Parlamento de Navarra
Nafarroako Parlamentua

Servicios Jurídicos
Zerbitzu Juridikoak

Informe emitido a petición de la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra sobre el marco jurídico para la asunción de transferencias y, en particular, la recuperación de la competencia exclusiva en materia de tráfico por la Comunidad Foral de Navarra.

Pamplona, 10 de febrero de 2020.

Los Servicios Jurídicos de la Cámara, en cumplimiento del Acuerdo de la Junta de Portavoces de 20 de enero de 2020, sobre el marco jurídico para la asunción de transferencias y, en particular, la recuperación de la competencia exclusiva en materia de tráfico por la Comunidad Foral de Navarra tienen el honor de elevar a la misma el siguiente

INFORME

1.- Navarra Comunidad Foral.

La Constitución española (en adelante, CE), en su disposición adicional primera, ampara y respeta los derechos históricos de los territorios forales y determina que la actualización general de dicho régimen se llevará a cabo, en su caso, en el marco de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía.

Al amparo de esta disposición y, como es de sobra conocido, la Diputación Foral de Navarra y la Administración del Estado acordaron la reforma y modernización del Régimen Foral de Navarra que se formalizó a través de un pacto que se incorporó al Ordenamiento Jurídico como ley orgánica: la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra (en adelante, LORAFNA).

Según lo dispuesto en el Título Preliminar de la LORAFNA, Navarra constituye una Comunidad Foral con régimen, autonomía e instituciones propias, indivisible, integrada en la nación española y solidaria con todos sus pueblos (artículo 1).

Sus derechos originarios e históricos serán respetados y amparados por los poderes públicos con arreglo a la Ley de 25 de octubre de 1839, a la Ley Paccionada de 16 de agosto de 1841 y disposiciones complementarias, a la presente Ley Orgánica y a la Constitución, de conformidad con lo previsto en el párrafo primero de su Disposición adicional primera sin que esta previsión afecte a las potestades y competencias del Estado inherentes a la unidad constitucional (artículo 2).

De acuerdo con la naturaleza del Régimen Foral la LORAFNA tiene por objeto, además de ordenar democráticamente las instituciones Forales de Navarra, integrar

en el Régimen Foral de Navarra todas aquellas facultades y competencias compatibles con la unidad constitucional además de garantizar todas aquellas facultades y competencias propias del Régimen Foral de Navarra (artículo 3).

El artículo 39 de la LORAFNA establece que conforme a lo establecido en su artículo 2 corresponden a Navarra:

a) Todas aquellas facultades y competencias que actualmente ejerce, al amparo de lo establecido en la Ley Paccionada de 12 de agosto de 1841 y disposiciones complementarias.

b) Todas aquellas facultades y competencias que expresamente se le integran por la LORAFNA.

c) Todas aquellas facultades y competencias que la legislación del Estado atribuya, transfiera o delegue, con carácter general, a las Comunidades Autónomas o a las Provincias (apartado 1).

Además de todas aquellas facultades y competencias, no comprendidas en el apartado anterior que, a iniciativa de la Diputación Foral, le atribuya, transfiera o delegue el Estado, con posterioridad a la entrada en vigor de la LORAFNA (apartado 2).

2.- Asunción de competencias por las Comunidades Autónomas y traspaso de servicios.

La CE dispone en su artículo 147.2 d) que los Estatutos de Autonomía deberán contener, entre otras cuestiones, las **competencias asumidas** dentro del marco de la Constitución y **las bases para el traspaso de los servicios correspondientes a las mismas**.

También dispone, en su artículo 150.2, que el Estado podrá transferir o delegar en las Comunidades Autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materias de titularidad estatal que por su propia naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación. En este supuesto la ley preverá la correspondiente trasferencia de medios financieros, así como las formas de control que se reserve el Estado.

Como veremos más adelante, este precepto constitucional será el utilizado para la asunción por Cataluña de las competencias en materia de tráfico aunque no

será el seguido en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco. No será tampoco necesaria su utilización en el supuesto de la Comunidad Foral de Navarra como se expondrá en este informe.

