



EKONOMIA ETA OGASUN  
SAILA

Ekonomia, Aurrekontu eta Kontrol  
Ekonomikoko Sailburuordetza  
*Kontrol Ekonomikoko Bulegoa*

DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA  
Y HACIENDA

Viceconsejería de Economía,  
Presupuestos y Control Económico  
*Oficina de Control Económico*

## **INFORME DE LA OFICINA DE CONTROL ECONÓMICO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE POR CABLE.**

---

La Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, regula en el Capítulo IV del Título III el Control Económico Normativo, el cual tiene carácter preceptivo y se ejerce mediante la emisión del correspondiente informe de control por parte de la Oficina de Control Económico.

Dicho control incluye, en su aspecto económico-organizativo, la fiscalización de toda creación y supresión de órganos de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones.

Teniendo presente la citada norma, lo dispuesto en la Sección 3ª del Capítulo III del 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 y el artículo 10 del Decreto 568/2009, de 20 de octubre, por el que se establece la estructura y funciones del Departamento de Economía y Hacienda, se emite el siguiente

### **INFORME**

#### **I. OBJETO.**

El presente informe tiene por objeto el control económico normativo del proyecto epigrafiado en el encabezamiento que, según su tenor literal, pretende "regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco".

#### **II. ANTECEDENTES Y DOCUMENTACIÓN REMITIDA.**

Se explica en la memoria justificativa del proyecto que, no obstante la competencia exclusiva que ostenta la Comunidad Autónoma en materia de transporte por cable que discorra íntegramente en el territorio del País Vasco, las instalaciones de transporte por cable existentes en nuestra Comunidad, ante la falta de normativa propia, se han estado rigiendo por normativa estatal (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y, más específicamente, Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos y Decreto 673/1966, de 10 de marzo, que aprobó su reglamento de aplicación).

Dicha normativa ha quedado obsoleta por las innovaciones tecnológicas que ha experimentado tal medio de transporte en los últimos años y, consecuencia de

ello, las modificaciones normativas operadas por la Directiva 2000/9/CE, de instalaciones de transporte por cable, y el Real Decreto 596/2002, de 28 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento interno la citada directiva.

Resulta necesaria, en consecuencia, una norma con rango de ley que regule los aspectos comprendidos en la competencia exclusiva en materia de transporte por cable que corresponde a la CAPV, y esa es precisamente la finalidad que pretende el proyecto objeto de informe.

El anteproyecto figura incluido en el apartado 6 del Anexo del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 17 de noviembre de 2009, por el que se aprueba el Calendario Legislativo de la IX Legislatura (2009-2013), como iniciativa atribuida al Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, con el nombre de "Ley de Transporte por Cable", prevista para el segundo trimestre de 2011, en cuyo Anexo II -Documento de fichas informativas- se recoge el siguiente apartado:

## **26.-Proyecto de Ley del Transporte por Cable**

### **a.1.) Objeto principal de la regulación:**

*La regulación de la construcción, protección y explotación de las instalaciones de transporte por cable, tanto las de transporte público como privado competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi.*

### **a.2.) Otros objetivos**

**a.3.) Sectores sociales afectados** (en orden de importancia con la regulación propuesta):

- *Asociaciones de Consumidores y Usuarios*
- *Empresas prestatarias de los servicios de transporte por cable*
- *Administración local*
- *Ciudadanía en general*

### **b) Estimación financiera de la Ley.**

*Se determinará en fase de estudio.*

*La incidencia financiera estaría relacionada con el régimen sancionador que eventualmente se aplique contra las infracciones así como con los cánones que se perciban por el administrador de la infraestructura por la utilización de la misma y con otras tasas por eventuales licencias otorgadas a los operadores.*

**c) Fecha estimada de remisión a Consejo de Gobierno para aprobación del Proyecto de Ley:**

*Segundo trimestre de 2011.*

En el expresado contexto, al objeto de dar cumplimiento al citado compromiso, se ha incoado el oportuno expediente, que ha sido remitido a esta Oficina, por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, para la sustanciación del trámite de control económico-normativo, y entre cuya documentación se recoge la siguiente:

**1º.-** Orden de 6 septiembre de 2010, del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, por la que se ordena el inicio del procedimiento de elaboración del anteproyecto de Ley de Transporte por Cable.

