



INFORME DE LEGALIDAD RELATIVO A LA PROPUESTA DE ACUERDO DE CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE AUTORIZA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO Y RED FERROVIARIA VASCA-EUSKAL TRENBIDE SAREA PARA EL DESARROLLO DE ACTUACIONES DE INVERSIÓN EN EL MARCO DEL COMPONENTE 1 "PLAN DE CHOQUE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y CONECTADA EN ENTORNOS URBANOS Y METROPOLITANOS", EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA – NEXT GENERATION EU.

127/2022 IL – DDLCN
NBNC_CCO_3654/22_08

I. ANTECEDENTES

Por la Dirección de Infraestructuras del Transporte se ha solicitado a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo la emisión de un informe de legalidad en relación a la propuesta de Acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se autoriza la suscripción del Convenio entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (en adelante, "ETS") para el desarrollo de actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por la Unión Europea – Next Generation EU.

Se incluye dentro del expediente remitido la siguiente documentación:

- ✓ Propuesta de Acuerdo de Consejo de Gobierno por el que se autoriza la suscripción del Convenio entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la ETS para el desarrollo de actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por la Unión Europea – Next Generation EU
- ✓ Anexos I, II, III y IV Convenio.

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



- ✓ Memorias justificativas y económicas suscritas por la Dirección de Infraestructuras del Transporte,
- ✓ Plan de Medidas Antifraude del Gobierno Vasco.
- ✓ Informe Jurídico en relación a la propuesta de acuerdo de Consejo de Gobierno referida.

El presente informe se emite en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.1.f) de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco y en el artículo 9 del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco, así como en el artículo 32.1 de la Ley 11/2021, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2022.

Además de las previsiones normativas citadas, la competencia orgánica para la emisión del informe de legalidad viene concretada en el artículo 7.1.i) del Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos; así como en base a las competencias atribuidas a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo por el artículo 15.1.a) del Decreto 8/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno.

II. CONTROL DE LEGALIDAD

1.- Análisis formal

De conformidad con el artículo 32.1 de la Ley 11/2021, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2022, cuando se trate de proyectos de convenio o de otros instrumentos jurídicos por medio de los cuales se instrumenten las transferencias y aportaciones de la Administración del Estado o de la Unión Europea derivadas de los fondos vinculados al plan de recuperación Next Generación EU, solo requerirán en su tramitación informe del Servicio Jurídico Central y de la Oficina de Control Económico.

Por consiguiente, el Departamento proponente de la iniciativa ha remitido la documentación necesaria para la justificación de la propuesta de acuerdo, cumpliendo los

requisitos formales necesarios para la tramitación de la misma y para la emisión del informe de legalidad, por lo que no se aprecia tacha de legalidad alguna desde esta perspectiva formal.

2.- Análisis material

2.1. Competencia

El título competencial material sobre el que se asienta en el presente caso la intervención de la Administración General de Euskadi, a través del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, se contiene en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía aprobado mediante Ley Orgánica 3/1979 de 18 de diciembre.

Por otra parte, la doctrina constitucional, desarrollada en numerosas Sentencias (SSTC [39/1982](#), de 30 de junio; [179/1985](#), de 19 de diciembre y [146/1986](#), de 25 de noviembre) y codificada en la STC [13/1992](#), de 6 de febrero, considera que la actividad subvencional no constituye en sí misma un título competencial autónomo ni para el Estado ni para las Comunidades Autónomas. Es, por el contrario, según dicha doctrina, una atribución de naturaleza instrumental, que podrán ejercer las distintas Administraciones públicas en la medida en que incida en los ámbitos materiales en que dispongan de título habilitante de naturaleza competencial.

Esa doctrina constitucional se complementa con otra idea. El poder de gasto del Estado, manifestación del ejercicio de la potestad legislativa atribuida a las Cortes Generales (arts. 66.2 y 134 CE), no se define por conexión con el reparto competencial de materias que la Constitución fija. Ahora bien, aunque la soberanía financiera del Estado le permite asignar fondos a cualquier finalidad, la competencia para regular y gestionar las ayudas públicas así acordadas será de quien ostente la competencia sobre la materia en que recae la subvención.

Finalmente, las comunidades autónomas son competentes para establecer el régimen jurídico y las reglas procedimentales aplicables a las subvenciones y las ayudas públicas acordadas por las mismas en materias de su exclusiva competencia, así como respecto a las fases procedimentales de las subvenciones acordadas por el Estado cuya gestión se les encomiende, de acuerdo con lo apuntado en el apartado anterior.

La competencia funcional del Departamento proponente se fundamenta en el artículo 15 del Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de la actuación de los mismos, que atribuye a dicho Departamento el área de actuación de turismo.