Los Estatutos de Autonomía son el instrumento jurídico previsto por la Constitución para el reconocimiento de las competencias de las Comunidades Autónomas, de forma que lo normal es que la asunción de las competencias que en los mismos se recogen sea efectiva desde la misma entrada en vigor del Estatuto, momento a partir del cual las Comunidades Autónomas pueden ejercer sus competencias.

Mediante los Reales Decretos de trasferencias no se traspasan competencias sino servicios: los servicios necesarios para el ejercicio de aquellas.

Los Estatutos de Autonomía son la norma ordinaria para la delimitación de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas. Por ello forman parte del "bloque de constitucionalidad" y constituyen un parámetro para apreciar la constitucionalidad de las leyes. En el artículo 150 de la CE se establece además un triple mecanismo de atribución competencial extra-estatutario del que, a los efectos que nos ocupan, interesa destacar lo dispuesto en el apartado 2, al que se ha hecho referencia.

Los reales decretos de transferencias en los que se establecen las bases para el traspaso de los servicios correspondientes a las competencias asumidas, añadirán a una Comunidad Autónoma servicios nuevos, pero no nuevas competencias más allá de las que tenga reconocidas por el Estatuto.

Otra cosa es que en la práctica el ejercicio efectivo de las competencias por las Comunidades Autónomas en sustitución del Estado se produzca, en muchas ocasiones, como consecuencia de la entrada en vigor del real decreto de transferencias correspondiente.

Por otra parte aunque la única virtualidad de los reales decretos de transferencias sea la de hacer efectiva la transferencia de los servicios del Estado a la Comunidad Autónoma, lo cierto es que en la medida en que se refieren al contenido de los preceptos constitucionales y autonómicos en los que, en su caso, se fundamenta el traspaso de servicios, y concretan las funciones y competencias reconocidas pueden tener un importante valor interpretativo sobre el alcance que en el seno de la Comisión mixta Estado/Comunidad Autónoma se otorga a las competencias estatales y autonómicas concernidas.

La LORAFNA no es ajena a estas previsiones: regula las competencias de la Comunidad Foral de Navarra (artículos 44 y siguientes) y prevé el procedimiento a seguir para el traspaso de los servicios (disposición transitoria 4ª).

3.- Competencias de la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico.

El Estado ostenta competencias exclusivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (artículo 149.1. 21ª CE), así como en materia de seguridad pública, sin perjuicio de la posibilidad de creación de policías por las Comunidades Autónomas en la forma que se establezca en los respectivos Estatutos en el marco de lo que establezca una ley orgánica (artículo 149.1. 29ª CE).

"En virtud de su Régimen Foral" corresponde a Navarra la competencia exclusiva sobre carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio foral y, en los mismos términos, sobre el transporte desarrollado por esos medios (artículo 49.1 f) LORAFNA) y "en todo caso" en las materias indicadas, entre otras, y "**en todo lo relativo al tráfico y circulación Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que actualmente ostenta"** (artículo 49.3 LORAFNA).

Además, el artículo 51 de la LORAFNA establece que corresponde a Navarra la regulación del régimen de la Policía Foral que, bajo el mando supremo de la Diputación Foral, continuará ejerciendo las funciones que actualmente ostenta; así como que Navarra podrá ampliar sus fines y servicios en el marco de lo establecido en la correspondiente Ley Orgánica. A fin de coordinar la actuación de la Policía Foral y de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, se establecerá, en su caso, una Junta de Seguridad, formada por un número igual de representantes de la Diputación Foral y del Gobierno de la Nación.

La Comunidad Foral de Navarra es una Comunidad Foral, que accedió a la autonomía en virtud de lo dispuesto en la disposición adicional primera de la CE que, como ha considerado el Tribunal Constitucional (STC140/1990), puede mantener, al amparo de dicha disposición, competencias que le vinieran atribuidas por los derechos históricos, que estas competencias que tienen su origen en un derecho histórico corresponderán a la Comunidad en los términos precisados en la LORAFNA dentro del marco de la CE y que lo decisivo para la invocación de que se está ante una competencia histórica no son los aspectos concretos que hayan de considerase incluidos en una materia sino que efectivamente se haya ejercido la competencia sobre una materia "globalmente considerada".

