



INFORME JURÍDICO RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI (Tramitagune: DNCG_LEY-108710/20_08)

I.- INTRODUCCIÓN

La Dirección de Planificación del Transporte ha solicitado a la Asesoría Jurídica del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda, a través del canal de tramitación electrónica de actuaciones administrativas Tramitagune, informe jurídico relativo al Anteproyecto de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Se incorporan en el expediente los documentos que se relacionan a continuación:

- Orden del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se somete a consulta pública previa la elaboración del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, suscrita el 11 de noviembre de 2020.
- Aportaciones realizadas en el trámite de consulta pública previa del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- Informe sobre las aportaciones realizadas en el trámite de consulta pública previa del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, de 1 de febrero de 2021.
- Orden del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes por la que se acuerda el inicio del procedimiento para la elaboración del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, suscrita el 5 de febrero de 2021.
- Textos del Anteproyecto de Ley, en euskera y castellano, de fecha 24 de marzo de 2021.
- Memoria justificativa y memoria económica suscritas por el Director de Planificación del Transporte el 25 de marzo de 2021.
- Informe previo de Impacto de género relativo al Anteproyecto de Ley, suscrito el mismo día 25 de marzo.
- ORDEN del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se aprueba con carácter previo el Anteproyecto de Ley de Movilidad

Sostenible de Euskadi, en bilingüe y que incorpora como Anexo el texto del Anteproyecto también en bilingüe.

El Servicio de Asesoría Jurídica emite el presente informe, de conformidad con las competencias atribuidas por el artículo 6.5 del Decreto 11/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes y de conformidad con la función que le es atribuida a este Servicio Jurídico en el artículo 4.a) de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco y en el artículo 10 del Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco.

II.- ANTECEDENTES

En la XI Legislatura se tramitó, por parte del Departamento competente en materia de transportes, el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno con fecha 3 de diciembre de 2019 y remitido al Parlamento con fecha 17 de enero de 2020.

En el marco de la tramitación del Anteproyecto de Ley se emitieron tanto el Informe jurídico, por parte del Servicio jurídico del Departamento proponente como Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUA)–Dictamen 188/2019-. Teniendo en cuenta que no ha transcurrido mucho tiempo desde estos pronunciamientos jurídicos, gran parte de los mismos resultan aplicables en la medida en que no se modifica en lo sustancial la regulación propuesta en ambos Anteproyectos de Ley.

Por otro lado, el referido Proyecto de Ley fue objeto de Informe de la Comisión de Gobiernos Locales, de fecha 10 de julio de 2019 y, ante las cuestiones planteadas en el informe, se celebró el 19 del mismo mes una reunión de la Comisión Bilateral prevista en el artículo 90 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi (LILE). El Consejo Económico y Social también emitió su Dictamen en relación al Anteproyecto con fecha 30 de julio de 2019.

Procede apuntar que, a diferencia del Anteproyecto que fue tramitado en la XI legislatura, el Anteproyecto que se informa no incluye en su contenido la regulación relativa al transporte por cable, que es objeto de un Anteproyecto de Ley independiente.

III.- DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY

El Anteproyecto se estructura en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.

- ✓ El capítulo primero –Disposiciones Generales- fija el objeto, el ámbito de aplicación, los principios y objetivos de la ley, el régimen competencial, los derechos y obligaciones y un artículo de definiciones.

- ✓ El capítulo segundo –Fomento de la Movilidad Sostenible- establece diversas obligaciones a las Administraciones públicas para el fomento de diversas actividades asociadas al transporte.
- ✓ El capítulo tercero –Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible- regula los instrumentos de planificación en materia de movilidad y determina indicadores de evaluación y seguimiento.
- ✓ El capítulo cuarto – Información y participación pública en materia de movilidad sostenible-, establece los principios y las obligaciones en esta materia.
- ✓ El capítulo quinto - Instrumentos de gestión de la movilidad- alude al establecimiento de un sistema tarifario único y a la interoperabilidad de los títulos de transporte, a la financiación de las políticas de movilidad y la fiscalidad del transporte. Regula asimismo los planes de servicios.
- ✓ La Disposición Adicional Primera crea la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi. Las siguientes disposiciones adicionales regulan la integración del contenido de los planes de transporte regulados en la Ley 4/2004 en los instrumentos de planificación que regula en Anteproyecto y la necesidad de dotación de medios personales y materiales.
- ✓ Las disposiciones transitorias establecen el régimen transitorio hasta la aprobación del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi y la obligatoriedad de lograr la interoperabilidad de los títulos de transporte.
- ✓ Las disposiciones finales realizan una modificación en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi y regulan la entrada en vigor de la norma.

IV.- TRAMITACIÓN REALIZADA

La tramitación realizada hasta el momento ha respetado lo dispuesto en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General y los distintos Acuerdos de Consejo de Gobierno adoptados en la materia.

En concreto, se ha realizado el trámite de consulta previa establecido en la Ley 39/2015, de conformidad con el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 12 de diciembre de 2017, por el que se aprueban Instrucciones sobre la aplicación del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

Además, la tramitación del Anteproyecto de Ley ha respetado el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 14 de mayo de 2013, por el que se aprueban las medidas para la elaboración bilingüe de las disposiciones de carácter general que adopten la forma de Ley, Decreto legislativo, Decreto u Orden, habiendo sido objeto de versión bilingüe las

distintas Órdenes dictadas en el procedimiento y el Anteproyecto de Ley que ha sido objeto de aprobación previa.

