

En relación a **cuestiones de técnica legislativa**, se concluye que se respetan las Directrices aprobadas por Consejo de Gobierno de 23.03.1993, y aconseja subsanar algunas cuestiones. Asimismo, señala que el anteproyecto realiza un uso correcto del lenguaje no sexista.



*Respuesta: se subsanan las cuestiones de técnica legislativa planteadas.*

Por último y en cuanto a la **tramitación posterior**, incide en que el informe de la Comisión de Gobiernos Locales se habrá de solicitar en el marco de lo establecido en el artículo 90 de la LILE.

### **3.2. Informe de normalización lingüística.**

Manifiesta que se ha cumplido con lo regulado en el art. 4 del Decreto 233/2012 y en el art. 7 de la Ley 8/2003 relativo a la tramitación en euskera y castellano del anteproyecto de ley.

Asimismo, en relación a la incidencia en el uso del euskera, señala que el artículo 10 del anteproyecto, relativo a los derechos de las personas usuarias, debería recoger los derechos lingüísticos de las personas consumidoras y usuarias establecidos en el Decreto 123/2008, de 1 de julio, y más específicamente los recogidos en el artículo 5 en sus apartados c)- impresos y catálogos editados por la empresa, d)- impresos para su cumplimentación e)- contratos de adhesión y normados y f)- comunicaciones o notificaciones y facturas.

*Respuesta: se acepta y se modifica el artículo 10.6*

### **3.3. Informe de Emakunde.**

Se afirma que, verificado el cumplimiento de los trámites formales previstos por la Ley 4/2005 y las Directrices para la realización del Informe de Impacto en Función del Género, respecto a su contenido se valora positivamente el esfuerzo realizado en la cumplimentación de todos los apartados y cuestionarios establecidos.

En cuanto al contenido del anteproyecto de ley, se realizan las siguientes propuestas de mejora:

Teniendo en cuenta la escasa disponibilidad de datos que hacen referencia al ámbito que regula la norma, la movilidad en el transporte por cable desagregado por sexo y, al objeto de garantizar la integración de modo efectivo de la perspectiva de género en la norma, tal y como está dispuesto en el art. 16 de la Ley 4/2005, se recomienda llevar a cabo actuaciones de estadística y la realización de estudios específicos de modo que se puedan conocer las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres en el ámbito de intervención de la norma.

Por otro lado, se recomienda incluir en las estadísticas del transporte un nuevo concepto denominado la movilidad del cuidado, acuñado por Inés Sánchez de Madariaga. Este concepto define una nueva categoría para las encuestas de transporte que considera la dimensión de género en la movilidad urbana.

Para finalizar, se recuerda que según lo señalado en el artículo 2.3 de la Ley 4/2005, los artículos 3, 16, 18.4 y 23 son de aplicación a todos los poderes públicos y a las entidades privadas con las que los poderes públicos suscriban contratos, convenios o concedan ayudas, por lo que deben disponer de datos desagregados por sexo, hacer un uso no sexista del lenguaje, promover una presencia equilibrada de mujeres y hombres

en los distintos ámbitos de toma de decisiones y en sus órganos de dirección y colegiados y respetar los principios generales que en materia de igualdad de mujeres y hombres establece el artículo 3 de la Ley 4/2005. En este sentido, se sugiere incluir expresamente todas estas obligaciones en los contratos y ayudas que se realicen al amparo de esta Ley.

*Respuesta: no se estima oportuno hacer especial referencia en el texto de anteproyecto a los compromisos específicos establecidos en la citada Ley 4/2005 referidos a las estadísticas, los estudios específicos y los contratos, convenios y ayudas citados, ya que en todo caso dicha ley es de aplicación transversal.*

### **3.4. Informe de la Junta Asesora de Contratación Pública.**

Concluye que el contenido del anteproyecto de ley, en aquellos aspectos relativos a contratación del sector público, observa la legislación de contratación del sector público, debido a que, con carácter general, utiliza la fórmula de someterse a la misma. Dicho todo ello, y esperando se atiendan las precisiones y observaciones que se contienen en el informe, informa favorablemente el anteproyecto de ley de transporte por cable.

A este respecto, se formulan las siguientes precisiones y observaciones al articulado:

Se plantea la oportunidad y conveniencia de suprimir el **apartado 5 del artículo 19** relativo a los supuestos de interrupción del servicio o riesgo inminente de dicha interrupción, ya que resulta muy confuso y en todo caso debe sustentarse en los pliegos y en la legislación de contratos.

*Respuesta: Se acepta y se suprime el apartado 5 del artículo 19.*

En relación con las **Disposiciones Transitorias Segunda y Tercera**, se propone sustituir la mención a “Gobierno Vasco” por la mención a “Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi”.

*Respuesta: Se acepta y se sustituye la mención a “Gobierno Vasco” por la mención a “Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi” en todo el texto del anteproyecto de ley.*

Según la **Memoria económica**, entre las instalaciones a las que afecta la Disposición Transitoria Segunda, existen algunas cuya concesión está vigente y otras en las que esta caducada. Por tanto, se reitera lo indicado en el Informe 11/2019 del Pleno de esta Junta, en el sentido de que, respecto a las concesiones en vigor, a la hora de proceder a la subrogación en la posición jurídica de la Administración contratante, habrá de tenerse en cuenta lo establecido, en su caso, en la documentación mediante la que se formalizó la concesión. Igualmente se reitera lo expresado en dicho Informe 11/2019 relativo a que en todos los casos se considera que, en la tramitación de los acuerdos de subrogación, deberá respetarse la regulación contenida en el texto refundido de la Ley de Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre.

*Respuesta: alegación expositiva.*

Se formula una **cuestión formal** respecto de los títulos de los artículos 16 y 18 del anteproyecto, ya que no existe coincidencia entre los que figuran en el índice y los que constan en la parte dispositiva de la misma.

*Respuesta: se subsana la cuestión formal planteada y se corrigen los títulos de los art. 16 y 18 que figuran en el índice.*

### **3.5. Informe de la Comisión Consultiva de Consumo**

Manifiesta que, no habiéndose presentado alegaciones por parte de sus miembros, esta Comisión acordó emitir informe favorable.

## **4. TRÁMITES DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA A OTRAS ADMINISTRACIONES.**

El Anteproyecto de Ley de Transporte por Cable ha sido sometido a los trámites preceptivos de **consulta previa, audiencia, información pública y consulta a otras administraciones**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y los artículos 8 y 9 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, de Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

Con carácter previo a la elaboración del borrador del texto normativo, se trasladó a la ciudadanía información relativa a: a) los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa; b) la necesidad y oportunidad de su aprobación; c) los objetivos de la norma y d) las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias, invitándola a que se pronunciara al respecto a través de la **consulta previa** establecida en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Dicha consulta se inició el 18 de diciembre de 2020 y se publicitó mediante anuncio en el Tablón de Anuncios de la Sede Electrónica de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Posteriormente, se realizó el **trámite de información pública** para la ciudadanía en general anunciado a través del BOPV del día 11 de mayo de 2021.

