



INFORME JURÍDICO SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI

I.- ANTECEDENTES

La Dirección de Planificación del Transporte ha solicitado a esta Dirección de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras la emisión del correspondiente informe jurídico en la tramitación del expediente para la aprobación del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi en cumplimiento del artículo 7.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, sobre el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general.

Es objeto del presente informe analizar la adecuación al ordenamiento jurídico del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi en base al artículo 5.1.b) del Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, y artículo 7.1.t) del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, 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 en relación al 80.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

II- AMBITO COMPETENCIAL

En virtud de lo dispuesto por el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, corresponde a la CAE, entre otras, la 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 Constitución. *Centros de contratación y terminales de carga en materia transportes*. Asimismo el artículo 12.9 del Estatuto de Autonomía establece que corresponde a la CAE la ejecución de la legislación del Estado en ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro de la CAE, aunque discurran sobre infraestructuras de titularidad estatal a que hace referencia el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.

El traspaso de servicios de la Administración del Estado a la CAE en materia de transportes terrestres se realizó por el Real Decreto 2488/78 de 25 de agosto y el Real Decreto 1446/81, de 19 de junio.

La atribución de funciones competencia de la CAE en las áreas descritas ha sido conferida al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco por el artículo 7 del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, 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, y por el Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Por último, la autorización de estas

Condiciones Generales de Contratación se incardina entre las competencias que la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, atribuye a los Consejeros, cuyo artículo 26.4 les faculta para «dictar disposiciones administrativas generales y resoluciones en materia de su Departamento», tal como se especifica asimismo en el artículo 3.1 del Decreto 74/2017, de 11 de abril.

III.- MARCO NORMATIVO

El anteproyecto de Ley se elabora en desarrollo del compromiso adquirido en cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, documento “Transformar nuestro mundo”, aprobado con fecha 25 de septiembre de 2015, en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

La distribución de competencias en materia de transportes terrestres viene determinada, por una parte, por el artículo 149.1.20º CE que dispone que el Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias “(...) 21 Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por más de una Comunidad Autónoma (...), y por otra, por el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía que dispone que la Comunidad Autónoma de Euskadi tiene competencia exclusiva en “(...) 32. 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 Constitución. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes.

En cuanto a la distribución de competencias territoriales Estado-Comunidad Autónoma la jurisprudencia ha dictado que el elemento territorial se presenta como determinante y que la competencia exclusiva a la que se refiere el artículo 148.1.5 CE es para los transportes cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad, ya que la atribución de la competencia exclusiva sólo cabe en la medida en que ese transporte no transcurra sobre el de otra Comunidad Autónoma, puesto que ése sería el supuesto en el que su ordenación es competencia exclusiva del Estado en aplicación del artículo 149.1.21 CE.

Marco normativo

La CAE no tiene aprobada una normativa reguladora del transporte ferroviario, por lo que procede acudir supletoriamente a la normativa estatal, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que ha derogado la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Asimismo es de aplicación el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la ley del sector ferroviario. Además, es de aplicación la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), cuyos títulos, preliminar, primero y título V se aplican a los diferentes modos de transporte terrestre. También el RD 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la LOTT.

Transportes

La Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por Carretera.

La normativa estatal aplicable es la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, Título III, Capítulo III, Sección 3ª “Movilidad sostenible” que además de

señalar los principios y objetivos en materia de movilidad sostenible, desarrolla los Planes de Movilidad Sostenible.

Cable

La normativa a aplicar es la siguiente:

- 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, y el Real Decreto 596/2002, de 28 de junio, por el que se incorporaba al ordenamiento interno la citada Directiva 2000/9/CE.
- Ley 16/1967, 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.

Autoridades Territoriales del Transporte

Mediante la modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se apuesta por un modelo organizativo de ámbito de actuación de los Territorios Históricos en los que éstos se convierten en la referencia estructural de la planificación de los medios y servicios de transporte y sus infraestructuras atendiendo desde estas Autoridades a los distintos planes de movilidad de los Territorios Históricos y los urbanos, junto con el Plan Director de Vías Ciclables.

IV.- CONSIDERACIONES SOBRE EL CONTENIDO

1.- Análisis de la estructura

En la "Exposición de Motivos" se indican los motivos que han dado origen a la elaboración del proyecto y los objetivos perseguidos, los fundamentos jurídicos habilitantes en que se apoya y los principios y líneas generales de la regulación.