No puede comprobarse a la vista del expediente electrónico si el Anteproyecto de ley ha sido remitido al Parlamento, de conformidad con al artículo 56.1 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, modificado por la Ley 8/2016, de 2 de junio. Sin embargo, teniendo en cuenta que así está recogido en la Orden de inicio, es de suponer que se habrá cumplimentado dicho trámite.

En el expediente han sido incorporadas las memorias preceptivas necesarias hasta el momento: memoria justificativa y memoria económica, además de haberse realizado el Informe previo de Impacto de Género, de conformidad con las Directrices sobre la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 21 de agosto de 2012.

En relación con estas memorias, al margen que lo que más adelante se indica al analizar el contenido del Anteproyecto, procede apuntar que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 130 de la Ley 39/2015, la memoria justificativa del proyecto debiera de recoger el sistema de evaluación de eficacia de la norma.

Tanto la Orden de inicio como la de aprobación previa, junto con el proyecto normativo, se han hecho públicas en el espacio colaborativo Legesarea, de conformidad con el apartado primero.2 del Acuerdo de 28 de diciembre de 2010.

V.- ASPECTOS COMPETENCIALES Y MARCO NORMATIVO

A la hora de analizar las cuestiones competenciales procede en primer lugar delimitar la materia objeto del Anteproyecto de ley y para ello, partimos del análisis que ya realizó la COJUA en su Dictamen nº 188/2019 en relación con el Anteproyecto tramitado la legislatura pasada. Afirmaba así la COJUA en dicho Dictamen que *“debemos destacar que la movilidad sostenible es una materia que no se establece dentro del catálogo de competencias como materia específica con una singularidad propia en el EAPV. Al contrario, es una materia compleja que abarca diversos ámbitos funcionales de la actividad pública, donde operan una serie de administraciones públicas con niveles competenciales diferentes.”*

Tras esta primera afirmación terminaba concluyendo que los títulos competenciales principales son los correspondientes a las materias de transporte, medio ambiente y ordenación del territorio y urbanismo. El fundamento competencial para el dictado de la presente norma se encontraría por tanto en los artículos 10.32, 10.34 12.9 y 10.31 del EAPV.

Recordaba asimismo la COJUA que *“En todo caso, en este tipo de supuestos no está de más recordar la propia jurisprudencia constitucional a la hora de abordar este tipo de*

materias con ámbitos competenciales diversos; “esta posibilidad de concurrencia de títulos competenciales, con distinto objeto jurídico, sobre un mismo espacio físico, obliga a buscar las fórmulas que en cada caso permitan su concreta articulación e integración, para lo que debe acudir, en primer lugar, a fórmulas de cooperación, especialmente necesarias en supuestos como el que nos ocupa, en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias concurrentes, pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas” –STC 40/98 (FJ 30)–.”

En este intento de delimitación material de la competencia que se ejerce con el Anteproyecto, resulta también necesario aludir a la valoración realizada por el Tribunal Constitucional en la STC nº 174/2013, en la que enjuició la constitucionalidad de diversos artículos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. En dicha sentencia se recogían diversos criterios establecidos por el propio tribunal para los supuestos de concurrencia de títulos competenciales y se afirmaba así:

“Tenemos señalado como criterio general a tener en cuenta en los supuestos de concurrencia de títulos competenciales el de la prevalencia de la regla competencial específica sobre el de la más genérica (así, en SSTT 87/1987, FJ2 y 69/1988 FJ4) A este criterio no se le puede atribuir valor absoluto (STC 213/1988, FJ 3) ... ya que en ciertos sectores, las competencias específicas y las generales han de ejercerse conjunta y armónicamente, cada cual dentro de su respectivo ámbito material de actuación, que será preciso delimitar en cada caso (STC 197/1996, FJ 4)”

Partiendo por tanto de esta necesidad de coordinación en el ejercicio de las competencias concurrentes, nos remitimos al análisis detallado que realiza la COJUA en el referido Dictamen nº 188/2019, que analiza las competencias de las distintas administraciones implicadas en los diversos modos de transporte y que no procede reproducir íntegramente en este informe.

No obstante, a modo de resumen, se podría esquematizar la distribución competencial de la siguiente manera:

El Estado ostenta competencias de legislación básica en materia de medio ambiente (art. 149.1.23º CE) y de bases y coordinación de la planificación económica (art. 149.1.13º CE). En el ejercicio de tales competencias se dictó la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, cuyos preceptos básicos deben ser respetados.

La CAPV ostenta competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y servicio meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1. 20º de la CE, centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes (art. 10.32 EAPV). En materia de ferrocarriles y transporte por ferrocarril la competencia tanto normativa como de ejecución sería de la CAPV, mientras que, en materia de transporte por carretera, los Territorios históricos ostentarían competencias de ejecución.

Las Diputaciones Forales ostentan competencias exclusivas en materia de carreteras y esta competencia se integra en lo que constituye el núcleo intangible de la foralidad, de forma que la CAPV no tiene en este ámbito competencia alguna.

Los Ayuntamientos ostentan diversas competencias afectadas por el Anteproyecto que se informa, tales como:

- ✓ *“servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos municipios”* (art. 17.1.18 LILE)
- ✓ *“ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales, técnicos y humanos que se consideren necesario”* (art. 17.1.32 LILE)
- ✓ *“ordenación, gestión, ejecución y disciplina en materia urbanística”* (art. 17.1.9 LILE)
- ✓ *“ordenación complementaria, promoción, gestión, defensa y protección del medio ambiente y desarrollo sostenible...”* (art. 17.1.8 LILE)
- ✓ *“ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal”* (art. 17.1.31 LILE)
- ✓ *a) urbanismo; b) medio ambiente urbano; d) infraestructura viaria; g) tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano* (artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local-LBRL)

Sobre el alcance de este elenco de competencias concurrentes que ostentan los entes locales y sus consecuencias se pronunció también de forma extensa el referido Dictamen de COJUA y el Informe emitido por la Comisión de Gobiernos Locales al Anteproyecto tramitado la pasada legislatura, por lo que no procede ahora reiterar todas las consideraciones realizadas en ambos informes. Destacaríamos no obstante en esta materia la necesidad de que el Anteproyecto realice una clara delimitación de las competencias que se atribuyen a los entes locales, atribución que deberá respetar el elenco de competencias propias fijado en la LILE.