Se ha dado participación, asimismo, a distintas entidades y administraciones que podrían verse afectadas directamente por la regulación prevista.

Así, las Administraciones públicas a las que se les ha realizado el trámite de **participación y consulta a otras Administraciones** previsto en el artículo 9 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, han sido las siguientes: Administración del Estado, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los ayuntamientos de Bilbao y Donostia-San Sebastián.

Asimismo, se ha dado **audiencia a las siguientes Entidades**: Consorcio de Transportes de Bizkaia; Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca; Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos; EUDEL y Kontsumobide.

Teniendo en cuenta la incidencia que la regulación tiene en su ámbito competencial, la iniciativa normativa se puso a disposición del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente de la CAPV mediante la herramienta de tramitación telemática de disposiciones de carácter general (Tramitagune) para que la analizaran y, si fuera el caso, realizaran aportaciones.

Como resultado de estos trámites de audiencia e información pública, se han recibido escritos de alegaciones, observaciones y propuestas de mejora por parte de los siguientes interesados:

- Monte Igueldo. S.A.
- Ayuntamiento de Bilbao

Dichas alegaciones y propuestas se resumen a continuación, indicándose si han sido o no estimadas y procediéndose, en este caso, a modificar en consecuencia el texto inicial del Anteproyecto de Ley.

- **Alegaciones de Monte Igueldo, SA**

Propone incluir una Disposición Adicional que remita a desarrollo reglamentario la concreción de los requisitos de accesibilidad y seguridad en los funiculares históricos declarados bien de interés cultural.

*Respuesta: No se acepta. El texto ya incluye una remisión a la normativa de aplicación.*

Asimismo, propone incluir otra Disposición Adicional que habilite un procedimiento para proceder a la reclasificación de aquellos medios de transporte por cable que, tras la entrada en vigor de la ley y con arreglo a la misma, vean alteradas su clasificación actual. Existen posibilidades atendiendo a la Ley de Patrimonio de Euskadi. Para ello comparten la clasificación de Servicio privado del art. 4.1.b, pues es un elemento más del complejo de ocio declarado bien de interés cultural.

*Respuesta: No se acepta. Las definiciones contenidas en este texto normativo no alteran la clasificación actual de las instalaciones existentes, al ser definiciones ya presentes en el ordenamiento jurídico sobre las que el texto no innova.*

- **Alegaciones del Ayuntamiento de Bilbao**

Tras señalar que en Bilbao existen ascensores en régimen de concesión cuya titularidad corresponde al Gobierno Vasco y que existen cuestiones litigiosas derivadas de la concesión del ascensor de Begoña que siguen “subiudice”, tanto el Ayuntamiento de Bilbao como la Sociedad Funicular de Artxanda, SA, que tiene encomendada la gestión de los ascensores públicos, afirman que no pueden acoger, sin más, la titularidad de los ascensores sin que se abra una fase previa de negociación, de modo que se garantice un traspaso pacífico.

Por ello, propone añadir expresamente que se demorará la entrada en vigor y la eficacia de la D.T. Segunda hasta que entre el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento se firme un instrumento jurídico (convenio), en el que se recojan todas las condiciones de la

subrogación, en relación a los asuntos “subjudice”, estado de las infraestructuras e instalaciones, condiciones económicas para un efectivo traspaso, etc.

*Respuesta: No se acepta. La presente disposición de carácter general posee fuerza jurídica suficiente para habilitar la subrogación, lo que no obsta para la elaboración de un convenio voluntario entre administraciones, sin que se vinculen los efectos de la subrogación a la existencia del mismo.*

- **Otras modificaciones del texto normativo:**

Artículo 15.1- Se elimina la referencia a las modificaciones sustanciales de las instalaciones de servicio público, a efectos de no toda modificación sustancial requiera el trámite de información pública.

Artículo 20.4- Respecto a las instalaciones no consideradas de servicio público, se especifica que el proyecto “*si procede*” ha de someterse al trámite de información pública, a efectos de que cualquier solicitud de nueva instalación no conlleve necesariamente el sometimiento al trámite de información pública.

**5. DICTAMEN DEL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL VASCO.**

El Consejo Económico y Social Vasco, en su Dictamen 4/21, de 30 de julio de 2021, **Concluye** que se valore si es oportuna una norma específica para la regulación del transporte por cable conforme a las consideraciones realizadas, que se resumen a continuación:

**Consideraciones generales:**

Estima que un mayor esfuerzo a la hora de proporcionar los elementos que explican la necesidad y oportunidad del Anteproyecto legislativo del transporte por cable constituye un área prioritaria de mejora del Anteproyecto, que contribuirá a su establecimiento sobre unas bases más firmes y sólidas. Este esfuerzo habría de dirigirse en una doble dirección:

- la identificación de las razones que hacen necesaria una regulación con rango de ley teniendo en cuenta que el ámbito material real de la regulación se compone únicamente de 4 funiculares, de que existe ya una normativa estatal reguladora de la materia y una norma europea, directamente aplicable sobre todo el territorio de la Unión, y de que no se ha especificado el alcance de la incidencia de las innovaciones tecnológicas sobre la normativa existente.
- la explicación de las razones de por qué la regulación en su caso necesaria no puede formar parte de una norma más global, como la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, actualmente en avanzado estado de tramitación y presentada a informe preceptivo de este Consejo. Ello contribuiría también a evitar la profusión legislativa y a una mejor ordenación de las normas de incidencia sobre materias conexas.

*Respuesta: Respecto a la primera cuestión, el presente anteproyecto de ley procede a desarrollar la competencia exclusiva que en materia de transporte por cable ostenta la*

*Comunidad Autónoma del País Vasco en virtud del artículo 10.32 de EAPV y tiene por objeto la regulación de la construcción y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable, tanto las actualmente existentes como las que en el futuro pudieran implantarse. Por otra parte, destacamos que el citado anteproyecto de ley procede a regular entre otras cuestiones el régimen competencial, así como el régimen sancionador, con tipificación de infracciones y sanciones, cuestiones que requieren en todo caso una norma con rango de ley.*

*Respecto a la segunda cuestión, se ha estimado procedente regular el transporte por cable de manera separada a la regulación de la movilidad sostenible, atendiendo a lo señalado en el Dictamen 188/2019, de 19 de noviembre de 2019, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, emitido con ocasión del anterior anteproyecto de ley de movilidad sostenible que incluía un capítulo dedicado al transporte por cable, y que señala lo siguiente: “194. ...nos encontramos ante la regulación de dos materias perfectamente diferenciadas, a pesar de que el título de la norma proyectada no permita apreciar esa bicefalia. En todo caso, a pesar de que el enfoque normativo realizado se realiza desde el ámbito del transporte, no deja de ser llamativo la incorporación a este texto de un tipo específico y particular del mismo. 195. Dicha inclusión podría haber tenido coherencia si la regulación, derivada de la competencia exclusiva anteriormente explicitada, hubiera incluido la totalidad del transporte terrestre. Ahora bien, incluir solo una modalidad de transporte en una ley dedicada a la movilidad sostenible no deja de constituir un elemento forzado que no encuentra una justificación razonable.”*

#### **Consideraciones específicas:**

Respecto del cuerpo dispositivo del Anteproyecto de Ley, se plantea la necesidad de clarificación de dos de sus previsiones para su correcta comprensión.