El proyecto normativo se divide en una exposición de motivos, cinco capítulos, 20 artículos, 1 Disposición Adicional, 3 Disposiciones Transitorias y 2 Disposiciones Finales.

En el Capítulo I se indica cual es el objeto de la Ley y ámbito de aplicación, y se relacionan los principios generales y objetivos de la Ley.

El Capítulo II, regula el impulso de la movilidad sostenible; el fomento del transporte público los programas de educación en Movilidad Sostenible.

En el Capítulo III se desarrollan los instrumentos de planificación que serán, el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi (artículo 9), los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos (art. 10), los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (art. 11) y el Plan Director de Vías Ciclistas (art. 12).

El Capítulo IV se refiere a los instrumentos de gestión de la movilidad; Sistema Tarifario Único, Planes de Servicios, e Infraestructuras de Transporte.

Por último, el Capítulo V regula el transporte por cable; la distribución de las competencias, régimen administrativo de la instalación y explotación, y la Inspección y control de las instalaciones. de Transporte Sostenible 2017-2030 mantendrá plena vigencia hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.

El proyecto normativo se completa con tres disposiciones transitorias, en las que se regula la vigencia y estructura de los órganos de gobierno de las distintas administraciones en tanto se vayan constituyendo las Autoridades Territoriales y su subrogación en la posición del Gobierno Vasco hasta su constitución.

Las disposición final primera se refiere a las distintas modificaciones de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad de Transporte de Euskadi y la disposición final segunda a la entrada en vigor de la Ley.

2.- Análisis del contenido

En la exposición de motivos se indican los objetivos, fundamentos jurídicos, y los principios y líneas generales de su regulación.

En el artículo 1 se especifica el objeto de la ley que es, por una parte, el de establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías, y establecer los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en Euskadi, y por otra, regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte público de personas por cable que discorra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El artículo 2 delimita el ámbito de aplicación de la Ley señalando que es de aplicación a las políticas de movilidad y de transporte terrestre, en cualquiera de sus modalidades, que se desarrollen por cualquier administración pública en el ámbito territorial de Euskadi.

Se incluyen los funiculares, los cuales con la 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, y en relación con la tracción se les aplica la normativa de transporte por cable, de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016 y el Real Decreto 596/2002, de 28 de junio. A día de hoy, en la Comunidad Autónoma de Euskadi hay 4 funiculares, (cuyos vehículos se desplazan sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación y mediante tracción de uno o más cables), y son los siguientes: el funicular de Igueldo, el de La Raineta, el de Archanda, y el de Mamariga.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley, los ascensores, tal como los define la Directiva 2014/33/UE, salvo lo dispuesto en la Disposición Transitoria Tercera.

Aunque se consideran transporte por cable hoy en día no existen en la Comunidad Autónoma del País Vasco ni los teleféricos, cuyos vehículos son desplazados o movidos en suspensión por uno o más cables, incluidos las telecabinas y los telesillas, ni los telesquíes que, por medio de un cable, arrastran a las personas usuarias sobre una superficie.

En el artículo 3 se señala cuáles son los principios de actuación de la Ley; la movilidad y la accesibilidad como derecho, con un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo para las personas usuarias, y la promoción de hábitos de comportamiento y vida compatibles con el medio ambiente, con menor coste social y combatiendo los efectos negativos del cambio climático, promoviendo un sistema de transporte de nulo impacto, como la movilidad en bicicleta o a pie, y la protección de la salud de las personas. Además, se considera el transporte ferroviario como la

columna vertebral del transporte público terrestre en Euskadi, con la aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación como principio rector del servicio del transporte público y las infraestructuras de transporte. Eficacia y eficiencia en el sistema de transporte público, seguridad de las instalaciones de transporte en general y por cable en especial, accesibilidad de todos los usuarios a las instalaciones, y respeto al medio ambiente, al valor cultural, histórico y estético de todas las instalaciones objetos de regulación de la Ley.

