INFORME 10/2026, DE 14 DE SEPTIEMBRE, DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA JUNTA ASESORA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA.

OBJETO: PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA Y FUNCIONAL DEL DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

I.- ANTECEDENTES.

El artículo 16 del Decreto 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de sus funciones y áreas de actuación, modificado por el Decreto 36/2024, de 30 de julio, atribuye al Departamento de Movilidad Sostenible, entre otras, las áreas de ferrocarriles, red viaria, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, movilidad sostenible, helipuertos y aeropuertos. Igualmente, en su apartado segundo adscribe al Departamento el ente público de derecho privado Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea y la sociedad pública Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, S.A. (en adelante, ET-FFVV).

Asimismo, la Disposición Final Primera del citado Decreto 18/2024 dispone que los Consejeros y Consejeras procederán, en su caso, a presentar al Lehendakari, para su aprobación, con anterioridad al 31 de octubre de 2024, los proyectos de reglamentos orgánicos de sus respectivos Departamentos, que se adecuarán a los principios inspiradores y a los objetivos previstos en el Programa del Gobierno para cada una de las áreas de actuación asignadas a los mismos.

En cumplimiento de tal mandato, se aprueba el Decreto 382/2024, de 19 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Movilidad Sostenible (publicado en el Boletín Oficial del País Vasco de 28 de noviembre de 2024 y corregido mediante anuncio publicado el 5 de diciembre de 2024).

Previamente, el Real Decreto 368/2024, publicado el 19 de abril de 2024 en el BOPV y en el BOE, había formalizado el traspaso a la Comunidad Autónoma del País Vasco de las competencias sobre los servicios ferroviarios de cercanías. Para dar cumplimiento a esta transferencia, el 28 de noviembre de 2024 se suscribió el acuerdo de subrogación de la

Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la posición contractual de la Administración General del Estado respecto a dichos servicios, cuya efectividad se produjo el 1 de enero de 2025, quedando adscritos al Departamento de Movilidad Sostenible.

Por otra parte, el acuerdo adoptado el 27 de marzo de 2026 por la Comisión Bilateral de Cooperación Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco creó el Órgano Bilateral Aeroportuario Euskadi-Estado, al que se atribuyen funciones de planificación, cooperación aeroportuaria y mejora de la conectividad y calidad de los servicios.

Consecuentemente, el Departamento de Movilidad Sostenible considera necesario adaptar el Decreto 382/2024 a las nuevas funciones y responsabilidades asumidas, para lo cual ha iniciado los trámites para su modificación.

Así, con fecha 14 de agosto de 2026 se realiza por dicho Departamento solicitud para la elaboración de informe por esta Junta Asesora de Contratación Pública sobre el proyecto de Decreto de modificación de su decreto de estructura orgánica y funcional.

En el expediente, tramitado a través de la aplicación informática para la tramitación electrónica de procedimientos Tramitagune, con la referencia DNCG_DEC_6110/26_12, constan los siguientes documentos de interés para este informe:
- Texto del proyecto de Decreto.
- Memoria de análisis de impacto normativo del proyecto de decreto.
- Memoria justificativa del proyecto de decreto.
- Orden de inicio del procedimiento de elaboración del decreto y Orden de aprobación previa del proyecto.

II.- COMPETENCIA

El presente informe se emite por la Junta Asesora de Contratación Pública con carácter preceptivo, en virtud de lo establecido en el apartado 1 de la letra a) del artículo 27 del Decreto 116/2016, de 27 de julio, sobre el régimen de la contratación del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi, (en adelante Decreto 116/2016), por tratarse de una disposición de carácter general cuyo contenido incide, parcialmente, en aspectos del ámbito de la contratación pública y cuya aprobación compete al Consejo de Gobierno.

Por otro lado, y de acuerdo con la letra a) del apartado 2 del artículo 30 del Decreto 116/2016, la función consultiva de la Junta relativa a la regulación de estructuras orgánicas y funcionales corresponde a la Comisión Permanente.