#### Artículo 10.3. Derechos de las personas usuarias.

El artículo 10.3 señala que las controversias entre los usuarios y la entidad explotadora en relación con la prestación del servicio han de someterse a la correspondiente Junta Arbitral de Transporte.

Convendría aclarar el alcance de esta previsión y si la citada obligación de sometimiento de las controversias a la Junta Arbitral de Transporte lo es o no con independencia de la posibilidad de entablar la reclamación correspondiente en caso de siniestro o accidente ante la jurisdicción competente. Es decir, si no toda cuestión está sometida a su resolución por la Junta Arbitral. Así, por ejemplo, a la posibilidad de exigir el resarcimiento de daños y perjuicios causados se refiere el artículo 34.5, para señalar su independencia respecto de la imposición de sanciones.

*Respuesta:* No se estima procedente añadir mayor precisión al texto normativo, ya que las Juntas Arbitrales de Transporte se regulan de manera pormenorizada por la normativa estatal, conformada por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (art. 37 y 38) y el R.D. 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se prueba su Reglamento de desarrollo (art. 6 a 12) y a la cual nos remitimos.

*Dicha normativa, que regula la competencia, organización, funciones y procedimiento de las citadas Juntas, establece que les corresponde resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostente un interés legítimo en su cumplimiento. Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000€ y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.*

#### Artículo 28. Responsabilidad.

Respecto de la responsabilidad administrativa por las infracciones que el artículo 28 determina, en el apartado b) se prevé que, en las infracciones cometidas con ocasión de transportes o actividades llevados a cabo sin la cobertura de preceptivo título administrativo habilitante, la responsabilidad administrativa corresponderá a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria de la instalación o responsable de la prestación del servicio de transporte.

Consideramos oportuno que se aclare en dicha formulación si el propietario, el arrendatario de la instalación o, en su caso, el responsable de la prestación del servicio responde solidariamente, o en cada caso, dentro de estos se deberá determinar el responsable contra el que dirigir la reclamación. Sin perjuicio, obviamente, de las acciones que los señalados como responsables en esta disposición pudieran dirigir contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones que dieron lugar a su responsabilidad.

*Respuesta: No se estima procedente añadir mayor precisión al texto normativo, ya que en materia de responsabilidad administrativa se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (art. 138).*

## 6. INFORME DE LA COMISIÓN DE GOBIERNOS LOCALES DE EUSKADI.

La Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi, en su informe de 22 de julio de 2021, **Acuerda** lo siguiente:

“Primero. - Informar que el anteproyecto de la Ley de Transporte por cable, recoge previsiones que pueden implicar una merma o vulneración de la autonomía local y del principio de suficiencia financiera de las entidades locales, a la vez que atribuye competencias propias y sobre todo nuevas obligaciones a los municipios, sin asignación adecuada de las facultades o potestades que les corresponden en cada ámbito material. Por lo que se considera que conforme a la Ley 2/2016 de Instituciones Locales, el anteproyecto deberá corregirse en los términos expuestos en el apartado V de este

documento, y deberá incorporar además un anexo específico de dotación de los recursos necesarios para asegurar la mencionada suficiencia financiera.

Segundo.- A los efectos previstos en los apartados 2 y 3 de la Ley 2/2016 de Instituciones Locales de Euskadi, instar al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, promotor de la iniciativa legislativa, para que a la vista del contenido del presente informe, admita íntegramente las modificaciones y propuestas que en el mismo se incluyen o, en su defecto, se proceda a la convocatoria de la comisión bilateral prevista, en el citado artículo, a efectos de alcanzar el pertinente acuerdo en relación al anteproyecto de la Ley de Transporte por cable.”

### **Consideraciones al articulado del anteproyecto:**

En el apartado V del citado informe de la CGLE se recogen cuestiones de necesario replanteamiento que se resumen a continuación:

#### **V.1.Exposición de motivos:**

Se considera procedente una mayor justificación y desarrollo en la exposición de motivos de la atribución de las competencias que se efectúa en el artículo 5 a los municipios de población superior a 50.000 habitantes, debiendo motivar la razón por la que se asigna la competencia a los municipios de mayor población.

En lo que se refiere a los ascensores de servicio público explotados en régimen de concesión, se considera procedente una mayor justificación de la subrogación con expresa indicación de la asunción por parte de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco como ente cedente de las obligaciones suscritas, así como de las responsabilidades derivadas de la concesión que puedan generar implicaciones económicas sobre los ayuntamientos que se subrogan en su posición como ente concedente.

*Respuesta: No se acepta. Por un aparte, la exposición de motivos recoge suficientemente el contenido que debe tener de acuerdo a las directrices aprobadas por el Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, es decir, los motivos que han dado origen a la elaboración del texto normativo, los objetivos perseguidos, los fundamentos jurídicos habilitantes en que se apoya, los principios y líneas generales de la regulación y su incidencia en la normativa en vigor.*

*Por otra parte, y respecto a la atribución competencial a los ayuntamientos que realiza el anteproyecto de ley, se recuerda que el transporte por cable es una competencia propia de los municipios, quedando así reflejado en la Ley 2/2016, de Instituciones Locales de Euskadi, donde se atribuyen a los municipios competencias propias en “ordenación, planificación, programación, gestión, disciplina y promoción de los servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo de transporte, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales” (art. 17.18). Por todo ello, entiende que no es necesaria una mayor motivación.*

#### **V.2.Falta de concreción de las obligaciones que se asumen las entidades locales en la subrogación legal:**



En la disposición transitoria segunda deberá eliminarse la referencia al sometimiento al régimen de inspección y sanción previsto en el anteproyecto de unas instalaciones que están expresamente excluidas del ámbito de aplicación del Anteproyecto. Cabe reiterar en relación a las obligaciones que asumen los ayuntamientos implicados, lo señalado respecto a la Disposición Transitoria Tercera, en relación a la imposición de obligaciones a los ayuntamientos. Las obligaciones asumidas por la subrogación contenidas en el contrato concesional y que exceden de las obligaciones contenidas en el anteproyecto deberían describirse y ser asumidas por la entidad que otorgó la concesión.

En los términos recogidos en las disposiciones transitorias segunda y tercera se asumen obligaciones que no se concretan, referidas de manera genérica a un contrato de concesión otorgado por la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, lo que puede suponer una afección a la autonomía local, al no preverse y por tanto no quedar garantizada la suficiencia financiera de los municipios que asumen las obligaciones para llevar a cabo las mismas.