En el artículo 4 se especifican los objetivos que, entre otros, son los siguientes: configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades, y que sea operativa a nivel interadministrativo; priorizar el transporte público y colectivo, y aplicar políticas de reducción de consumo de combustibles fósiles y desincentivar los menos ecológicos o de mayor coste social; promover un sistema de transporte público cercano y óptimo para los usuarios y económicamente sostenible; fomentar que las redes ferroviarias constituyan el eje estructurante principal del transporte público; fomentar un sistema de transporte innovador y sostenible; aumentar la oferta pública de servicios; impulsar la competitividad económica de Euskadi mediante la red de infraestructuras de transporte; promocionar la oferta de transporte público para que ésta sea atractiva, accesible, eficiente, sostenible y adaptada a las necesidades de los usuarios y que la misma se plasme en un sistema único de tarificación- billete único en el conjunto del transporte público de Euskadi; y potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías.

El artículo 5 define, a efectos de interpretación de la Ley, una serie de conceptos que aparecen en la misma, que vienen a ser los siguientes: accesibilidad, movilidad sostenible, coste social del transporte, funiculares, internalización de costes; transporte colectivo, transporte público, sistema de transporte público sostenible, intermodalidad, billete único, infraestructura de transporte.

Los artículos 6 y 7, en cuanto al impulso de la movilidad sostenible, regulan el fomento del transporte público de acuerdo con las directrices del Plan de Movilidad Eléctrica de Euskadi, y los Programas de educación en Movilidad Sostenible que promoverá la Autoridad del Transporte de Euskadi, en colaboración con los diferentes Departamentos del Gobierno vasco y agentes y grupos interesados, e impulsará un documento de contenidos formativos en el que se diseñe la Estrategia Vasca de Educación para la Sostenibilidad.

El artículo 8 regula los planes de Movilidad sostenible que son los instrumentos que concretan para un ámbito territorial los principios y objetivos, y garantizarán el cumplimiento de la normativa sobre promoción de la Accesibilidad; la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad, el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se regulan las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, y el Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte, y son los siguientes:

- a) Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi
- b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos
- c) Planes de Movilidad Urbana Sostenible
- d) Plan Director de Vías Ciclables.

En el artículo 9 se regula el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi que constituye el marco estratégico para implantación de una política de transporte basada en la coordinación e integración intermodal y establecimiento de los criterios

de coordinación administrativa, cuyo ámbito territorial será la Comunidad Autónoma de Euskadi.

El Plan de de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi corresponde al Gobierno, al departamento competente en materia de transporte.

La Autoridad del Transporte de Euskadi se constituyó de acuerdo a lo establecido en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del transporte de Euskadi y participa en el procedimiento de elaboración del Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi. Los contenidos del Plan que se incorporen al mismo atenderán a las determinaciones previamente consensuadas por las administraciones competentes sobre las infraestructuras, medios y servicios relativos a la movilidad debidamente representadas en la Comisión que a tal efecto se constituya en la ATE.

Una vez acordado el Plan por la ATE y aprobado por el Gobierno Vasco se remitirá al Parlamento para su aprobación. El Plan tendrá una vigencia entre 6 y 10 años.

En el artículo 10 se regulan los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos que tienen por objeto el desarrollo en su ámbito geográfico de los principios y objetivos establecidos en esta Ley y en el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi que se aprobará en su desarrollo. El ámbito territorial será el del respectivo Territorio Histórico y serán las Autoridades del transporte de los Territorios Históricos los que establezcan la normativa por la que regirá la elaboración, formulación y aprobación de estos Planes cuyas directrices ya vienen marcadas en la propia Ley. La vigencia de los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos será también de entre 6 y 10 años.

En el artículo 11 se regulan los Planes de Movilidad Urbana Sostenible que son el instrumento de planificación de la actividad administrativa municipal para el logro de la movilidad sostenible en los municipios de la CAE, deberán aprobar los municipios de más de 20.000 habitantes, y deberán estar coordinados con los demás Planes. Su vigencia será también de entre 6 y 10 años.

En el artículo 12 se regula el Plan Director de Vías Ciclables que será el instrumento de colaboración interinstitucional entre las administraciones competentes en materia de movilidad o la construcción de infraestructuras. El plan se aprobará por el Departamento de la Administración General de la Comunidad autónoma competente en materia de transportes e infraestructuras, no tendrá un plazo de vigencia determinado y se adaptará regularmente.