En cuanto al marco normativo en el que se inserta el Anteproyecto, el mismo fue también objeto de análisis en el referido Dictamen de COJUA nº 188/2019. No habiéndose dado modificaciones desde el momento del dictado del referido Dictamen, no procede realizar reiteraciones innecesarias, por lo que nos limitaremos a recoger a modo de resumen las normas de referencia:

- ✓ A nivel estatal, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que destina sus arts. 99 a 103 a la movilidad sostenible, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Deberá también tenerse en cuenta, a lo largo del desarrollo del proceso de elaboración de la norma, que el Estado ha

iniciado la tramitación de un Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, cuya consulta pública previa se realizó en julio de 2020. Asimismo, también deberá ser tenido en cuenta el Proyecto de Ley de cambio climático y transición energética, que se halla actualmente en tramitación en el Congreso de los Diputados.

- ✓ A nivel autonómico, la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca, que contempla los planes locales de movilidad y los planes de movilidad de centros de trabajo. Tendríamos también, en función de los diversos modos de transporte, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de transporte de viajeros por carretera, la Ley 2/2000, de 29 de junio, de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo, y Ley 6/2004, de 21 de mayo, de Red Ferroviaria vasca-Euskal Trenbide Sarea. En los ámbitos de la ordenación del territorio y el urbanismo, tendríamos la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco y la Ley 2/2006, de 30 de junio, de suelo y urbanismo.
- ✓ A nivel europeo, la Directiva (UE) 2016/798, del Parlamento europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre seguridad ferroviaria.

Al margen del marco regulatorio estrictamente considerado, la iniciativa se inserta asimismo en el marco de diversos instrumentos de planificación a los cuales da respuesta.

A nivel europeo, tenemos en primer lugar el Pacto Verde Europeo¹, que incluye un apartado de Movilidad Sostenible en el que contempla diversas medidas relativas a la movilidad y establece algunos principios que tiene reflejo en el Anteproyecto. Conviene hacer referencia, además, al hecho de que, entre las actuaciones clave previstas en el Pacto Verde Europeo, se prevé para 2021 la revisión de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

A nivel autonómico, la meta 2-Caminar hacia un transporte sin emisiones de la “Estrategia de Cambio Climático 2050 del País Vasco. KLIMA 2050”, recoge diversas líneas de actuación que guardan relación con el contenido del Anteproyecto, tales como:

4. Potenciar la intermodalidad y los modos de transporte con menores emisiones de GEI.
 12. Desarrollo de la nueva Red Ferroviaria del País Vasco para el transporte de pasajeros y mercancías.
 13. Potenciación del corredor atlántico de mercancías (Red Trans-European Transport Networks – TENT-T).
 14. Implantación de plataformas logísticas que fomenten el uso del ferrocarril y el transporte marítimo de mercancías (comenzando por Jundiz, Pasaia-Irun y Arasur).
 15. Creación y/o ampliación de redes de metro, tren, tranvía y autobús logrando la consecución del billete único para el transporte público municipal e interurbano de toda Euskadi.

¹ Comunicación de la Comisión al Parlamento europeo, al Consejo europeo, al Consejo, al Comité económico y social europeo y al Comité de las regiones. COM/2019/640 final

16. Fomentar el desarrollo de planes de movilidad sostenible a nivel comarcal, urbano y en los diferentes centros de actividad.
5. Sustituir el consumo de derivados del petróleo.
 17. Generalización de modos de transporte con menos emisiones de GEI (vehículo eléctrico, vehículos a gas natural, bicicleta, etc.) a través de apoyo económico y de medidas de discriminación positiva como la exención en el pago de OTA a vehículos que no sean de combustión interna, reducción del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, etc.
6. Integrar criterios de vulnerabilidad y criterios de adaptación en infraestructuras de transporte.
 18. Identificar y monitorizar las infraestructuras de transporte vulnerables para detectar necesidades de redimensionamiento y mantenimiento.
 19. Impulsar la innovación en el diseño de soluciones para aumentar la resiliencia de las infraestructuras de transporte

Por su parte, el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030, aprobado por el Consejo de Gobierno con fecha 13 de junio de 2017, recoge también, entre sus seis objetivos, estrategias y actuaciones vinculadas al objeto del Anteproyecto de Ley. Alude así a la necesidad de impulsar una cultura de desarrollo socioeconómico sostenible, mediante una planificación y ordenación del transporte de forma coordinada desde las administraciones, empresas y la sociedad, de fomentar un sistema de transporte avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes, de impulsar un transporte sostenible garantizando la accesibilidad, de impulsar la intermodalidad y de desarrollar un sistema de transporte público integrado, mediante la unificación de tarifas y una zonificación común.