En lo que atañe al alcance del informe, éste se limita a los aspectos del proyecto que afectan al régimen orgánico y jurídico de los contratos del sector público, ya que la competencia de esta Junta Asesora de Contratación Pública se refiere exclusivamente a las materias propias de la contratación pública.

III.- CONSIDERACIONES JURIDICAS

En cuanto a la estructura del proyecto, cabe mencionar que consta de una parte expositiva, cuatro artículos y una disposición final. Los artículos primero y segundo incorporan la nueva Dirección (Dirección de Gestión de Sistemas de Transporte) a la estructura departamental y a la Viceconsejería de Infraestructuras y Movilidad Sostenible. Asimismo, el artículo tercero detrae determinadas funciones de la Dirección de Estrategia para la Movilidad Sostenible y el artículo cuarto añade un nuevo artículo 12 al Decreto 382/2024 para definir las áreas de actuación, funciones y tutela administrativa atribuidas a la citada Dirección de Gestión de Sistemas de Transporte.

Asimismo, se trata de una norma de naturaleza organizativa interna en la medida en que crea la mencionada Dirección de Gestión de Sistemas de Transporte y redistribuye funciones materiales de planificación, ordenación y gestión del transporte, pero no le atribuye la condición de órgano de contratación, ni modifica la competencia para autorizar gastos, aprobar encargos a medios propios o tramitar los expedientes de contratación.

En concreto, permanece inalterado el artículo 7.3 del Decreto 382/2024, que atribuye a la persona titular de la Dirección de Servicios la condición de órgano de contratación del Departamento para los contratos cuyo presupuesto base de licitación no exceda de 5.000.000 de euros, así como la competencia, con el mismo límite, para los encargos a medios propios en los términos del Decreto 116/2016. Tampoco se modifican las competencias que correspondan a otros órganos en razón de la cuantía de los contratos o de la normativa aplicable.

Por ello, la nueva Dirección debe entenderse configurada, en materia contractual, como centro directivo competente por razón de la materia y, en su caso, como unidad promotora de los expedientes vinculados a las funciones que se le asignan. Sus facultades de

planificación, propuesta o tutela no comprenden por sí solas potestades de adjudicación, formalización, modificación o extinción de contratos, ni alteran la distribución competencial establecida en el Decreto 382/2024 y ni el régimen del Decreto 116/2016.

Conviene, no obstante, dejar constancia expresa de que la atribución de funciones técnicas a la nueva Dirección no desplaza la sujeción a los contratos centralizados, acuerdos marco, sistemas dinámicos u otros instrumentos de racionalización que resulten obligatorios, ni las competencias de la Comisión Central de Contratación previstas en el Decreto 116/2016.

Se recomienda añadir al artículo 12 una cláusula que vincule sus funciones del artículo 6.1.f) exclusivamente a los contratos correspondientes a las materias que el propio artículo 12 le atribuye, salvando las competencias del órgano de contratación, Dirección de Servicios y Comisión Central de Contratación. Se propone el siguiente texto:

«4.– En relación con los contratos vinculados a las funciones atribuidas en este artículo, corresponde a la Dirección de Gestión de Sistemas de Transporte el ejercicio de las funciones promotoras y técnicas previstas en el artículo 6.1.f), sin perjuicio de las competencias que correspondan al órgano de contratación, a la Dirección de Servicios y a los órganos competentes en materia de contratación centralizada. Cuando el objeto afecte a competencias de varias direcciones, la persona titular de la Viceconsejería determinará la dirección promotora y las unidades que participarán en la preparación y seguimiento del contrato.»

La parte expositiva señala la necesidad de definir el modelo de gestión y contratación de futuros servicios ferroviarios en un contexto de apertura del mercado. Esta referencia explica la reorganización propuesta, pero no adopta ni puede entenderse que anticipe una concreta decisión sobre la forma de gestión o de adjudicación.

Cuando dicha decisión se materialice, deberá identificarse previamente la naturaleza de la prestación, la autoridad competente, la entidad adjudicadora y el instrumento jurídico procedente. Según el objeto y la configuración de la operación, deberán tomarse en consideración de manera coordinada el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera; la legislación del sector ferroviario y las condiciones del traspaso formalizado mediante el Real Decreto 368/2024; la Ley 9/2017; y el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, respecto de los contratos sujetos a la normativa de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.