De conformidad con lo previsto en el artículo 8.1 del Decreto 13/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Turismo, Comercio y Consumo corresponde a la Dirección de Turismo y Hostelería: c) Gestionar la ordenación de los recursos turísticos e) Planificar, gestionar y supervisar las ayudas sectoriales ñ) Impulsar acciones de promoción turística.

2.2. Marco normativo.

El Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, tiene como objetivo promover la cohesión económica, social y territorial de la UE mediante:

- la mejora de la resiliencia de los Estados miembros de la UE, la preparación frente a las crisis, la capacidad de ajuste y el potencial de crecimiento;
- la mitigación del impacto social y económico de la crisis de la COVID-19, en particular en las mujeres;
- la contribución a la aplicación del pilar europeo de los derechos sociales;
- el apoyo a la transición ecológica y la ayuda para lograr los objetivos climáticos para 2030 y el objetivo de neutralidad climática para 2050 de la UE;
- el fomento de la transición digital

El Reglamento incluye diferentes ámbitos de ejecución estructurados en seis pilares (artículo 3):

- transición ecológica;
- transformación digital;
- crecimiento inteligente, sostenible e integrador, que incluya la cohesión económica, el empleo, la productividad, la competitividad, la investigación, el desarrollo y la innovación, y un mercado interior que funcione correctamente con pymes sólidas;
- cohesión social y territorial;
- salud y resiliencia económica, social e institucional, con objeto, entre otros, de aumentar la preparación y capacidad de reacción ante las crisis; y
- políticas para la próxima generación, la infancia y la juventud, tales como la educación y el desarrollo de capacidades

En dicho contexto, la instrumentación de la ejecución de los recursos financieros del Fondo Europeo de Recuperación se realiza a través del Plan de Recuperación Transformación y

Resiliencia, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, y de conformidad con lo establecido por la Decisión de Ejecución del Consejo relativa la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España (Council Implementing Decision- CID), de 13 de julio de 2021.

El Plan integra cuatro ejes transversales que están plenamente alineados con los objetivos que establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia: la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión social y territorial y la igualdad de género.

Estos cuatro ejes se proyectan en 10 políticas palanca con capacidad para impactar sobre la actividad y el empleo durante la primera fase del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Las diez palancas, a su vez, recogen 30 componentes que articulan los proyectos de inversiones y reformas con las que se debe impulsar la recuperación y modernización. Aunque la mayoría de ellos tienen carácter horizontal, para el conjunto de la economía, algunos están específicamente dirigidos a impulsar la modernización de sectores tructores, como el comercio, el turismo, las infraestructuras o las propias Administraciones pública. Para lograr estos fines, se ha establecido una dotación presupuestaria para cada uno de los 30 componentes.

La evaluación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Council Implementing Decision- CID), fue aprobada el de 13 de julio de 2021 y, posteriormente, la Decisión de la Comisión de 29 de octubre de 2021 aprobó los Acuerdos Operativos (Operational Arrangements–OA) entre la Comisión y España, recogiendo en su anexo indicadores de seguimiento para los distintos hitos y objetivos de las medidas.

En el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), como parte de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” se incluyen diversas líneas de inversión, en concreto, dentro del componente 1, medida C1.11 se contempla la de “Zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano en municipios de más de 50.000 habitantes que incentive a reducir la utilización del vehículo privado, mejorando así la calidad del aire, reduciendo emisiones de gases de efecto invernadero y contribuyendo a la mejora de la calidad de vida en las ciudades. Se incluye un plan de incentivos a la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías para favorecer los vehículos de cero o bajas emisiones. Esta finalidad se realiza en desarrollo de la medida prevista en la inversión 1 “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y

metropolitano" del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del PRTR".

Las inversiones contempladas en el PRTR se financian con cargo a los recursos financieros derivados del Instrumento Europeo de Recuperación a través del mecanismo de Recuperación y Resiliencia regulado en el Reglamento.

Los fondos europeos son objeto de desembolso por parte de la Unión Europea al Gobierno de España de acuerdo con su normativa específica, pero el Gobierno de España anticipó, a través de los diferentes departamentos ministeriales, la financiación a las Comunidades Autónomas para que iniciaran la ejecución de los proyectos en cada inversión de cada componente. El instrumento normativo elegido para aprobar las disposiciones legales precisas que permitan agilizar la gestión y ejecución de los fondos europeos y sentar las bases del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia ha sido el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, de aplicación a las entidades que integran el sector público de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.1 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público. Real Decreto-ley que, en lo que más puede interesar, define en su Título III el contenido del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el procedimiento para su elaboración y aprobación (capítulo I), establece las estructuras de gobernanza necesarias para garantizar un proceso participativo que incorpore las propuestas de los principales agentes sociales, económicos y políticos y la necesaria coordinación entre los distintos niveles administrativos (capítulo II) y determina los instrumentos de gestión necesarios para ello (capítulo III). A su vez, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se aprobó por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021