En el artículo 13 señala los indicadores de evaluación que deberán contener los instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible y en cuanto al seguimiento dice que será la Autoridad del transporte de Euskadi quien elaborará un informe anual de la Movilidad Sostenible y el transporte terrestre en Euskadi, en el que deberán analizarse los balances de las fuentes de financiación de los servicios del transporte público, los costes de todos los sistemas de transporte público y el cálculo de los efectos positivos y dinamizadores de la actividad económica y social así como los negativos de carácter social y ambiental.

El artículo 14 señala que los órganos de gestión de la planificación para la Movilidad Sostenible serán las distintas administraciones públicas competentes en materia de transporte, así como la Autoridad del Transporte de Euskadi y las Autoridades Territoriales del Transporte que se constituyan conforme a lo previsto en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del transporte de Euskadi.

El artículo 15 regula el Sistema Tarifario Único que cada autoridad del transporte territorial establecerá y será responsable de los correspondientes sistemas operativos de gestión, y sin perjuicio de lo anterior, la Administración General de la CAE y la Autoridad del Transporte de Euskadi promoverán un sistema tarifario único e integrado según los parámetros establecidos en el mismo.

El artículo 16, en cuanto a los planes de servicios dispone que la programación de la oferta de servicios de transporte se realizará por la administración competente en razón de la materia, mediante la aprobación de los Planes de Servicios que deberán contener las directrices reguladas en este mismo artículo. Estos Planes de Servicios deberán contener cuantas medidas de protección sean oportunas para favorecer que tanto los trabajadores del servicio de transporte como las personas usuarias vean reducidos los riesgos a su seguridad e integridad personal. Los planes de Servicios serán preceptivamente informados.

El artículo 17 señala que en el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la Movilidad Sostenible se evaluará por la administración promotora el impacto de las mismas en el conjunto de su vida útil y ésta deberá formar parte del expediente de elaboración del correspondiente plan.

En el artículo 18. *Disposiciones generales*, se establece la distribución de competencias entre el Gobierno Vasco, que tendrá competencias de desarrollo normativo de la Ley y de Planificación general y coordinación de los transportes por cable, y establecimiento, ordenación, gestión e inspección de los servicios relativos a instalaciones de ámbito interurbano e instalaciones de ámbito urbano en municipios con población igual o inferior a 50.000 habitantes.

En las instalaciones de ámbito urbano en municipios con población superior a 50.000 habitantes serán los ayuntamientos los competentes para el establecimiento, gestión, inspección y sanción de los servicios relativos a las instalaciones así como para el otorgamiento de los correspondientes títulos habilitantes y la fijación del régimen tarifario de dichos servicios con sujeción a la legislación vigente.

El artículo 19. *Régimen administrativo de la instalación y explotación* dispone que se realizará con arreglo a lo establecido en la legislación sobre contratación del sector público, y que en todo caso, la titularidad de las instalaciones será pública.

El artículo 20. *Inspección y control de las instalaciones* señala que la inspección de los servicios será ejercida por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 18, es decir Gobierno Vasco o, en su caso, el ayuntamiento correspondiente. En el caso de constatar la existencia de un riesgo grave e inminente para la seguridad, se podrá ordenar la paralización cautelar del servicio y se procederá según lo dispuesto en la legislación reguladora de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En la Disposición Adicional se dispone que el Plan Director de Transporte Sostenible 2017-2030 se mantenga vigente hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.

La Disposición Transitoria Primera dispone que las Autoridades territoriales existentes mantengan su vigencia, e incluso podrán incorporar nuevos miembros a sus órganos de gobierno, hasta que se constituyan la Autoridades Territoriales como entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada.

La Disposición Transitoria Segunda dice que a la entrada en vigor de esta Ley Los Ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes, en cuyo término municipal se ubican las instalaciones de transporte por cable de ámbito urbano y cumplan con los requisitos del artículo 18 se subrogarán en la posición del Gobierno Vasco de acuerdo con el régimen jurídico establecido.

Los ascensores, tal y como los define la Directiva 2014/33/UE quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley según el artículo 2 de la presente Ley pero la Disposición Transitoria Tercera dispone que a la entrada en vigor de esta Ley los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubican los ascensores de servicio público de ámbito urbano que estén o hayan estado sujetos a concesión administrativa se subrogarán en la posición del Gobierno vasco, y que las concesiones administrativas de dichos servicios mantendrán su vigencia en los términos establecidos, con sometimiento a la legislación reguladora de la contratación administrativa y al régimen sancionador vigente.