VI.- ANÁLISIS DEL ARTICULADO

VI.1.- A la hora de proceder al análisis del cuerpo de la iniciativa, resulta necesario en primer lugar poner de relieve la relación existente entre la regulación contenida en el Anteproyecto y otras normas vigentes con contenidos regulatorios que inciden en la materia objeto del mismo. Resulta por ello fundamental, a fin de garantizar el principio de seguridad jurídica establecido en el ámbito de la elaboración normativa en el artículo 129 LPAC, que la iniciativa normativa se ejerza *“de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas”*.

En relación con este aspecto, si bien las memorias incorporadas al expediente no realizan una descripción detallada de la situación de partida y de los condicionantes que ello impone a la iniciativa en curso, si apuntan las normas vigentes que regulan parcialmente la materia objeto del Anteproyecto.

El análisis de la regulación contenida en el Anteproyecto pone de manifiesto que han sido tomadas en consideración estas regulaciones, evitando contradicciones y solapamientos. Debe por tanto valorarse positivamente este esfuerzo de integración y coherencia que no resulta fácil ante el carácter transversal de la materia y la incidencia que en la misma tienen otras normas autonómicas ya aprobadas.

Si bien podría resultar aconsejable una reflexión explícita al respecto en la documentación que acompaña al expediente e incluso en la parte expositiva de la norma, resulta evidente que el texto normativo elaborado ha tenido en consideración, con voluntad de respetar su contenido, tanto las regulaciones contenidas en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por carretera como en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

VI.2.- En cuanto al análisis del Anteproyecto desde el punto de vista del reparto competencial, debe también manifestarse que el mismo respeta las competencias de las distintas administraciones implicadas.

Empezando por el Estado, el texto normativo no contiene ninguna regulación que vulnere la regulación contenida en las normas estatales que inciden en la materia y han sido dictadas con carácter básico. No resultan afectados así los contenidos de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que destina sus arts. 99 a 103 a la movilidad sostenible, ni los de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En cuanto a las Diputaciones Forales, el Anteproyecto no incide tampoco en la competencia exclusiva que les corresponde en materia de carreteras y se limita a ejercer la competencia legislativa que corresponde a las instituciones comunes en materia de transportes.

Pero, además, en relación con el esquema de instrumentos de planificación integrados que establece el Anteproyecto, conviene recordar que esta misma estructura de instrumentos de planificación integrados y dependientes viene también recogida en cuanto a los planes de transporte de viajeros por carretera recogidos en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera y desarrollados en el Decreto 51/2012, de 3 de abril.

Este Decreto fue objeto de recurso contencioso administrativo interpuesto por las tres Diputaciones Forales, entre otros aspectos, por la vinculación que se establecía entre los planes forales de transporte y el plan autonómico. Los recursos fueron resueltos por Sentencia nº 2129/2014 TSJPV, que desestimó el recurso en este aspecto.

El artículo 6 del Anteproyecto, que realiza la distribución del régimen competencial, resulta respetuoso con las competencias forales dado que, al margen de la cuestión relativa a la competencia para la aprobación de los planes de movilidad, recoge también una referencia expresa al respeto a las competencias que corresponden a cada institución implicada en función de los distintos modos de transporte, lo que viene a ser un reconocimiento de las competencias forales en materia de transporte por carretera, recogidas en la mencionada Ley 4/2004, de 18 de marzo.

En relación con la posible incidencia del Anteproyecto de ley en las competencias municipales, debemos partir del reconocimiento de las competencias municipales que

realiza la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi (LILE) en su artículo 17 y de la interpretación que debe darse a dicho reconocimiento, cuestión ésta ya aclarada por la doctrina establecida al respecto por la COJUA.

Por tanto y teniendo en cuenta la necesidad de determinar las competencias propias en las leyes dictadas por el Parlamento Vasco (art. 18 LILE), el Anteproyecto recoge en su artículo 6 la competencia municipal para la aprobación de los planes de movilidad urbana.

Al respecto, sin embargo, debe tenerse en cuenta que la obligatoriedad de aprobar estos instrumentos de planificación no viene impuesta por el Anteproyecto, sino que el mismo se limita a recoger la regulación contenida en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

Por tanto, si bien la LILE en su art. 18.3 establece que las leyes que atribuyan competencias propias a los municipios o las regulaciones que impliquen una concreción de servicios, actividades o prestaciones derivadas de competencias atribuidas como propias, deberán recoger en un anexo específico la dotación de recursos necesarios para asegurar la suficiencia financiera de los municipios, en el presente Anteproyecto no resulta exigible dicho Anexo.

Si bien es cierto que el Anteproyecto establece una exigencia adicional al procedimiento de aprobación de estos planes de movilidad urbana –incluir un informe que justifique su conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi- y establece unas determinaciones específicas en materia de planeamiento y movilidad sostenible, resultaría aplicable a estas exigencias lo establecido por la COJUA en su Dictamen nº 188/2019:

“93. En relación con esta materia, a primera vista, la definición de un instrumento de planificación donde se deban plasmar las políticas municipales de movilidad sostenible no parece que pueda generar un impacto económico directo para los ayuntamientos obligados a adoptar este tipo de directrices, independientemente de la labor administrativa requerida para ello. Se trata de una norma con un carácter principialista en la que no se concretan medidas de financiación de los programas de movilidad ni se comprometen directamente inversiones. Tampoco parece que se esté innovando en el reparto competencial existente, ni realizando concreción de servicios alguna diferente de lo ya existente. Más bien se trata de una orientación estratégica de las políticas que las administraciones públicas ejecutan en sus respectivos ámbitos competenciales, tratando de establecer los elementos para que su implantación se desarrolle de una manera más coordinada, efectiva y eficiente.