Sobre el alcance de las competencias en materia de tráfico de la Comunidad Foral de Navarra a día de hoy se "han hecho correr ríos de tinta" como también ha ocurrido con la determinación del procedimiento para la "recuperación" de esa competencia por la Comunidad Foral de Navarra, pero más allá de las diversas interpretaciones que se han formulado sobre uno y otro aspecto, sobre lo que no parece haber discusión es que la Diputación Foral de Navarra ostentaba competencias sobre la vigilancia y ordenación del tráfico desde su creación en 1841 por sucesión de las facultades que había tenido la antigua Diputación del Reino, y que hasta 1959 la vigilancia del tráfico fue ejercida por el Cuerpo de Policías de Carreteras y las infracciones en la misma materia sancionadas por la Diputación Foral, y aunque en la denuncias colaboraban tanto la Guardia Civil como la Policía Armada y de tráfico se reconocía que se trataba de una competencia atribuida principalmente a la Diputación Foral.

(Para conocer el devenir de esta cuestión resulta sumamente ilustrativo el excelente trabajo de Miguel José Izu Belloso sobre "La Policía Foral de Navarra" en el que se realiza un detallado recorrido histórico sobre el tema).

Una vez constatado que la Comunidad Foral de Navarra ha ejercido históricamente competencias en materia de tráfico resta por determinar cuál es el alcance de su reconocimiento a día de hoy de acuerdo con lo establecido en la LORAFNA en la medida en que puede ser necesario para responder a la cuestión objeto de informe: cuál es el marco jurídico para la asunción de transferencias y recuperación de la competencia exclusiva en materia de tráfico por la Comunidad Foral de Navarra.

Y en este sentido cobran un especial interés las sentencias 219 y 379 de 2018 del Tribunal Supremo en las que el órgano jurisdiccional superior en todos los órdenes, salvo lo dispuesto en materia de garantías constitucionales, tras un recorrido histórico, y comparativo con el recorrido seguido por las otras dos Comunidades que ejercen competencias en materia de tráfico, ayuda a despejar con bastante claridad cuál es el alcance de las competencias de tráfico de la Comunidad Foral de Navarra de acuerdo con lo previsto en la LORAFNA y el procedimiento que se podría seguir para garantizar su ejercicio pleno y en exclusiva por la Comunidad.

No estamos ante resoluciones del Tribunal Constitucional, pero sí ante dos importantes sentencias dictadas por el Tribunal Supremo que reconocen el alcance de las competencias de la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico y

permiten que en este informe se incorporen argumentos jurídicos jurisdiccionalmente fundados.

4.- Las Sentencias 219 y 379 de 2018 del Tribunal Supremo.

Del contenido de estas sentencias que se adjuntan como anexo, en las que el Estado cuestionaba las competencias de la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico, se pueden extraer las siguientes consideraciones:

1ª.- El Estado ostenta competencia exclusiva sobre tráfico y circulación de vehículos a motor en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la CE.

2ª.- La CE al reconocer los derechos históricos de los territorios forales ha abierto la puerta a una salvedad de esa exclusividad.

3ª.- Se han utilizado las posibilidades que la CE establece al transferir competencias exclusivas del Estado por la vía del artículo 150.2 CE.

4ª.- A la vista de lo anterior, se puede decir que la competencia exclusiva estatal permanece incólume en el ámbito normativo y regulatorio, pero no tanto en el ejecutivo.

5ª.- En el ámbito de la competencia de ejecución la asunción de competencias ha tenido lugar bien a través de la cláusula de reconocimiento de los derechos históricos (País Vasco y Navarra) o mediante una ley orgánica de transferencia (Cataluña, por Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor).

6ª.- La norma legal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre) se refiere en sus artículos 4 y 5 a las competencias del Estado " sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas" y en su disposición adicional segunda a las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de los servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

La legislación estatal reconoce, por tanto, la situación descrita.

7ª.- La Comunidad Autónoma de Cataluña cuenta con competencias en materia de seguridad ciudadana que la tradición administrativa vincula a la de tráfico y dispone además de una policía autonómica que constituye la infraestructura

indispensable para el ejercicio de las funciones de ejecución de la legislación del Estado en materia de tráfico y circulación de vehículos.