En la CAE existen una serie de ascensores de servicio público explotados en régimen de concesión, que se otorgaron de acuerdo a la legislación de obras públicas de los años 50-60, regulados por la Directiva 2014/33/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre ascensores y el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo. Aunque no son propiamente transporte por cable, según la normativa vigente, se les ha aplicado en cuanto al régimen de explotación la Ley 4/1964, de 29 de abril, de Teleféricos y demás disposiciones de desarrollo.

Además de estos ascensores de servicio público existen en la CAE otros ascensores de uso público instalados por los propios ayuntamientos para facilitar la accesibilidad de las personas usuarias que les es de aplicación la normativa citada.

Se considera, siguiendo el criterio de la normativa, que los ascensores no son instalaciones de transporte por cable, y quedan excluidos de la regulación de esta Ley (art. 2) salvo la mención expresa que se recoge en esta Disposición Transitoria.

En la disposición final se regulan las modificaciones que se introducen en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad de Transporte de Euskadi.

3.- Análisis de la competencia

Comunidad Autónoma-Territorios Históricos

El reparto de competencias en materia de transportes es el establecido en el artículo 10 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre de Relaciones entre las Instituciones de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos (LTH) que dispone que "Corresponden a las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma las competencias de Legislación, Desarrollo Normativo, Alta Inspección, Planificación y Coordinación en materia de Transportes Mecánicos por carretera, ejerciendo los Territorios Históricos las mismas facultades y con el mismo carácter que en el presente ostenta, Álava, dentro de su territorio de acuerdo con los convenios vigentes con el Estado".

Comunidad Autónoma-Municipios

- Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del régimen local.

- Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Pública.

4.- Análisis del procedimiento

El procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general viene regulado en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre (BOPV de 30 de diciembre) y el procedimiento se divide en tres partes: iniciación, instrucción y aprobación.

En este momento, el expediente se encuentra en la fase de iniciación y consta de: la Orden de ----de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras de inicio del procedimiento, la memoria justificativa del anteproyecto de fecha-----, la memoria económica de fecha----y la Orden de aprobación previa del proyecto. En consecuencia, emitido el informe jurídico, el expediente entrará en la fase de instrucción en la que tendrán que solicitar y materializar los siguientes trámites e informes:

- Trámite de audiencia de las administraciones interesadas entre las que debe figurar, la Administración General del Estado, las Diputaciones Forales, los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes y EUDEL en representación del resto de los municipios vascos.
- Audiencia a los Departamentos del Gobierno Vasco y, en especial, al Departamento de Medio Ambiente----Planificación Territorial, Agricultura y Pesca.
- Audiencia a asociaciones empresariales y a sindicatos.
- Informe del Consejo Económico y Social.
- Informe de Normalización lingüística, del Decreto 25/2006, de 14 de febrero (artículo 15.g)) y Decreto 128/2007, de 31 de agosto.
- Evaluación Previa del Impacto en Función del Género, de acuerdo con la Resolución de 5/2007, de 14 de febrero de 2019.
- Informe de Igualdad de Emakunde de conformidad con la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, a efectos de verificar la correcta aplicación de su articulado (artículos 19 y 20) y para realizar propuestas de mejora en tal sentido.
- Informe de control económico y normativo, Ley 14/1994, de 30 de junio.
- Memoria económica (artículo 10.3) del Departamento, sobre la estimación del coste y cuantificación de gastos e ingresos, así como su repercusión en los presupuestos de la Administración Pública, así como los que pudiera derivar para otras Administraciones Públicas, los particulares y la economía general.
- Informe de la COJUA, Ley 9/2004, de 24 de noviembre (BOPV de 15 de diciembre).

La elaboración del proyecto está sujeta a la Orden de 6 de abril de 1993, del Consejero de Presidencia, Régimen Jurídico y Desarrollo Autonómico, por el que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, que aprueba las directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones.

Por todo ello, se

INFORMA

Favorablemente el anteproyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi con las consideraciones y observaciones formuladas.

Éste es el informe que se emite desde esta asesoría jurídica de la Dirección de Servicios y se somete a cualquier otro mejor fundado en Derecho.

En Vitoria-Gasteiz, a 14 de febrero de 2019

M^a Carmen Mendizábal Uría
ASESORÍA JURÍDICA