94. Se trata de aplicar criterios estratégicos en las políticas públicas de cada ámbito competencial, alineados con objetivos que en este campo viene derivados de los organismos internacionales y estatales. Por su parte, tampoco podemos olvidar que, tal y como hemos visto anteriormente, las obligaciones de planificación y evaluación en la materia ya fueron introducidas por otras normas legales precedentes, por lo que, en su caso, estaremos hablando de unos contenidos que especifican, más si cabe, aquellas obligaciones, incidiendo fundamentalmente en la coordinación entre planes.”

VI.3.- Pasando ya al análisis del articulado propiamente dicho, con la finalidad de dotar al análisis de la mayor claridad posible en la exposición, seguiremos el orden de los distintos artículos del Anteproyecto de Ley, si bien deteniéndonos tan solo en aquellos en los que procede realizar algún comentario.

De conformidad con el planteamiento del artículo 1, el Anteproyecto se convertirá, una vez aprobado, en la regulación de cabecera en materia de transportes en la CAPV, con una voluntad de integración de la regulación sectorial hasta ahora dictada en este ámbito y dedicada fundamentalmente al transporte por carretera, al que deberíamos añadir la escueta regulación del transporte ferroviario recogida en la Ley 6/2004.

En relación con el artículo 2, procede apuntar que la ley tiene un alcance mayor del de la regulación relativa a los instrumentos de planificación por lo que no resulta ajustado a la realidad afirmar que el ámbito de aplicación de la norma es el de estos instrumentos.

Los principios de actuación y objetivos, establecidos en los artículos 3 y 4 son coherentes con los establecidos en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera y en los artículos 99 y 100 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y en los instrumentos de planificación recogidos en el apartado de marco normativo de este informe.

En el artículo 5 de definiciones, se aconseja incluir la relativa a la “pacificación del tráfico”, concepto recogido en el artículo 8.2 del Anteproyecto y que, siendo novedoso, no viene recogido –salvo error por mi parte- en ninguna otra normativa aplicable.

Tal y como anteriormente se ha apuntado en el informe, el artículo 6 establece una distribución de competencias entre las distintas administraciones implicadas y lo hace con pleno respeto al ámbito competencial de cada una de ellas, en función del ámbito geográfico de actuación y de las competencias en los distintos modos de transporte.

En relación con el artículo 9, que regula las medidas de fomento del transporte público, debe tenerse en cuenta que la previsión que el apartado 3 recoge de incorporar sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos, especifica, como sugería la COJUA en relación al Anteproyecto tramitado la pasa da legislatura que estas limitaciones deberán ser proporcionales y justificadas con base a criterios ambientales y de salud.

Conviene además tener en cuenta que estas previsiones vienen también establecidas en normativa estatal básica y en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad energética de la CAPV. Así la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera habilita a las entidades locales para *“adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas”*, con el objeto de alcanzar los objetivos de dicha ley. Por su parte, la Ley 4/2019 establece en su artículo 23 que *“los municipios podrán prohibir o restringir el acceso a determinadas zonas de*

su término municipal a los vehículos que no utilicen combustibles alternativos o a aquellos que sobrepasen determinados niveles de emisión, en razón de su tecnología de propulsión”.

En la misma línea, el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética establece la obligatoriedad para los municipios de más de 50.000 habitantes de contar con zonas de baja emisión, en las que se aplicarán restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

En relación con la regulación relativa a los instrumentos de planificación, recogida en el Capítulo III, procede poner de manifiesto en primer lugar las dificultades que entraña la profusión de instrumentos de planificación en materia de transportes y movilidad recogidos en la normativa aplicable.

Empezando por la normativa estatal, el art. 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, regula los planes de movilidad y, si bien no establece ningún criterio de obligatoriedad para su aprobación, si establece un contenido mínimo y un trámite de participación pública obligatorio:

4. El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Por su parte la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAPV, regula los planes de movilidad urbana, los planes de movilidad de centros de trabajo y recoge también una referencia a los planes de movilidad de las DDFF.

Además, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, regula también unos Planes de Transporte, limitados en su alcance al transporte de viajeros por carretera. Esta previsión está desarrollada en el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera, aprobado mediante Decreto 51/2012, de 3 de abril, que regula los planes de transporte por carretera de los tres ámbitos institucionales de la CAPV -Gobierno Vasco, Diputaciones Forales y Ayuntamientos-, determinando su contenido.

El propio Anteproyecto recoge además en su artículo 29 otro instrumento de planificación, los Planes de Servicio, destinados a la programación de la oferta de servicios de transporte.

En relación con los planes de movilidad urbana y planes de movilidad de centros de trabajo, la regulación del Anteproyecto resulta respetuosa con la recogida en la Ley de

Sostenibilidad Energética de la CAPV, a la que realiza remisiones expresas, poniendo de manifiesto que se trata de los mismos instrumentos de planificación.

En cuanto a los planes de movilidad sostenible de los Territorios Históricos, regulados en el artículo 15 del Anteproyecto, sin embargo, resultaría aconsejable que el texto normativo contuviera alguna referencia sobre su relación con los planes de movilidad regulados en el art. 24 de la Ley de Sostenibilidad Energética de la CAPV.

Por otra parte, en cuanto a los planes de transporte por carretera, regulados en el Decreto 51/2012, de 3 de abril, en Anteproyecto ha optado por mantener los distintos instrumentos de planificación: los planes de transporte por carretera y los planes de transporte sostenible. Esto es lo que se deduce del contenido de la Disposición Adicional Segunda que habilita a que el contenido de los planes de transporte regulados en la Ley 4/2008, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por carretera, se integre en los planes de movilidad sostenible y planes de servicios regulados en el Anteproyecto.