8ª.- En el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Comunidad Foral de Navarra la asunción competencial se articuló de manera diferente.

9ª.- En relación al País Vasco se aprobó el Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos. Para esta transferencia se tuvo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto de Autonomía del País Vasco en el que se contempla la creación de la Policía Autónoma Vasca.

El Estatuto del País Vasco no contenía mención alguna a la competencia de tráfico como tal. Esta circunstancia no impidió que la función se atribuyera a la Policía Autonómica.

10ª.- El caso de Navarra, aunque no haya habido un real decreto de transferencias, no es de peor condición que el del País Vasco a la hora de valorar su competencia en la materia de tráfico y carreteras ya que en Navarra no había la misma necesidad de un proceso de transferencia de competencias y traspaso de servicios para poner en marcha esa competencia porque **ya venía siendo ejercitada de forma ininterrumpida por la Diputación Foral de Navarra.**

11ª.- La asunción de competencias en materia de tráfico y seguridad vial por la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Comunidad Foral de Navarra lo ha sido en aplicación de lo dispuesto en lo dispuesto en la disposición adicional primera de la CE que garantiza los derechos históricos de los territorios forales actualizados por las normas estatutarias correspondientes.

12ª.- En el caso de Navarra, el artículo 49.3 de la LORAFNA establece que "en todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que **actualmente ostenta**" por lo que para discernir las competencias que en materia de tráfico ostenta la Comunidad Foral de Navarra hay que acudir al *statu quo* existente al tiempo de aprobación de la LORAFNA que es el que el artículo 49.3 adopta como canon de determinación de la competencia autonómica.

13ª.- Después de realizar un recorrido histórico que se remonta al momento de la conquista militar de Navarra en 1512 y pasa por los precedentes inmediatos de la

LORAFNA (FJ Sexto) y de recordar que, en la práctica, la actuación administrativa de policía de carreteras se desenvolvió conforme a un modelo de colaboración entre las fuerzas estatales y navarras de manera que la policía foral no quedó al margen de esa policía del orden público, vigilancia y ordenación del tráfico, el Tribunal Supremo concluye que Navarra ha tenido desde antiguo facultades integrales en cuanto concierne a la actividad administrativa de policía proyectada sobre las carreteras del territorio que se proyectaban sobre la gestión y mantenimiento del viario y no solo sobre la disciplina de su utilización, y que a lo largo de los siglos XIX y XX la Diputación Foral de Navarra retuvo las competencias de gestión y policía administrativa aunque lo fuera en concurrencia con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado.

14ª. En el Acuerdo de la Diputación Foral de 4 de diciembre de 1964 sobre reorganización y funciones de la policía foral que se situaba bajo la dependencia directa del Vicepresidente de la Diputación, se atribuyó a la Policía Foral, expresamente, la misión de ordenación del tráfico y transporte, en estrecha colaboración con las fuerzas de la Guardia Civil, sin que en ningún caso se hable de subordinación de la Policía Foral a la Guardia Civil ni del ejercicio de facultades delegadas por esta, sino de colaboración con ella en materia de ordenación del tráfico y carreteras.

15ª.- En relación con las previsiones de la LORAFNA (artículos 39.1 a) y b) y 49.3) está constatado que realmente la función administrativa ejecutiva de policía de tráfico nunca dejó de estar en manos de la Administración navarra, pues la policía foral no quedo desplazada y continuó llevando a cabo su labor en concurrencia y coordinación con la Guardia Civil.

16ª.- Que la legalidad postconstitucional ha atribuido de forma clara y explícita a la Comunidad Foral de Navarra la competencia en materia de planificación, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras y ha configurado un cuerpo de policía foral definido a nivel legal conforme a las pautas características de un cuerpo policial integral que asume dentro de esa caracterización integral la materia de tráfico y circulación vial, **aunque aquí y ahora aún en concurrencia con las fuerzas de seguridad del Estado**

17ª.- El Tribunal Supremo rechaza la interpretación del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, cuya sentencia casa (anula) quien, de acuerdo con la interpretación del abogado del Estado, admitía la competencia de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra únicamente como vigilancia, control y policía de

la circulación vial y se la negaba en lo que se refiere al tráfico y circulación en sí mismos.