**2º.-** la Orden de 29 de marzo de 2011, del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, por la que se aprueba con carácter previo el anteproyecto de Ley de Transporte por Cable.

**3º.-** Memoria justificativa del anteproyecto de Ley, suscrita por el Director de Transportes con fecha 29 de marzo de 2011.

**4º.-** Memoria económica, de 29 de marzo de 2011, del Director de Transportes, completada, a instancias de esta Oficina por otra posterior de 13 de enero de 2012.

**5º.-** Informe de análisis jurídico de la iniciativa, de 14 de junio de 2011, de la Asesoría Jurídica del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

**6º.-** Informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las administraciones públicas del Departamento de Cultura, de 3 de agosto de 2011.

**7º.-** Informe provisional de Impacto en Función del Género, de fecha 11 de julio de 2011.

**8º.-** Informe de Emakunde, de 9 de noviembre de 2011.

**9º.-** Documentación generada por la participación de diversos departamentos gubernamentales, ayuntamientos y diversas entidades en el trámite de alegaciones al proyecto de ley.

**10º.-** Memoria sucinta del Director de Transportes, resumen del procedimiento de elaboración seguido en su elaboración y sucesivas modificaciones incorporadas a la ley propuesta, de fecha 1 de diciembre de 2011.

**11º.-** Varios borradores del texto del Proyecto de Ley de Transporte por cable, siendo el último el de fecha 2 de diciembre de 2011, remitido a esta Oficina para la sustanciación del trámite de control económico normativo de la iniciativa.

**12º.-** Informe de la Junta Asesora de la Contratación Administrativa de fecha 1 de febrero de 2012.

Examinada la documentación remitida, señalar en primer lugar que el informe de la Junta Asesora de la Contratación Administrativa se ha incorporado al expediente con posterioridad a su remisión a esta Oficina, por lo que no figura

alusión al mismo en la memoria sucinta resumen del procedimiento de elaboración, ni se ha tomado en consideración en el texto final del proyecto remitido a esta Oficina, si bien, el hecho de que dicho informe haya sido emitido pasado el plazo establecido para ello no obsta para que pueda ser finalmente analizado y, en su caso, tomado en consideración en la medida en que sus aportaciones puedan convenir al proyecto de ley que se tramita.

Examinada la documentación aportada, se considera que la misma se acomoda sustancialmente a las previsiones del artículo 42 del 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 de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y resulta suficiente para que esta Oficina materialice su actuación de control económico normativo, en los términos previstos en los artículos 25 a 27 de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

En todo caso, el anteproyecto ha de ser, de conformidad con lo prevenido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, sometido con carácter previo a su aprobación, al dictamen de dicha instancia consultiva.

En relación con ello, ha de recordarse que, conforme a lo establecido en el artículo 27.2 de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de Control Económico-normativo y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (*según redacción dada por la Disposición final primera de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi*), deberán comunicarse a la Oficina de Control Económico las modificaciones que se introduzcan en los anteproyectos de ley y proyectos de disposiciones normativas como consecuencia de las sugerencias y propuestas del dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (*para cuyo cumplimiento habrá de estarse a lo prevenido en la circular nº 2/2005, de 14 de octubre de 2005, del Director de la Oficina de Control Económico*).

### **III. ANÁLISIS.**

La Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, obliga en su artículo 57 a que los proyectos de ley vayan acompañados de un estudio sobre el posible gravamen presupuestario que la regulación suponga.