*Respuesta: En relación al sometimiento de los ascensores al régimen de inspección y sanción previsto en el Anteproyecto (D.A.primer), se especifica que solamente se aplicaría transitoriamente a las concesiones subrogadas ya que no existe una normativa específica sobre ascensores de servicio público, limitándose actualmente la normativa vigente a disposiciones técnicas y de seguridad.*

*Se añade que en la memoria económica se explica la situación jurídica de las concesiones a las que afectan las disposiciones transitorias (actuales disposiciones adicionales, tras el dictamen COJUA) y son los pliegos concesionales los que detallan las obligaciones de las partes, por lo que no se precisa mayor concreción al respecto. En todo caso se aclara que las obligaciones derivadas de las sentencias judiciales habidas en el marco de la anterior gestión del servicio se asumirán por el Gobierno Vasco.*

*No obstante, de acuerdo con lo tratado en la reunión de la Comisión bilateral celebrada con fecha 28 de septiembre de 2021, y a la vista de la propuesta recibida por la CGLE, se acepta añadir en la Disposición Transitoria Segunda (actual Disposición adicional primera, tras el dictamen COJUA) una precisión con la siguiente redacción: “Los términos de la citada subrogación se determinarán mediante la suscripción de un convenio entre las administraciones afectadas”.*

### **V.3. Se imponen obligaciones a los municipios sin recursos financieros ni dotación de medios:**

En el anteproyecto la asunción de competencias y prestación de servicios públicos supone la imposición de nuevas obligaciones a los municipios sin recursos financieros ni dotación de medios.

En consecuencia, la Comisión de Gobiernos Locales considera que se deberá incorporar el "anexo específico de recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera de los municipios" en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18.3 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

*Respuesta:* No se precisa anejo de financiación. En este punto nos remitimos a lo señalado en la memoria económica y en el informe jurídico que constan en el expediente del anteproyecto normativo.

## 7. INFORME DE LA OCE.

Con fecha 2 de noviembre de 2021 se emite informe de la OCE cuyo apartado III realiza un análisis de la incidencia económica del anteproyecto de ley y resumidamente se señala lo siguiente:

**B). Procedimiento.** - Se considera que la documentación remitida se acomoda sustancialmente a las previsiones del artículo 41 y ss. del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

**C). Del texto y contenido.** - De la documentación examinada, se desprende que en el texto presentado han sido tomadas en consideración y en parte atendidas las alegaciones formuladas por las diversas instancias que han participado en el proceso de elaboración, a la par que se recogen las razones del rechazo de las restantes en la memoria del procedimiento que obra el expediente [exigencia del art. 10.2 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre].

**D) Aspectos organizativos y hacendísticos. Administración General.** - En relación con el texto presentado, y en lo que interesa al presente informe, se considera oportuno efectuar las siguientes consideraciones:

### **Aspectos organizativos. -**

1. El artículo 8 establece que la Administración General de la CAPV podrá crear reglamentariamente un Registro de instalaciones de transporte por cable. De la redacción del precepto parece desprenderse que dicha creación es opcional, por lo que se aconseja revisar el precepto, si pretende ser un mandato para la Administración.

*Respuesta:* Efectivamente el artículo 8 establece la creación opcional por vía reglamentaria del registro de instalaciones de transporte por cable. Ello es así para posibilitar la creación de dicho registro si así se estima conveniente en función del número de instalaciones que se establezcan en la CAPV. Actualmente dicho número es escaso, como se refleja en la memoria económica.

2. No se aborda en la memoria económica la posible incidencia que las nuevas previsiones de la ley puedan tener en las tareas que hasta el momento venga ejerciendo el personal inspector, habida cuenta del régimen competencial recogido en el artículo 5 y de la subrogación prevista en las disposiciones transitorias 2ª y 3ª, en la medida en que pueda alterar las necesidades de recursos humanos en tal ámbito de actuación y en lo que se refiere a esta Administración General. Nada se expresa en la memoria económica sobre tal aspecto, ni se aporta en el expediente Informe de la Dirección de Función Pública que analice dicha cuestión, lo que resultaría oportuno en todo caso, de producirse la citada alteración.

*Respuesta:* Hemos de afirmar que las nuevas previsiones de la ley respecto a las tareas del personal inspector, no alteran las necesidades de recursos humanos de esta Administración General. Por una parte, se seguirán realizando dichas tareas en relación con los funiculares no afectados por la Disposición Transitoria Tercera (ahora Disposición adicional segunda, tras el dictamen COJUAE). Por otra parte, la persona que realiza las tareas de inspección realiza asimismo otras tareas diferentes como así consta en la monografía del citado puesto de trabajo (Técnico de Ordenación y Gestión del Transporte-código 511000/2). Se estima que el tiempo destinado a las tareas de gestión, inspección y control es de 80 horas anuales por cada instalación.

### **Régimen de contratación.**

En el apartado 3.4 de la memoria sucinta del procedimiento se da cuenta del modo en que se han atendido las consideraciones de la Junta Asesora de la Contratación Pública, entre las que se habría aceptado la relativa a la supresión del apartado 5 del artículo 19 (referido a los casos de interrupción del servicio o de riesgo inminente), no obstante, lo cual se observa que en el texto del anteproyecto remitido a esta Oficina no se ha producido tal supresión.

*Respuesta:* Advertido el error en el texto de anteproyecto enviado a la OCE, se procede a suprimir el citado apartado 5 del artículo 19 del anteproyecto de ley.

### **Incidencia económica presupuestaria.**

#### **a) Vertiente del gasto.**

La memoria económica que obra en el expediente, no deduce la existencia de gasto ni ingreso presupuestario ligado a la regulación propuesta, para esta Administración, derivados de la entrada en vigor de la ley proyectada, limitándose a relacionar los ascensores y funiculares existentes, su situación actual (algunos gestionados a riesgo y ventura de la concesionaria, otros en proceso de liquidación...) y su titularidad, remarcando que, con la salvedad de los funiculares de La Reineta a la Escontrilla-Trapagarán- y Mamariga-Santurtzi (ambos contarían con menos de 50.000 habitantes), los restantes pasarían a ser competencia de los respectivos ayuntamientos, conforme a lo previsto en las disposiciones transitorias segunda y tercera de este anteproyecto de ley. Aunque dicha memoria no acaba de concluir sobre si, como resultado de la situación actual de tales medios y los procesos de subrogación correspondientes vaya a derivarse algún coste adicional para esta administración, ni lo cuantifica caso de ser así.

Convendría completar la memoria en tal sentido, identificando las partidas presupuestarias afectadas.

*Respuesta:* La entrada en vigor de la ley proyectada no comporta ningún gasto presupuestario adicional para esta Administración, derivada de la situación actual de los medios de transporte que se traspasan y los procesos de subrogación. En todo caso, será con ocasión de la suscripción del convenio a que hace referencia el apartado 1 de la disposición transitoria segunda (ahora Disposición adicional primera, tras dictamen COJUAE) cuando se pudieran precisar los gastos que en su caso pudieran comportar a esta administración.