Para el Tribunal Supremo este deslinde competencial lleva a una separación forzada, ineficiente y disfuncional de ámbitos que lejos de presentarse diferenciados, se entremezclan y resultan difícilmente separables.

El Tribunal Supremo censura una interpretación que supone que una misma actuación deba ser asumida en el mismo tiempo y lugar por autoridades administrativas y fuerzas policiales distintas dando lugar a un escenario que se presta a distorsiones e ineficiencias, que no tendrían lugar si la totalidad de la atención al tráfico y la circulación es asumida por un solo nivel administrativo y una única fuerza policial de tráfico.

18ª.- El Tribunal Supremo recuerda que Navarra ha tenido desde antiguo facultades integrales en cuanto concierne a la actividad de policía proyectada sobre las carreteras del territorio, facultades que se proyectaban sobre la gestión y el mantenimiento del viario y que ha retenido aunque sea en concurrencia con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

19ª.- La interpretación de los títulos competenciales no puede hacerse de forma restrictiva sino en coherencia con el propósito consagrado en la LORAFNA de reintegración y amejoramiento del fuero, **lo que implica una contemplación de los derechos históricos no meramente literal de las normas preconstitucionales sino acorde con las competencias históricas**.

En este sentido **la expresión "que actualmente ostenta" del artículo 49.3 de la LORAFNA no debe valorarse de forma reduccionista desde el prisma formalista de la última legalidad estatal preconstitucional adoptada, en contra de la tradición histórica y la filosofía del régimen foral, sino referida a las funciones reales que la Diputación Foral seguía asumiendo y defendiendo al tiempo de la aprobación de aquella que se extendían a la ordenación del tráfico y la policía de carreteras y que le correspondían conforme a su ininterrumpida tradición.**

20ª.- Finalmente, considera el Tribunal Supremo que si en Cataluña y el País Vasco se ha anudado el traspaso competencial en la materia a la contemplación de la policía autonómica de ambos territorios como una policía integral, lo mismo ocurre en Navarra a la vista de los términos en que se ha caracterizado su policía autonómica.

5.- Transferencia de servicios a la Comunidad Foral de Navarra.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 147. 2 d) de la CE, en la disposición transitoria cuarta de la LORAFNA se regulan las bases a las que debe someterse la transferencia a Navarra de los servicios relativos a las facultades y competencias que conforme a la LORAFNA le corresponden

Estas bases son las siguientes:

"Disposición Transitoria Cuarta

La transferencia a Navarra de los servicios relativos a las facultades y competencias que, conforme a la presente Ley Orgánica, le corresponden, se ajustará a las siguientes bases:

1. Previo acuerdo con la Diputación Foral, las transferencias se llevarán a cabo por el Gobierno de la Nación y se promulgarán mediante Real Decreto, que se publicará simultáneamente en los "Boletines Oficiales" del Estado y de Navarra.

2. En virtud de dichos Acuerdos, se transferirán a Navarra los medios personales y materiales necesarios para el pleno y efectivo ejercicio de las facultades y competencias a que se refieran.

3. A los funcionarios de la Administración del Estado o de otras Administraciones Públicas, que estando adscritos a los servicios que sean objeto de transferencia, pasen a depender de la Comunidad Foral, les serán respetados los derechos que les correspondan en el momento de la transferencia, incluso el de participar en los concursos de traslados que convoque la Administración respectiva, en igualdad de condiciones con los restantes miembros del Cuerpo o Escala a que pertenezcan.

4. La transferencia a la Comunidad Foral de bienes o derechos estará exenta de toda clase de gravámenes fiscales.

El cambio de titularidad en los contratos de arrendamiento de locales para oficinas públicas de los servicios que sean objeto de transferencias, no dará derecho al arrendador a extinguir o renovar el contrato.

5. A los efectos de la adecuada financiación de los servicios que se traspasen a Navarra se realizará la valoración de los mismos de conformidad con las disposiciones generales del Estado, teniendo en cuenta los costes directos e indirectos y los gastos de inversión que correspondan, para que surta, sobre la aportación económica de la Comunidad Foral a las cargas generales del Estado, los efectos que prevea el Convenio Económico.

