



## 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, 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 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.

## **2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE DISPOSICIÓN DE CARÁCTER 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 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.

### **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 todo 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 “subiudice”, 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 apoye, 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.T.2), 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. Además, el ámbito de aplicación del texto normativo excluye los ascensores “salvo lo dispuesto en la disposición transitoria segunda de la presente ley”, por lo que la remisión efectuada en la citada disposición transitoria segunda no es una referencia errónea que haya que eliminar.*

*Se añade que en la memoria económica se explica la situación jurídica de las concesiones a las que afectan las disposiciones transitorias 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 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. PROXIMOS TRAMITES.**

Como hitos siguientes de la tramitación del anteproyecto de ley, indicar que restan por solicitar los siguientes informes y dictámenes:

- Informe de la OCE
- Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi.

A medida que en el transcurso del procedimiento se vaya generando información de relevancia jurídica se procederá a su publicación activa en el Portal de la normativa vasca (Legegunea) del área de transparencia y participación ciudadana del Gobierno Vasco de conformidad a lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la información pública y Buen gobierno

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