El nuevo artículo 12.3 atribuye a la Dirección de Gestión de Sistemas de Transporte la tutela administrativa de ET-FFVV, bajo la superior dirección y conforme a las instrucciones de la Viceconsejería. Se trata de una función de relación y supervisión administrativa derivada de la adscripción de la sociedad al Departamento.

Esa atribución no convierte a la nueva Dirección en órgano de contratación de la sociedad ni acredita, por sí misma, que ET-FFVV tenga la condición de medio propio personificado. La tutela administrativa, el control análogo exigido para un operador interno por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 y los requisitos de los medios propios previstos en la legislación de contratación son categorías relacionadas, pero no equivalentes ni intercambiables.

En consecuencia, una eventual prestación directa, adjudicación a un operador interno o encargo a medio propio deberá fundarse en la figura jurídica que corresponda y acreditar separadamente todos sus presupuestos. Si se optara por un encargo a medio propio, habrán de cumplirse los requisitos establecidos en el artículo 32 de la LCSP o, en su caso, en el artículo 25 del Real Decreto-ley 3/2020, además de las reglas autonómicas de competencia y tramitación. Si se tratara de un contrato de servicio público ferroviario, deberán observarse prioritariamente las condiciones específicas del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 y de la legislación ferroviaria.

Por este motivo, resulta conveniente revisar el inciso de la parte expositiva que alude al papel que podrán desempeñar los «medios propios de la Administración» y menciona de forma singular a ET-FFVV. La formulación puede interpretarse como una anticipación de su calificación jurídica o de la modalidad de gestión futura, cuestiones que exceden del objeto organizativo del decreto y requieren un análisis específico.

Se recomienda sustituir ese inciso por la siguiente redacción:

«En este escenario, resulta necesario definir con antelación el modelo de gestión de los futuros servicios, previo análisis del procedimiento aplicable, de la naturaleza jurídica de los instrumentos que hayan de emplearse y del papel que, de conformidad con la normativa europea, estatal y autonómica, puedan desempeñar las entidades del sector público vinculadas al transporte ferroviario en Euskadi.»

La reasignación de funciones materiales puede modificar la unidad promotora o responsable del seguimiento técnico de futuros expedientes, aunque no cambie el órgano de contratación. Para evitar disfunciones, la implantación de la nueva estructura deberá ir

acompañada de la actualización de los circuitos internos de propuesta, elaboración de memorias, preparación de prescripciones técnicas, designación de responsables del contrato y seguimiento de la ejecución.

Esta coordinación deberá preservar la separación entre la unidad promotora, el órgano de contratación, la mesa de contratación, el servicio jurídico y los órganos de control económico, así como asegurar que cada actuación sea aprobada y suscrita por el órgano competente. La tutela sobre ET-FFVV tampoco debe confundirse con las facultades que correspondan a los órganos sociales de la entidad ni con las competencias contractuales que esta ejerza conforme a su propio régimen jurídico.

Igualmente, se recomienda incorporar una disposición transitoria sobre reasignación funcional, continuidad de actuaciones y adaptación de las personas responsables y unidades de seguimiento. Se propone el siguiente texto:

«Disposición transitoria única.– Expedientes y contratos en curso. Los expedientes de contratación y encargos a medios propios iniciados antes de la entrada en vigor de este decreto continuarán su tramitación sin retroacción de actuaciones. La Viceconsejería de Infraestructuras y Movilidad Sostenible determinará, atendiendo a la distribución material de funciones establecida en este decreto, la dirección promotora y la unidad responsable del seguimiento de cada expediente o contrato. Las designaciones de responsables del contrato y las atribuciones de seguimiento existentes mantendrán su eficacia mientras no sean modificadas por el órgano competente.»

IV. CONCLUSIONES

Consecuentemente, se emite INFORME FAVORABLE al proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de movilidad sostenible, en la consideración de que se tendrán en cuenta la recomendación propuesta y las consideraciones expuestas en el presente informe.