Por su parte, el título IV contiene las que denomina "especialidades de gestión" del Plan, que responden al común objetivo de flexibilizar y agilizar el acceso a los fondos europeos mencionados y, en particular, a los procedentes del Instrumento Europeo de Recuperación. Estas especialidades abarcan múltiples materias, que van desde la gestión y control presupuestario hasta la evaluación ambiental, pasando por la contratación administrativa, el régimen de las subvenciones o los convenios administrativos

Del mismo modo, la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

configura y desarrolla un Sistema de Gestión orientado a definir, planificar, ejecutar, seguir y controlar los proyectos y subproyectos en los que se descomponen las medidas (reformas/inversiones) previstas en los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, regula el procedimiento, formato y periodicidad de la información de seguimiento del logro de los hitos y objetivos y de la ejecución contable de los gastos incurridos en el desarrollo de los proyectos, subproyectos o las líneas de acción de las medidas que conforman los componentes financiados con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, a remitir por las entidades públicas responsables de dicha ejecución.

En concreto, en la sesión de la Conferencia Nacional de Transportes celebrada el 5 de noviembre de 2021, fue aprobado el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022 para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los mencionados componentes 1 y 6 del PRTR.

El apartado 5 del Anexo II de dicho Acuerdo dispone que "las beneficiarias de estas líneas de financiación son las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según lo reflejado en el anexo II del presente Acuerdo, si bien los destinatarios finales de las mismas podrán ser las entidades públicas u otras administraciones, si así se formalizase a través de los correspondientes convenios u otros instrumentos jurídicos. En todo caso deberán establecerse mecanismos que aseguren que las medidas a desarrollar por los beneficiarios finales en el caso que sean terceros contribuyen al logro de los objetivos previstos y que aportan la información que, en su caso, fuera necesaria para determinar el valor de los indicadores. La financiación a terceros debe vincularse al logro de los objetivos que se persiguen."

Según establece el Anexo III del Acuerdo, dentro de las actuaciones objeto de financiación con cargo a la línea de inversión C111-CCAA correspondientes a la CAPV se incluyen las que son objeto del presente Convenio: "Integración urbana de la infraestructura ferroviaria en Eibar", "Ampliación del tranvía de Bilbao. Tramo: Atxuri-Bolueta", y "Ampliación del tranvía de Vitoria a Salburua"; contribuyendo así a la consecución del objetivo de transformación sostenible del sistema de transporte del PRTR.

Por otro lado, en el Programa de Gobierno Vasco 2020-2024 de la XII Legislatura, aprobado por Consejo de Gobierno con fecha 13 de diciembre de 2020, se marcan tres

principios entre los que se encuentra el de “Reactivar la economía y el empleo”, en el cual el Gobierno Vasco manifiesta su total compromiso para colaborar y trabajar con el Gobierno estatal en la materialización y la gestión de los fondos europeos del Programa Next Generation EU, así como en el Plan nacional de Recuperación y Resiliencia.

Con el fin de impulsar un nuevo modelo de movilidad sostenible, el Programa de Gobierno 2020-2024 establece dos iniciativas relacionadas con el objeto del presente Convenio:

- Área de actuación 5. Infraestructuras y transporte sostenible (Eje I)
 - Compromiso 32 Movilidad Sostenible (ODS 9, ODS 11, ODS 13)
 - Iniciativa 3. Potenciar el transporte público colectivo integrado y su intermodalidad con una integración tarifaria y billete único
- Área de actuación 19. Nueva estrategia energética (Eje III)
 - Compromiso 126. Incrementar la utilización de fuentes renovables en el consumo final de energía. (ODS 7, ODS 9, ODS 13)
 - Iniciativa 7. Incentivar, con colaboración con el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, el transporte y la movilidad sostenible mediante el fomento del transporte público

2.3 Objeto y finalidad de la propuesta de acuerdo del Consejo de Gobierno.

Tal como se recoge en el punto 1 de la parte dispositiva del acuerdo, se trata de Autorizar la suscripción del Convenio entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la ETS.

2.4 Análisis del contenido del Acuerdo

La propuesta de Acuerdo consta de título, parte expositiva o manifestaciones preliminares, una parte dispositiva y cuatro anexos.

El acuerdo viene a autorizar, la suscripción del Convenio entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y ETS para el desarrollo de actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiado por la Unión Europea – Next Generation EU, lo que supondrá una

aportación económica máxima estimada de VEINTITRÉS MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS VEINTISÉIS EUROS (23.762.326,00 €), para lo que se ha dotado la aplicación presupuestaria 1000831000 1.12281.71200 2022/001284, habilitada con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del País Vasco para el ejercicio 2022.