Esta opción de mantenimiento de los distintos instrumentos de planificación resulta respetuosa con la autonomía organizativa de los distintos ámbitos institucionales, pero puede generar un exceso de instrumentos de planificación, que haga todavía más difícil la ya de por sí complicada coherencia entre los mismos.

Resultaría desde este punto de vista más correcta la opción de hacer obligatoria la integración de los 2 instrumentos en uno único, más teniendo en cuenta que, tal y como afirma la memoria justificativa incorporada al expediente, *“hasta la fecha las administraciones competentes no han procedido a aprobar los planes de transporte de viajeros por carretera a que se refiere dicha ley y su reglamento de desarrollo, aprobado por Decreto 51/2012, de 3 de abril.”* En esta situación, exigir que los planes de movilidad sostenible que deben aprobar Diputaciones Forales y Ayuntamientos incluyan necesariamente las determinaciones recogidas en los planes de transporte regulados en la Ley 4/2008, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por carretera, implicaría reducir los instrumentos de planificación que deben aprobar las distintas administraciones públicas.

Volviendo a la necesidad de que la iniciativa normativa garantice un marco normativo integrado, si bien es cierto que el Anteproyecto recoge formalmente esta integración, podía haber realizado una apuesta más decidida en esta línea y fijar un único instrumento de planificación del transporte sostenible para cada ámbito administrativo.

En el caso de la planificación general del transporte interurbano que corresponde al Gobierno Vasco de conformidad con la Ley 4/2008, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por carretera, la opción de integración de su contenido en el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi resulta la más adecuada teniendo en cuenta que no ha sido aprobada a día de hoy.

En cuanto al contenido de los planes de movilidad sostenible autonómico y forales, la previsión del Anteproyecto resulta coherente con la recogida en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, resultando equiparables los contenidos mínimos exigidos en ambas regulaciones.

En otro orden de cuestiones el Anteproyecto recoge en su artículo 13, a diferencia del tramitado la pasada legislatura, la obligatoriedad de que los instrumentos de planificación garanticen el cumplimiento de la normativa sobre promoción de la accesibilidad. A este respecto, siendo loable la voluntad del redactor del Anteproyecto, difícilmente podrán estos planes garantizar el cumplimiento de una norma, a consecuencia de la falta de coerción jurídica que caracteriza a los instrumentos de planificación. Quizás lo que el Anteproyecto debiera plantear es precisamente lo contrario, que la propia planificación se deba realizar teniendo en cuenta las obligaciones derivadas de la normativa sobre promoción de la accesibilidad.

El Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, regulado en el artículo 14 del Anteproyecto, tal y como ya dictaminó la COJUA en relación al texto tramitado la pasada legislatura *“ha preferido mantener su naturaleza autónoma, sin calificarse, al menos formalmente, de plan territorial sectorial, categoría a la que por su incidencia territorial podría hacerse merecedor con arreglo a la Ley 4/1990, de ordenación del territorio del País Vasco –LOT– (artículo 16)”*. Ante esta opción del Anteproyecto, sorprende que su aprobación adopte la forma de decreto y se plantee su publicación en el BOPV pues los instrumentos de planificación que habitualmente utiliza la Administración general de la CAPV no siguen esos criterios².

En relación con el procedimiento de aprobación, conviene apuntar que, dado que se prevé un trámite de información pública tras la aprobación inicial del plan, el cual exige, de conformidad con el art. 83 LPAC, la publicación de anuncio en el BOPV, podría eliminarse del procedimiento previsto la publicación en boletín de la Orden de aprobación inicial. Se considera que los principios de participación y transparencia resultan suficientemente garantizados con la publicación en el BOPV del trámite de información pública, por lo que el respeto al principio de simplificación administrativa aconseja subsumir en un mismo trámite ambas publicaciones en el BOPV previstas en el Anteproyecto.

En cuanto a los planes de movilidad urbana, el artículo 16 incluye un trámite adicional al procedimiento de elaboración de los mismos: la incorporación de un informe que evalúe la adecuación del plan al Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi. Ya se ha apuntado anteriormente que esta exigencia no tiene la relevancia suficiente como para exigir que el Anteproyecto incorpore un anexo de financiación que exige el art 18.3 LILE.

La misma afirmación procede realizar en cuanto a la exigencia recogida en el artículo 18.3 del Anteproyecto, que incluye un contenido adicional al estudio de movilidad regulado en la Ley de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

² Acuerdo de Consejo de Gobierno de 15 de diciembre de 2020 que aprueba el calendario de planes estratégicos del Gobierno de la XII legislatura y el procedimiento de aprobación.

El artículo 19 regula los indicadores de evaluación y seguimiento, exigiendo la evaluación de unos determinados parámetros referentes a los efectos ambientales de la movilidad y al propio sistema de movilidad. Estos criterios se aplican a todos los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible previstos en el Anteproyecto. Entendemos sin embargo que puede resultar difícil de cumplir que todos estos instrumentos –los planes de movilidad de centros de trabajo y planes de movilidad urbana de municipios pequeños- recojan estos indicadores. No existiendo obligaciones de medición de emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación acústica o contaminación atmosférica³ a estos niveles, difícilmente se dispondrá de datos sobre los cuales puedan fijarse los objetivos que permitan valorar el cumplimiento de los indicadores.

El capítulo IV recoge una serie de principios de actuación de los poderes públicos que ya viene recogidos en otras normas generales aplicables. Reitera así las obligaciones de información y participación pública establecidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y en la propia LPAC en cuanto a la tramitación electrónica.