De conformidad con lo exigido en el artículo 10.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de Disposiciones de Carácter General, *“en el expediente figurará, igualmente, una memoria económica que exprese la estimación del coste a que dé lugar, con la cuantificación de los gastos e ingresos y su repercusión en los Presupuestos de la Administración Pública, las fuentes y modos de financiación, y cuantos otros aspectos se determinen por la normativa que regule el ejercicio del control económico normativo en la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi. También evaluará el coste que pueda derivarse de su aplicación para otras Administraciones públicas, los particulares y la economía general”*.

Por lo que respecta, de forma específica, a la normativa que regula el ejercicio del control económico normativo, el artículo 42 del *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*, exige para la emisión del informe de control económico normativo, la remisión de una memoria que, entre otras cosas, realice una cuantificación de los gastos e ingresos presupuestarios que ocasione la entrada en vigor de la norma; determine los modos de financiación de tales gastos; describa los antecedentes y justifique la necesidad de la disposición; describa el programa económico presupuestario en el que se inserta la disposición, con identificación de los objetivos, acciones e indicadores afectados; realice una evaluación económica y social de su aplicación; y aporte cuantos datos, informes y estudios permitan conocer las líneas generales y los presupuestos jurídicos habilitantes de la regulación propuesta. El artículo 43 del mencionado Decreto, requiere documentación adicional a la mencionada (medios materiales y personales con distinción entre los que supongan gasto corriente o de capital, estudio económico del coste de su funcionamiento y del rendimiento o utilidad de sus servicios, etc...), cuando el control económico se realice en su modalidad económico-organizativa.

En el dictamen nº 43/1999 CJA, por su parte, se señalaba que el fin último de previsión sobre la viabilidad de la norma puede requerir, además del estudio de gasto público que genere, un análisis más amplio que tenga en cuenta el esfuerzo económico que a la sociedad va a suponer la aplicación de la regulación de que se trate y lo contraste con los beneficios económicos o de otro tipo que ésta pueda producir, realizando, a continuación, una ponderación de ambos extremos a la luz del principio de proporcionalidad. Y este estudio o evaluación coste-beneficio, precisa no sólo de la valoración del gasto público que conlleve el proyecto (el artículo 31.2 de la CE obliga a una consideración del gasto público que atienda a esa evaluación coste-beneficio, cuando ordena el reparto equitativo de los recursos públicos), sino también de una ponderación de la repercusión económica que para la iniciativa empresarial y para los profesionales implicados puede derivar de las obligaciones y condiciones que a sus actividades ponga la norma pretendida, procurando prever, entre otras cosas, la incidencia que tal repercusión pueda tener en los precios de ciertos bienes y servicios.

Se trata, en definitiva, y dentro del proceso de reflexión previo a la aprobación de la norma, de realizar una completa evaluación del gasto que comporta la regulación pretendida, y ello con objeto de garantizar el cumplimiento de los principios de economía y eficacia en el gasto público. Y de que se valore también la incidencia económica de la norma en los particulares y en la economía en general, a fin de garantizar su razonabilidad y viabilidad.

En este marco, y examinada la documentación remitida en primera instancia, esta Oficina, solicitó como documentación complementaria, además del preceptivo informe de Junta Asesora de la Contratación Administrativa, la elaboración de una memoria económica que completara los datos económicos aportados en los términos expuestos.

## **1º.- Del texto y contenido.**

Tal y como hemos señalado anteriormente, en el expediente constan varios borradores del proyecto de Ley, siendo el último y respecto del que emitimos el presente informe el fechado el 2 de diciembre de 2011.

El proyecto consta de 41 artículos, una disposición adicional, cuatro disposiciones transitorias, una derogatoria y una final, constatándose que en su redacción han sido tomadas en consideración, y en parte atendidas, determinadas alegaciones formuladas y observaciones recogidas en los informes emitidos por las distintas instancias que han intervenido en el procedimiento de elaboración de la norma, a las que, por otra parte, compete la interpretación sobre si las modificaciones experimentadas en el proyecto de norma examinado colman o no las observaciones puestas de manifiesto en sus informes.