**b) Vertiente del ingreso.**

En la medida en que, al ocuparse la norma proyectada de las infracciones y sanciones administrativas (Capítulo IV), contempla entre estas últimas la imposición de sanciones pecuniarias (multas) y remite a la Administración General de la CAPV, en las materias atribuidas a su competencia (artículo 5), el ejercicio de la potestad sancionadora, resulta clara la posibilidad de que se deriven ingresos de derecho público provenientes de tal vía. En la memoria económica remitida no se alude a este aspecto de la regulación, por lo que debe completarse en tal sentido.

*Respuesta:* La entrada en vigor de la norma proyectada no comporta ingresos significativos de derecho público para esta Administración, derivados del ejercicio de la potestad sancionadora. A tal efecto, hacemos constar que hasta la fecha no se ha tramitado ningún expediente sancionador referido a los funiculares existentes en la CAPV. Únicamente se han tramitado expedientes sancionadores referidos a los servicios ferroviarios prestados por Metro Bilbao y por Eusko Trenbideak, incluyendo asimismo los tranvías de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, a los que corresponde el presupuesto de ingresos de este Departamento para 2021, contenido en el programa 5141.

**E) Incidencia económica de la entrada en vigor de la ley para otras administraciones, particulares y la economía en general,**

Se detecta, también aquí, insuficiencia de la memoria a la hora de medir las consecuencias, en términos económicos y financieros, que la ejecución de las medidas previstas en la ley pueda acarrear para las entidades locales (tanto desde el punto de vista de los gastos como de los ingresos), ni para las otras entidades o los particulares afectados por las medidas de la ley. Debe completarse la memoria también en este aspecto del anteproyecto.

*Respuesta:*

En relación al transporte por cable, reiteramos que el funicular de Artxanda se gestiona por la sociedad Funicular de Artxanda, S.A. que es de titularidad del Ayuntamiento de Bilbao, el cual, de acuerdo a sus presupuestos aprobados para el ejercicio 2021, destina una cantidad de 2.698.500 euros a subvenciones de explotación y 299.300 euros a subvenciones de capital, siendo asimismo la propietaria de las instalaciones de dicho funicular. Asimismo, en dichos presupuestos se contempla la cantidad de 624.500 euros en concepto de ingresos por prestación del servicio de funicular. Se puede considerar que la entrada en vigor del anteproyecto de ley no supondrá mayor incidencia económica respecto a las funciones que ya desarrolla dicha sociedad municipal como gestora del servicio y que, por aplicación de la nueva ley, suponemos seguirá desarrollando con el personal del que ya dispone.

En cuanto al funicular de Igeldo, como ya se ha señalado anteriormente, se gestiona a riesgo y ventura por la empresa concesionaria, sin coste para los presupuestos de la administración. Se puede considerar que la entrada en vigor de anteproyecto de ley no supondrá incidencia económica relevante para el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Todo ello habida cuenta de que se estima que el tiempo destinado a las tareas de gestión, inspección y control es de 80 horas anuales por cada instalación.

*En relación con los ascensores de servicio público y en cuanto a la incidencia económica para el ayuntamiento de Bilbao, la sociedad Funicular de Artxanda, SA, de titularidad municipal, ya gestiona más de cuarenta y cinco ascensores de uso público radicados en su término municipal, por lo que la subrogación prevista en la disposición adicional tercera respecto a los tres ascensores señalados no tiene especial incidencia económica. En todo caso, será con ocasión de la suscripción del convenio a que hace referencia el apartado 1 de la disposición transitoria segunda (ahora disposición adicional primera) cuando se pudieran precisar los gastos que en su caso pudieran comportar a dicha administración.*

*Respecto a la incidencia en los particulares y otras entidades, reiteramos que el anteproyecto no tiene incidencia económica directa, sin añadir mayor precisión a lo recogido en la memoria que figura en el expediente.*

## **8. DICTAMEN DE LA COJUAЕ.**

Con fecha 22 de diciembre de 2021, el Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUAЕ), emite por unanimidad el Dictamen nº 204/2021, concluyendo que puede elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación el anteproyecto de ley de referencia, una vez consideradas las **Observaciones** formuladas en el cuerpo del dictamen, que se resumen a continuación:

### **I.-Título competencial:**

Se analizan los títulos competenciales que habilitan el dictado de la norma que son los correspondientes a las materias de transporte por cable, que se presenta como título prevalente, aunque el anteproyecto realiza incursiones en materias diferentes sobre las que la Comunidad Autónoma también tiene competencias. Entre estas cabe subrayar las materias de industria (submateria de seguridad industrial), patrimonio histórico, artístico y monumental, defensa del consumidor y del usuario, medio ambiente y ecología, protección civil y contratación pública.

En relación con las competencias de los territorios históricos, señala que el proyecto no tiene incidencia alguna en las competencias que en materia de transportes tienen atribuidas las instituciones forales de los territorios históricos.

Por lo que se refiere a los entes locales, el anteproyecto tiene una amplia incidencia en las competencias de las corporaciones locales, al menos en aquellas con una población superior a 50.000 habitantes. A tal efecto se destacan las competencias establecidas en el art. 25.2 de la Ley 7/1885, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local así como el régimen competencial determinado por la LILE en el artículo 17.1.18 y en el 17.1.32.

### **II.-Procedimiento de elaboración:**

Se realiza una valoración general positiva del procedimiento de elaboración, sin perjuicio de las observaciones realizadas en torno al mismo, referidas a que se echa en falta el requerimiento expreso para participar a la empresa Ascensores de Solokoetxe, S.A. que tiene la concesión del mismo nombre y el carácter somero de la memoria económica que debería completarse.

### III.-Análisis del contenido del anteproyecto:

#### A) Observaciones generales:

(92) El texto analizado reproduce la mayor parte del contenido del anteproyecto que fue objeto del Dictamen 68/2012, incorporando gran parte de las observaciones que se realizaron en su momento. También presenta similitudes con el analizado en el Dictamen 188/2019, que formulaba la regulación del transporte por cable desde el punto de vista más general y, en algunos aspectos más acertado que el actual.

#### B) Observaciones al articulado:

##### Artículo 1. Objeto.-

(96) Al igual que lo precisa la norma de la Unión, sería más adecuado que el texto expresara que su objeto se extenderá a los subsistemas y componentes de seguridad para las instalaciones de transporte por cable.

*Respuesta:* Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Los subsistemas y componentes de seguridad disponen de una regulación técnica propia de la que este anteproyecto se hace eco para determinados supuestos, sin contener este texto prescripciones técnicas a esos efectos. Asimismo el artículo 7.1 ya recoge una referencia a este respecto.

##### Artículo 2. Ámbito de aplicación. -

(97) El artículo 2 del anteproyecto, a diferencia del Reglamento UE 2016/424, que no concreta las instalaciones de transporte incluidas, enumera y define los habituales sistemas de elevación en su ámbito de aplicación (funiculares, teleféricos y telesquíes).

(98) De entre ellas, debería revisarse la definición de los telesquíes, incluida en su apartado 1.c), ya que incorpora aspectos ajenos (vestimenta) a las propias características del transporte. Sería más adecuada la definición incluida en el proyecto de ley tramitado en el año 2012, que indicaba que los telesquíes son instalaciones que por medio de un cable arrastran a las personas usuarias sobre una superficie.