El artículo 24 establece la acción pública en materia de movilidad sostenible, acción pública que se circunscribe al ámbito administrativo y no interfiere por tanto en el ámbito de la materia procesal, competencia exclusiva estatal, tal y como recientemente ha reiterado el TC en la cuestión de inconstitucionalidad núm. 1772-2020 planteada por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en relación con el art. 3.4 de la Ley 3/1998, de 27 de febrero, del Parlamento Vasco, general de protección del medio ambiente del País Vasco.

En cuanto a los instrumentos de gestión de la movilidad regulados en el capítulo V, el Dictamen que la COJUA emitió en relación con el Anteproyecto tramitado la pasada legislatura planteaba la necesidad de que la regulación propuesta respetara las competencias que las distintas administraciones tienen en materia de establecimiento de tarifas de transporte. El Anteproyecto que se informa ha modificado la regulación que fue objeto del mencionado Dictamen y el artículo 26 no atribuye así a las autoridades de transporte la competencia para establecer las tarifas sino tan solo para proponerlas. Sucede sin embargo que esta atribución competencial se realiza “conforme a su instrumento de creación”. Parece que con esta fórmula se pretende realizar tan solo una remisión a la regulación de las diferentes autoridades de transporte, de forma que tendrían o no esa función de propuesta según establezca su propia regulación.

En cuanto a la interoperabilidad de los títulos de transporte, el artículo 27 determina la obligatoriedad de la interoperabilidad y la Disposición transitoria segunda establece un

³ Los planes de calidad del aire son exigibles para los municipios con población superior a 100.000 habitantes de conformidad con la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Este mismo umbral se aplica para la exigencia de mapas de ruido de conformidad con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

plazo máximo de 2 años para fijar ese objetivo. La memoria justificativa incorporada al expediente detalla la situación en la que se encuentra la interoperabilidad en estos momentos de la que debiera deducirse que el plazo establecido se considera suficiente. Resultaría aconsejable un pronunciamiento claro al respecto que justifique el establecimiento del referido plazo de 2 años.

La Disposición Adicional Primera regula la creación de la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Euskadi y lo hace con un contenido muy escueto, determinando su naturaleza jurídica y remitiendo sus funciones y estructura organizativa a un posterior desarrollo reglamentario.

A la hora de analizar esta creación, si tomamos como referencia el Proyecto de Ley del Sector Público Vasco⁴, lo primero que debe tenerse en cuenta es que dicho Proyecto de ley establece un principio de prevalencia de la unidad de la personalidad jurídica de la Administración, conforme al cual la constitución de entidades con personalidad jurídica propia sólo procederá cuando el interés general a satisfacer o el servicio a prestar no pueda lograrse desde los órganos y servicios administrativos de la Administración general.

Además de ello, también establece el mencionado Proyecto de Ley que la ley que acuerde la creación de entidades distintas de la Administración general de la CAPV debe responder al siguiente contenido mínimo:

- a) *La expresión de su personificación, naturaleza jurídica e identificación del departamento de la Administración general al que se adscribe.*
- b) *La denominación de la entidad y su sede.*
- c) *La finalidad e interés general al que obedece su creación y las funciones que se le encomiendan con indicación expresa de las potestades administrativas que pueda ejercer.*
- d) *Sus órganos de gobierno y, si los hubiere, los que tengan encomendadas funciones consultivas, con expresión de su naturaleza unipersonal o colegiada, su composición, el procedimiento de designación de sus miembros y la distribución de funciones correspondientes a cada uno de los existentes.*
- e) *Las bases de su estructura orgánica y administrativa, así como los puestos directivos de la entidad, especificando las funciones que les sean encomendadas, con expresión del valor jurídico de sus actos o resoluciones e indicación en su caso de cuáles de ellos agotan la vía administrativa.*
- f) *La identificación del régimen jurídico concreto que le resulte de aplicación en su caso en las materias relativas a su régimen económico-financiero y a sus recursos humanos.*
- g) *El personal y patrimonio que se adscribe a la entidad así como los recursos económicos con que cuenta para el desarrollo de sus funciones.*
- h) *El procedimiento de extinción y liquidación de la entidad.*

⁴ Aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de diciembre de 2020

Por otro lado, también exige el Proyecto de Ley del Sector Público Vasco que en el marco de la tramitación de cualquier ley que incluya la creación de este tipo de entidades, se debe acreditar tanto la necesidad de su constitución como la idoneidad de la forma de personificación jurídica elegida de entre la tipología establecida en esta ley, a la luz de las funciones o actividad que vaya a desarrollar la nueva entidad y tras la realización de un análisis valorativo de las demás formas jurídicas alternativas de organización.

Además de ello y, centrándonos en la normativa en vigor, conforme a la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, aprobada por Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, toda creación y supresión de órganos y entidades de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones está sujeta a control económico-normativo, en su aspecto económico-organizativo.

La forma y contenido de ese control se concreta en el 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 Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, conforme al cual, en estos casos, el control económico deberá abarcar y pronunciarse, de forma expresa, sobre la racionalidad de la organización propuesta, el efecto o incidencia, en su caso, sobre coste, rendimiento y eficacia actuales de los servicios y su previsión futura.