Asimismo, Autoriza al Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes para prestar consentimiento en nombre de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y para suscribir el Convenio.

2.4.1 Análisis del contenido del Convenio

Respecto al contenido, el Convenio (aportado como Anexo al Acuerdo de Consejo de Gobierno) consta de título, parte expositiva o manifestaciones preliminares con siete apartados, una parte dispositiva y un anexo en el que se recogen los modelos de declaración.

La parte expositiva, por su lado, se desarrolla en siete puntos:

El punto 1 de la parte dispositiva señala la atribución competencial para la suscripción del mismo y determina el Departamento concreto en quien recae la misma.

Los puntos segundo y tercero establecen que las cantidades económicas en concreto serán financiadas con cargo a la línea C1I1-CCAA, correspondiente a la comunidad autónoma el País Vasco en relación con el desarrollo de actuaciones de ejecución directa por parte de las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla o por convenio con otras administraciones o entidades, que contribuyan a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y, en determinadas condiciones de entre 20.000 y 50.000 habitantes, contribuyendo a la creación o funcionamiento de zonas de bajas emisiones, a la transformación digital o sostenible del sistema de transporte o a la promoción de la movilidad activa. Esta finalidad se realiza en desarrollo de la medida prevista en la inversión 1 “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano” del Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” del PRTR contribuyéndose a la consecución del objetivo.

El punto 4 ajusta el convenio a lo regulado en la Orden HFP 1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, autonómico y Local

El punto 5 procede a la aprobación del Plan de Medidas Antifraude del Gobierno Vasco debidamente anexadas.

El punto 6 establece que se atenderá a lo dispuesto al respecto en el Título II, Capítulo V Gestión de los fondos vinculados al PRTR.

El punto 7 explicita el acuerdo de todas las partes implicadas para la suscripción del convenio.

En los que respecta a las cláusulas recogidas en el Convenio objeto del presente informe, tenemos que:

La cláusula 1 de la parte dispositiva del Convenio, fija el objeto del mismo en los términos detallados anteriormente.

La cláusula 2 se refiere a los compromisos de ETS siendo la mayoría de ellos de corte informativo o de adhesión a medidas de control.

La cláusula 3 establece el compromiso de la Administración de financiar y abonar el coste efectivo del 90,63% de las actuaciones de inversión hasta el importe máximo de 23.762.326,00 €.

La cláusula 4 contempla los costes concretos subvencionables.

La cláusula 5 establece el modo concreto en que se procederá al pago de las cantidades, siendo el mismo en todo caso acorde a la normativa europea y antifraude aplicable.

Las cláusulas 6 y 7 contempla el sometimiento de lo acordado a las disposiciones establecidas en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, así como el seguimiento y suministro de información en el marco de dicho mecanismo.

La cláusula 8 acuerda la constitución de una Comisión de Seguimiento, compuesta por cuatro representantes, dos de cada parte firmante.

Las cláusulas 9 y 10 acuerdan el régimen interpretación que aplicará al Convenio, siendo ambas acordes a derecho, así como la duración y extinción que asimismo se ajusta plenamente a lo contemplado al respecto por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La cláusula 11 relativa al reintegro y responsabilidad regula que

“El incumplimiento por parte de ETS de las obligaciones del presente convenio y, en particular, la no certificación de los gastos que sean subvencionables podrá dar lugar, en caso de no subsanarse, al inicio de un procedimiento de reintegro por la totalidad de las cantidades percibidas y a la exigencia del interés de demora correspondiente desde el momento del pago de la subvención, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y en las demás normas reguladoras del control de cumplimiento de las subvenciones.”, dándose debido cumplimiento al artículo 49.e) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La cláusula 12 dispone el mecanismo de modificación del Convenio tal y como requiere el artículo 49.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Finalmente, la cláusula 13 establece el marco jurídico de aplicación a este convenio, haciendo alusión, tanto a lo dispuesto en la LRJSP respecto al contenido de los convenios, como a la normativa reguladora de los fondos Next Generation.

En lo que respecta a los Anexos del Convenio:

El Anexo I contiene modelo de Declaración de Ausencia de Conflictos de Interés (DACI), cuya necesidad se observa en el artículo 6 apartados 4 y 5 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

El Anexo II ofrece un test de autoevaluación del Principio de No Causar Daño Significativo – DNSH para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 5 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

El Anexo III contiene el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El Anexo IV contempla la Instrucción de 23 de diciembre de 2021 de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado sobre aspectos a incorporar en los expedientes y en los pliegos rectores de los contratos que se vayan a financiar con fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

III. CONCLUSIÓN

Se informan favorablemente la propuesta de acuerdo y el convenio, al considerar que se ajusta al ordenamiento jurídico de aplicación.