*Respuesta:* Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Esta referencia se encuentra recogida de forma literal en el Reglamento (UE) 2016/424, de aplicación directa.

(102) Mención especial merece la exclusión del Reglamento UE de las instalaciones de transporte por cable clasificadas por los Estados miembros como patrimonio histórico y cultural, que se pusieran en servicio antes del 1 de enero de 1986 y que aún estén en funcionamiento, y que no hayan experimentado ningún cambio significativo en su diseño o construcción.

(104) El anteproyecto, en su artículo 2.2 no excluye este tipo de instalaciones, lo cual no plantea problema alguno al disponer la CAPV de la competencia necesaria para su regulación, con las particularidades ya reseñadas. No obstante, quizás convendría

reflexionar sobre la conveniencia de establecer algún régimen específico que contemplara las singularidades que se presentan en dichas instalaciones que ostentan la categoría de bienes culturales calificados de acuerdo a la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de patrimonio cultural vasco (LPCV). (105) Cabe observar que dichas instalaciones gozan de un régimen especial de protección, concretado mediante decreto del Gobierno Vasco, y que la aplicación de la normativa sectorial, principalmente en materia de seguridad y accesibilidad, debe coherenciarse con el mismo.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. La normativa de protección al patrimonio cultural es un ordenamiento jurídico independiente de este texto y que, en su caso, deberá ser tenido en cuenta en cada supuesto concreto, así como cualquier otro orden jurídico que, sectorialmente y en su caso, pudiera resultar de aplicación.*

(106) Por otra parte, es reseñable que la norma no incluya dentro de su ámbito de aplicación a una instalación muy emblemática que existe en la CAPV que, a nuestro entender, parece integrarse perfectamente en la categoría de transporte por cable. Se trata del Puente Transbordador de Portugalete, un medio de transporte público cuyo régimen jurídico parte de una concesión otorgada mediante Real Decreto de 12 de febrero de 1890 por un plazo de 102 años. La Autoridad Portuaria de Bilbao otorgó mediante concurso la nueva concesión, desde enero de 1996, por diez años, posteriormente prorrogados por otros veinte.

(108) En todo caso, se trata de una infraestructura que discurre por el territorio de la CAPV ubicada en el dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal. Lo cual no obsta para que la CAPV pueda ejercer las competencias que tiene atribuidas en la materia, de acuerdo a la normativa anteriormente referida.

(110) Por ello, convendría determinar la exclusión o inclusión de dicha infraestructura en el ámbito de aplicación de la norma y, en todo caso, el régimen jurídico aplicable a la misma dentro del ámbito competencial de la CAPV. Tal y como anteriormente hemos manifestado, en este tipo de bienes culturales se deberá buscar la cohabitación de la normativa de conservación patrimonial con la normativa sectorial, que permita garantizar la seguridad y accesibilidad de las instalaciones, todo ello en el marco del contrato concesional.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Se deduce claramente su exclusión en el apartado 1 del artículo 2. A mayor abundamiento, este anteproyecto no recoge en su articulado mención expresa de ninguna instalación existente en la CAPV. Asimismo, destacamos que el citado transbordador no es una instalación de transporte por cable según la definición del Reglamento (UE) 2016/424, ya que su tracción no es suministrada por cable.*

#### **Artículo 4. Clasificación de las instalaciones.-**

(111) .. el artículo 4 procede a realizar una nueva clasificación de las instalaciones de transporte público, en las que se diferencian aquellas que son consideradas de servicio público de aquellas que no tienen tal consideración.

(113) Por su parte, en la vigente LCT sólo se clasifican este tipo de instalaciones como de servicio público y de servicio particular, integrando los primeros todos aquellos que se destinen a la realización de transporte por cuenta ajena, mediante el pago de una retribución. Ello supone que, en teoría, puede darse un supuesto en el que, conforme al régimen actualmente vigente, una instalación tenga la consideración de servicio público mientras que con el régimen previsto en el anteproyecto sea clasificado como un transporte público que no tenga esa consideración. Sin embargo, el proyecto no prevé nada, al menos de modo explícito, sobre esta posible situación y sus consecuencias.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. En la actualidad no existe la CAPV instalaciones antes consideradas de servicio público que vayan a dejar de serlo.*

#### **Artículo 5. Régimen competencial.-**

(119) A diferencia de los anteriores textos analizados, en el presente dentro del artículo 5.1 no se observa la mención a la reserva de las funciones a favor de la Administración General de la CAPV respecto a la inspección técnica de todas las instalaciones de transporte por cable objeto de la ley, y las de autorización y puesta en servicio de las mismas, con arreglo a lo establecido en la reglamentación técnica de aplicación.

(126) La inspección técnica es una facultad ejecutiva de constatación de la calidad y requisitos de seguridad de la instalación establecidos en normativas técnicas que derivan fundamentalmente de normativa europea de referencia. (127) Por ello, no estaríamos ante el ejercicio de unas facultades imbricadas en la materia del transporte, sino en la materia de industria y, más concretamente, en la submateria seguridad industrial. Desde esta perspectiva, no nos encontramos con facultades que puedan ser parte de una competencia propia de las entidades locales, sino que nos encontramos ante facultades que se incluyen entre las competencias de industria, residenciadas en la Administración General de la CAPV.

(128) Así las cosas, a efectos de claridad normativa, sería conveniente que se incluyera la especificación competencial contenida en los precedentes proyectos normativos, indicando que corresponde a la Administración General de la CAPV dichas facultades. Sin que pueda entenderse que una falta de mención explícita implique que dichas funciones pudieran ser ejercidas por la Administración municipal correspondiente sin haberse sustanciado las exigencias tanto formales como materiales que serían necesarias, en su caso, para una modificación de tal magnitud.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. En materia de instalaciones de transporte por cable no hay normativa de seguridad industrial atribuida a la Administración General de la CAPV (Dpto. de Desarrollo Económico, Competitividad y Medio Ambiente), al contrario de lo que sucede con los ascensores. Asimismo, el artículo 26.4 del presente texto ya hace referencia al alcance de las funciones de inspección de las administraciones públicas competentes, que consisten en 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 y, si procede, formular las denuncias que correspondan. Por otro lado, el artículo 7.3 ya establece que la*



*entidad explotadora deberá acreditar ante los servicios de inspección que la instalación ha superado los controles y revisiones preceptivos conforme a la normativa europea.*

## **Artículo 12. Actuaciones preparatorias.-**

(147) Además de la iniciativa pública que corresponde a las administraciones públicas y de la iniciativa estrictamente privada, cabría señalar la de otros poderes adjudicadores que no son Administración pública, como son las empresas públicas o entidades distintas de las anteriores que tengan derechos especiales o exclusivos, cuya participación vemos viable a la luz del Real Decreto-ley 3/2020 ya citado y que el texto de anteproyecto no prevé. Esta circunstancia bien merece un replanteamiento o una justificación apropiada.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Este artículo únicamente recoge la iniciativa para el establecimiento, en ningún caso se refiere a un régimen de adjudicación que correspondería, en todo caso, a las administraciones públicas.*

## **Artículo 16. Aprobación del proyecto de explotación y declaración de utilidad pública.-**

(151) El artículo 16.1 regula la aprobación del anteproyecto/proyecto (artículo 248.4 LCSP) introduciendo modificaciones que consideramos de cierto calado. Introduce un plazo máximo de aprobación del proyecto de 6 meses, una previsión de silencio desestimatorio ante la falta de resolución expresa y el sometimiento a un régimen de recursos sin determinar, parece que sólo ligado a dicha desestimación presunta.