Para ello, el artículo 43 determina la documentación que debe acompañar al expediente en los siguientes términos:

- a) *Justificación de la necesidad o idoneidad de creación del ente u órgano, o en su caso, de su modificación y reestructuración, a efectos del cumplimiento de los programas económico-presupuestarios que vaya a ejecutar, o en los que se integre.*
- b) *Previsión de los recursos humanos utilizados, con descripción de sus retribuciones y costes, así como de los medios materiales afectados con distinción entre los que supongan gasto corriente o de capital.*
- c) *Estudio económico del coste de su funcionamiento y del rendimiento o utilidad de sus servicios, acompañado, en su caso, del correspondiente Plan Económico a cuatro años.*

Añade que deberá remitirse además una Memoria justificativa que recoja información general sobre el entorno económico en el que se va a desenvolver la actividad de la nueva entidad y las razones económico-empresariales, socio-culturales o estratégico-políticas que justifican la participación de la Administración General e Institucional de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la misma. Deberán definirse los objetivos, cuantificables a medio plazo, que se persiguen con la creación de esta entidad o la participación en la misma y establecerse los indicadores, tanto objetivos como subjetivos, que permitan medir su cumplimiento.

Se adjuntará asimismo información relativa al objeto social de la nueva entidad, el porcentaje de participación del Gobierno Vasco con las aportaciones previstas, detalle del resto de participantes y porcentaje de su participación, proyectos de inversión, un análisis de la rentabilidad, tanto económica como social, del proyecto y, en su caso, presupuestos de capital y explotación, estados financieros previsionales, endeudamiento previsto y demás elementos y documentación que permitan un cabal conocimiento de la propuesta.

Si atendemos a las cuestiones expuestas, resulta fundamental justificar suficientemente la creación de la Agencia y la concreta opción de la naturaleza jurídica por la cual se ha optado, además de completar el texto normativo y la memoria económica con los contenidos que han sido apuntados.

VII.- INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LAS EMPRESAS

Al ser la norma que se tramita una disposición de carácter general, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de emprendedores del País Vasco, debe realizarse por los servicios jurídicos el preceptivo informe de evaluación del impacto de la norma en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas.

La norma que se tramita tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías y establece fundamentalmente obligaciones de planificación para las administraciones públicas.

La finalidad perseguida por la Ley 16/2012 es, conforme a su artículo 1 garantizar *“la libertad de empresa y de establecimiento y el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio”*, y para ello obliga a todas las Administraciones públicas a evitar *“todas aquellas regulaciones que impongan innecesarios costes burocráticos a las personas emprendedoras, así como legislaciones complejas que supongan barreras que desincentiven la actividad económica”*.

En este contexto, puede afirmarse que el Anteproyecto de Ley que se tramita carece de impacto en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas, no imponiéndose ningún tipo de cargas a las empresas ni en su constitución, ni en su puesta en marcha, ni en su funcionamiento.

En relación con esta última precisión no cabe olvidar, tal y como recuerda la memoria justificativa incorporada al expediente, que los planes de movilidad de los centros de trabajo que recoge la norma y que sí puede considerarse que puedan llegar a suponer una carga al funcionamiento de las empresas, fueron regulados en la Ley de Sostenibilidad energética de la CAPV.

VIII.- CUESTIONES DE TÉCNICA LEGISLATIVA Y OTRAS CUESTIONES FORMALES

El texto del Anteproyecto de ley respeta las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones (aprobadas por el Consejo de Gobierno en su sesión del día 23 de marzo de 1993 y declaradas expresamente vigentes por la Ley 8/2003). No obstante se aconseja subsanar las siguientes cuestiones:

- ✓ En el artículo 5 se aconseja numerar los distintos conceptos que se definen y que se recogen en una formulación tabulada.
- ✓ En el artículo 7 no sería necesario numerar el párrafo, dado que hay un único párrafo en dicho artículo.

De conformidad con el artículo 30.1 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, el proyecto de ley deberá recoger expresamente en la parte expositiva si el mismo se aprueba o no conforme al dictamen emitido por el órgano consultivo, cuestión ésta que deberá tenerse en cuenta en la redacción del texto definitivo.

El Anteproyecto de ley realiza un uso correcto del lenguaje no sexista, conforme al artículo 18.4 de Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

IX.-TRAMITACIÓN POSTERIOR

La tramitación que debe seguir el Anteproyecto de ley hasta su aprobación definitiva está perfectamente desarrollada en la Orden de inicio.

En relación a la misma, procede sin embargo analizar el alcance del Informe de la Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi, previsto en dicha Orden en el marco del artículo 91.1 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

El alcance de dicho informe, que ha sido objeto de interpretaciones dispares en la tramitación de otros proyectos normativos, ha sido valorado por la COJUA en su Dictamen 126/2019:

84. *Tal y como hemos adelantado, el informe emitido por la CGLE, su finalidad y consecuencias, merecen un análisis específico.*
90. *Pues bien, esta Comisión Jurídica estima, atendiendo a la coherencia interna de la LILE, así como a la finalidad explicitada en su artículo 1, que la expresión “exclusivamente a competencias propias municipales” no excluye del mecanismo de alerta temprana la normativa sectorial que ordena un sector y establece –como es el caso– la ordenación de las competencias entre los diferentes niveles administrativos de la Comunidad Autónoma.*

Entiende por tanto la COJUA que no cabe una interpretación estricta del ámbito del Informe de la Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi actuando como órgano de alerta temprana y que, atendido el rango normativo y la afección de la regulación

propuesta a las competencias municipales, procede considerar su informe en el marco de lo establecido en el artículo 90 de la LILE.

De conformidad con este planteamiento, deberá ser este el alcance del informe a solicitar a la Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi en el momento procedimental oportuno.

Esto es cuanto tenemos que informar, siempre sometido a mejor criterio fundado en Derecho.

En Vitoria-Gasteiz,

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE POR:
LA ASESORÍA JURÍDICA
LA DIRECTORA DE SERVICIOS