6. Mientras no se produzcan las transferencias a las que se refiere la presente Disposición transitoria, la Administración del Estado continuará prestando los Servicios públicos relativos a las mismas, sin que ello implique renuncia por parte de Navarra a la titularidad de las correspondientes facultades y competencias.

7. Se autoriza al Gobierno para transferir a Navarra, en su caso, los montes de titularidad del Estado cuya administración y gestión corresponde actualmente a la Diputación Foral en la forma y condiciones que se fijen en el correspondiente Convenio.

Por Real Decreto 2356/1984, de 19 de diciembre, se establecieron las normas reguladoras de la transferencia de servicios estatales a la Comunidad Foral de Navarra y se creó la Junta de Transferencias con composición paritaria (Administración del Estado/Gobierno de Navarra).

6.- Conclusión.

Como se ha expuesto en este informe, la Comunidad Foral de Navarra ostenta competencias de carácter histórico en materia de tráfico y seguridad vial y dispone de una policía propia que viene desempeñando, entre otras, estas funciones, aunque sea en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y respecto de la cual está previsto que pueda ampliar sus fines y servicios en el marco de lo establecido en la correspondiente ley orgánica (artículo 51 LORAFNA).

Las competencias históricas de la Comunidad Foral de Navarra han sido actualizadas por la LORAFNA. Las previsiones de la LORAFNA en las que se reconocen las competencias de la Comunidad Foral de Navarra deben interpretarse no de forma restrictiva, sino en coherencia con el propósito consagrado en la LORAFNA de reintegración y amejoramiento del fuero, huyendo de interpretaciones literales de las normas preconstitucionales y atendiendo a las competencias históricas.

Las previsiones de la LORAFNA no pueden valorarse con planteamientos formalistas y contrarios a la tradición histórica y a la filosofía del régimen foral sino con referencia a las funciones reales que la Diputación Foral de Navarra asumía, ejercía y defendía al tiempo de su aprobación y que le corresponden históricamente.

El Tribunal Supremo rechaza interpretaciones que pretendan deslindes competenciales forzados, ineficientes y disfuncionales en ámbitos en los que, como es el de tráfico, esta separación es imposible, y llega a censurar una interpretación que supone que una actuación deba ser asumida en el mismo tiempo y lugar por autoridades administrativas y fuerzas policiales distintas dando lugar a escenarios que se prestan a distorsiones e ineficiencias.

A juicio de la que suscribe, el hecho de que aquí y ahora la Policía Foral y la Guardia civil realicen de forma colaborativa funciones en esta materia no afecta en absoluto al alcance de las competencias que la LORAFNA reconoce a Navarra (artículo 49.3).

La cuestión del desempeño de las mismas funciones por distintos cuerpos policiales se corresponde más bien con una cuestión de forma de prestación de los servicios que con una cuestión de competencia, que puede ser solventada por la vía del correspondiente decreto de transferencias.

La situación de la Comunidad Foral de Navarra en lo que al objeto del informe interesa puede considerase similar, aunque no exactamente igual, y tampoco peor, que la de la Comunidad Autónoma Vasca, por lo que la cuestión que se viene denominando "asunción de transferencias" y "recuperación de la competencia exclusiva en materia de tráfico" por la Comunidad Foral podría "solucionarse" de igual manera, es decir, mediante la aprobación de un real decreto de transferencias previa negociación.

Los precedentes habidos en Navarra, aunque no consumados, validarían este proceder porque este ha sido el procedimiento propuesto en los intentos realizados hasta ahora.

No resulta indiferente a estos efectos el hecho de que se trate de competencias exclusivas del Estado que han sido definidas por la Propia CE "por su propia naturaleza" como susceptibles de transferencia o delegación a las Comunidades Autónomas, como ha sido el caso de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Es cuanto informa la que suscribe y que somete a cualquier otro criterio mejor fundado en Derecho.

Pamplona, 10 de febrero de 2020.

EL/LA LETRADO/A,

Nekane Iriarte Amigot

CONFORME:
LA LETRADA MAYOR,

Silvia Doménech Alegre