(152) Configura así el órgano proponente una subespecie de procedimiento ligado a la aprobación del proyecto que entronca con elementos propios del procedimiento administrativo común que regula la LPAC -plazo de resolución, sentido del silencio y vía de recurso-. Y todo ello inmerso en la fase de preparación de un expediente de contratación de concesión de obra que compete redactar a la Administración competente, en la que no interviene ningún tercero -agente privado- que justifique dicho sometimiento, lo que podría constituir un elemento extraño en el proceso de elaboración del expediente de licitación que distorsiona su naturaleza y que aconsejaría su eliminación.

*Respuesta: Se acepta parcialmente y se modifica el artículo 16.1.*

(153) El apartado 2 del artículo 16 reitera lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 248 de la LCSP en lo referente a la declaración de utilidad pública, sin remitirse expresamente a él, e incorpora otras especificidades propias de la legislación sobre expropiación forzosa de manera parcial y un tanto descontextualizada, que con la remisión pertinente a dicha normativa hubiera bastado (como hace la propia LCSP en el artículo 248.4).

*Respuesta: Se acepta parcialmente y se modifica el artículo 16.2.*

## **Artículo 19. Vigencia y extinción de los contratos.-**

(160) Cabe resaltar brevemente que el texto del anteproyecto introduce entre las causas de resolución (apartado 5) el de caducidad del contrato por incumplimiento del contratista. Ahora bien, no se puede apreciar con claridad si está instaurando una causa nueva o sólo alterando la denominación de la misma cuando va ligada a los supuestos de incumplimiento del contratista ya definidos en la LCSP. También cabe la posibilidad de que se trate del supuesto de caducidad de la concesión previsto como medida accesoria a la imposición de una sanción por la comisión de una infracción grave o muy grave (artículo 35.1 del anteproyecto). En cualquier caso, deberían clarificarse los perfiles concretos anudados a este concepto con objeto de comprender mejor su concreta naturaleza.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo 19.5 eliminando a partir de “incluyendo..”*

(161) En general, cabe sugerir que debería depurarse más exhaustivamente la técnica legislativa elegida para ganar en certeza en la aplicación de un régimen complejo y extenso con sede en la legislación específica de reiterada referencia, muchos de cuyos preceptos son, además, de carácter básico.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Este anteproyecto pretende destacar los aspectos mínimos e imprescindibles de la LCSP a efectos de una mejor comprensión y aplicación del texto.*

#### **Artículo 20. Procedimiento y documentación.-**

(167) El artículo 20 prevé que una Administración pública disponga de la iniciativa para el establecimiento de una instalación que, de acuerdo con la definición del artículo 4, no es de servicio público por estar vinculada a una actividad deportiva o de ocio. Lo cierto es que la iniciativa pública anudada a dicha finalidad resulta perfectamente viable, si bien, en tal caso, tal actuación habría de ser reconducida a las normas generales que rigen la contratación pública, extremo que exigiría la pertinente mención en el texto.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo 20.1.*

#### **Artículo 23. Condiciones de la autorización.-**

(170) El párrafo 1 condiciona la vigencia a una prórroga anual sometida a la acreditación de diversas exigencias eminentemente técnicas. Ahora bien, no se especifica cuál es el plazo de vigencia general o los criterios a los que pudiera estar supeditada aquella o quizás deba entenderse que la vigencia que concede la autorización no puede ser superior a un año en consonancia con la forzosa renovación de carácter anual. En cualquier caso, debería clarificarse esta circunstancia.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. La renovación anual prevista en este artículo es un requisito necesario para mantener la vigencia que, en su caso, se establezca, según las condiciones recogidas en el proyecto.*

(172) Cabe preguntarse si la suspensión del servicio de explotación de la instalación cuando se incumplen las condiciones de seguridad exigidas por las normas vigentes

guarda alguna identidad reseñable con la medida cautelar de paralización del servicio que dispone el apartado 2 de artículo 33 “en el supuesto de las infracciones tipificadas por las letras a) y b) del artículo 30”.

(175) Desde luego, si atendemos a la naturaleza real que presenta la adopción de una consecuencia como la suspensión/paralización del servicio y ambas unidas a un incumplimiento de idéntica factura, encontramos una equivalencia reseñable que aconsejaría una regulación coherente inserta en la fase de las medidas cautelares anudadas al procedimiento sancionador. (176) Esta sería, además, la forma de hacer congruente esta previsión con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero, (LPS).

(177) Por lo que se refiere a la revocación de la autorización cuando no se ha corregido el incumplimiento que da lugar a la suspensión en el plazo estipulado, refiere una vinculación expresa con el procedimiento sancionador y con el artículo 35.1, precepto en el que encuentra una ubicación correcta como medida accesoria por la comisión de una infracción grave o muy grave.

*Respuesta: Se acepta y se elimina el párrafo 3 del artículo 23.*

#### **Artículo 24. Modificación y transmisión de las instalaciones.-**

(179) El primer apartado del artículo 24 es una reproducción exacta del primer párrafo del apartado segundo del artículo 7, cuando somete a la autorización correspondiente la modificación sustancial de una instalación de transporte por cable; este párrafo 7.2 adiciona además un contenido relevante e indisociable del anterior, en tanto define lo que ha de considerarse una modificación sustancial. En cualquier caso, lo que sí resulta pertinente es evitar la repetición de preceptos de igual contenido en el texto de la norma, lo que implica valorar cuál es su adecuada ubicación sistemática.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones, a efectos de hacer eco de lo establecido en el artículo 7.2. para una mejor comprensión del texto.*

#### **Artículo 25. Régimen jurídico.-**

(180) Finalmente no encontramos objeción a que el artículo 25 (sección 3<sup>a</sup>) haga una regulación mínima del procedimiento de aprobación de la obra de la instalación y de la autorización de explotación con remisión completa a lo dispuesto en la sección que regula las instalaciones de transporte público no consideradas de servicio público. Ahora bien, el texto anuncia variaciones en tales procedimientos derivadas "de sus especiales características", sin que se apunten los elementos básicos que permitan comprender la naturaleza de tales especialidades, extremo que facilitaría notablemente la aplicación del precepto.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Resultan imprevisibles las características de un transporte privado de personas por cable.*

#### **Artículo 26. Régimen de inspección. -**

(181) ..La posibilidad de que por parte del personal inspector se ordene la paralización cautelar no resulta ajena a nuestro ordenamiento. El ejemplo más claro lo encontramos en la LPS, cuyo artículo 32 prevé la adopción excepcional de medidas cautelares por funcionarios inspectores.

(183) Esta actuación cautelar es diferente de la prevista con carácter general en el artículo 36 (entendemos referido al art. 33) del propio anteproyecto, en el que se refiere únicamente a las medidas adoptadas en el marco de un procedimiento sancionador; de ahí que en este caso la competencia para su adopción se atribuya exclusivamente al órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora y se remita en cuanto a su adopción a lo dispuesto en la LPS.

(184) Pues bien, si el esquema que se pretende introducir en la paralización cautelar por parte de la inspección es el previsto en el artículo 32 de la LPS, se recomienda señalarlo con claridad mediante una remisión a lo dispuesto en este artículo. De no ser así, es decir, si la medida cautelar no se quiere vincular necesariamente con un procedimiento sancionador o si se quiere establecer alguna especificidad, por ejemplo, en cuanto al plazo máximo de duración de la medida deberá reflejarse en el anteproyecto, a fin de evitar complicaciones indeseadas a la hora de su aplicación.

*Respuesta:* No se estima preciso añadir una referencia expresa al art. 32 de la LPS, por cuanto ya se hace una remisión a la legislación reguladora de la potestad sancionadora de la CAPV respecto a la adopción excepcional de medidas cautelares, que es precisamente el título del citado art. 32 LPS.

### C) Observaciones de técnica legislativa.

(197) El **artículo 2.2.a)**, al referirse a un régimen transitorio, debería eliminar la referencia a la aplicación de lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de la presente ley, donde convenientemente se especifica las particularidades de dicho régimen.

*Respuesta:* Se acepta y se modifica el artículo 2.2.a) eliminando dicha referencia.

(198) También en el **artículo 2.2**, la utilización del locativo *in situ* no permite conocer la característica que se quiere distinguir de las instalaciones referidas. En el apartado d) parece más conveniente referirse a ellas como fijas. Por su parte, su eliminación en el apartado e) contribuiría a la claridad del mensaje. Incluso el mensaje sería más preciso si se expresara que se aplicará a las instalaciones utilizadas para fines industriales y, en su caso, precisar que serán las implantadas.

*Respuesta:* Se estima procedente mantener la redacción actual sin variaciones. Esta referencia se encuentra recogida de forma literal en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2016/424, de aplicación directa.

(199) A efectos de una mejor estructuración el **segundo apartado del artículo 5.1** debería constituir un párrafo independiente.

*Respuesta:* Se acepta y se modifica el citado artículo 5.

(200) El **artículo 13** tiene la misión de anunciar que el procedimiento exige la presentación de un proyecto de explotación que se regula en los artículos 14 y 15 siguientes. Este precepto no tiene entidad suficiente para aparecer diferenciado en un solo artículo y bien podría constituir el primer apartado del artículo 14.

*Respuesta: Se estima procedente mantener la redacción actual del artículo 13 sin variaciones, ya que se considera de suficiente entidad para erigirse como independiente.*

(201) Los dos artículos finales de esta sección, **18 y 19**, dedican su regulación al régimen de los contratos de construcción y explotación, si bien cabe destacar que en ocasiones el texto cambia sin razón aparente justificada la conjunción "y" por la conjunción "o", lo que debería unificarse o, de tener diferentes lecturas, explicarse debidamente.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo 19.3. sustituyendo la conjunción "y" por "o".*

(202) El **párrafo 2 del artículo 23** debería ubicarse, a nuestro entender, como párrafo 1 en tanto remite al contenido de la autorización en el que se incluyen las condiciones y entre éstas la vigencia y renovación, cuya regulación resulta más apropiada a continuación, en el segundo párrafo.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el citado artículo 23.*

(203) El **párrafo 3 del artículo 23** merecería un precepto diferenciado en tanto que no regula condiciones de la autorización, sino dos circunstancias que atañen a su cumplimiento. Sería aconsejable imprimir mayor homogeneidad al contenido de cada precepto de modo que responda mejor al título que lo encabeza.

*Respuesta: Se acepta parcialmente y se modifica el artículo 23. El párrafo 3 del citado artículo se elimina, por aplicación de lo señalado en el Dictamen COJUAE (172 a 175).*

(204) El **segundo apartado del artículo 26.6**, atendiendo a su contenido autónomo, debería constituir un párrafo independiente.

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo 26.6.*

(205) Al tratarse de medidas cautelares, el **artículo 33.2** debería indicar que la paralización y clausura de la instalación es "cautelar".

*Respuesta: Se acepta y se modifica el artículo 33.2.*

(206) De acuerdo con las directrices mencionadas, el contenido de la **disposición adicional única** debería ser objeto de una disposición final al contener un mandato de actuación o complemento normativo. Por otra parte, el llamamiento al desarrollo debería ser respecto de una autoridad y no de una institución. En el mismo apartado la referencia a "los índices" debería formularse en singular.

*Respuesta: Se acepta y se modifica la disposición adicional única que pasa a ser disposición final primera.*

(207) En cuanto al contenido de las **disposiciones transitorias segunda y tercera**, dado que contemplan regímenes jurídicos especiales, parece más conveniente su calificación como disposiciones adicionales.

*Respuesta: Se acepta y se modifican las disposiciones transitorias segunda y tercera que pasan a ser disposiciones adicionales primera y segunda.*

## 9. PROXIMOS TRAMITES. FASE DE APROBACIÓN.

Como hitos finales de la tramitación del proyecto normativo, indicar que resta:

1.- Comunicar a la Oficina de Control Económico, con anterioridad a su aprobación, las modificaciones que se han introducido en el proyecto de disposición normativa como consecuencia de las sugerencias y propuestas contenidas en el dictamen de la COJUAE, de conformidad a lo dispuesto en el art. 27 del Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi. Actuación que se realizará por medio de la remisión de la presente memoria, así como del texto que finalmente será remitido al Consejo de Gobierno para su aprobación.

2.- Elevar el Anteproyecto de Ley para su aprobación final al Consejo de Gobierno.

3.- Remitir al Parlamento Vasco el proyecto normativo y el resto de documentación que resulte procedente, de conformidad a lo dispuesto en el art. 56 de la Ley 7/1981, de 30 junio, de Gobierno.

4.- Comunicar a la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUAE), la disposición que finalmente se ha adoptado, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 30.2 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora, y en el artículo 34 de su Reglamento de organización y funcionamiento (aprobado por Decreto 167/2006, de 12 de septiembre), que disciplina que el órgano o autoridad consultante notificará al secretario o a la secretaria de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi la terminación del procedimiento, mediante la comunicación de la disposición aprobada o el acto dictado. Dicha comunicación se realizará dentro del plazo de 15 días desde su remisión al Parlamento Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a la fecha de la firma

**El Director de Planificación del Transporte**  
**Ivan Pedreira Lanchas**  
**Firmado electrónicamente**