La norma propuesta estructura su contenido en cuatro capítulos, que regulan respectivamente las (I) disposiciones generales, (II) el régimen administrativo de instalación y explotación (distinguiendo el aplicable a las instalaciones de transporte público de servicio público y las que no son de servicio público y las de transporte privado), (III) el régimen de inspección y control de las instalaciones y (IV) el régimen sancionador.

Las disposiciones generales establecen: el ámbito de aplicación de la ley, delimitando las instalaciones a las que resulta de aplicación la Ley así como las exclusiones; clasifica las instalaciones por su afección al transporte público (y dentro de éste, por su consideración de servicio público o no) o privado, así como por su ámbito territorial (urbano o interurbano); determina el régimen competencial (corresponden al Gobierno Vasco las competencias de desarrollo normativo de la Ley, de planificación general y de coordinación, además del establecimiento, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios correspondientes a las instalaciones de ámbito interurbano y las de ámbito urbano en municipios con población igual o inferior a 50.000 habitantes, así como la inspección y control de seguridad de todas las instalaciones de transporte por cable; los municipios con población superior a 50.000 habitantes, por su parte, serán competentes para el establecimiento, gestión, inspección y sanción de los servicios correspondientes a las instalaciones de ámbito urbano); y completa las disposiciones generales con una serie de preceptos que se limitan a realizar remisiones a otras normas que resultan de aplicación al transporte por cable.

El capítulo II establece el régimen administrativo de instalación y explotación, siendo destacable que el régimen que se establece en la sección 1ª (para las instalaciones consideradas de servicio público) parece presuponer que en todo caso la explotación de la instalación ha de hacerse a través de un contrato (a partir del artículo 16, todas las referencias que se realizan a la explotación de la instalación hacen referencia siempre a la existencia de un contrato), descartando en consecuencia la posible gestión directa del servicio por la administración titular correspondiente. Entendemos por ello que sería clarificador realizar al menos una

referencia a la posible gestión directa del servicio por parte de la administración competente.

El contenido de la Ley se completa con las disposiciones aplicables a la inspección y control de los servicios (capítulo III) y el régimen sancionador (capítulo IV).

Comportan trascendencia, desde en punto de vista económico normativo, las disposiciones transitorias segunda y tercera del proyecto.

La segunda (y aunque los ascensores son excluidos del ámbito de aplicación de la Ley) establece la subrogación de los ayuntamientos en la posición de ente concedente que viene ocupando el Gobierno Vasco respecto de determinados ascensores de servicio público que son explotados mediante concesión administrativa, en el entendimiento que tales instalaciones forman parte del elenco competencial de los municipios dado que su ámbito territorial es exclusivamente urbano y que deben ser precisamente éstos los que lleven a cabo su gestión junto con el resto de los medios de transporte público del municipio.

Tal y como se explica en la documentación obrante en el expediente, hasta la fecha los ascensores de servicio público gestionados en régimen de concesión administrativa se han venido rigiendo por la normativa aplicable al transporte por cable en lo relativo a su régimen de explotación. En consecuencia, su expresa exclusión del ámbito de aplicación de la Ley, deja a estas instalaciones huérfanas de regulación específica en lo que hace referencia al régimen de explotación, salvo en lo relativo al régimen de inspección y sanción, para los que la disposición transitoria segunda declara expresamente la aplicación del régimen previsto en la propia Ley. No se explican en el expediente las razones que avalan la razonabilidad de lo que en principio resulta incongruente, esto es, excluir expresamente del ámbito de aplicación de la ley a los ascensores (dejándolos como hemos dicho sin regulación aplicable a su régimen de explotación) para declarar en el mismo texto (además, mediante una disposición transitoria) aplicables parte de sus previsiones (el régimen de inspección y sanción).

Es de destacar a este respecto las alegaciones que se han realizado por el Ayuntamiento de Bilbao, único municipio afectado en principio por lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda, por medio de las que muestran su disconformidad con la subrogación prevista. Dichas consideraciones han sido brevemente contestadas en la memoria sucinta de tramitación del procedimiento que obra en el expediente.

Destaca también la Disposición Transitoria Tercera, que determina, en aplicación de la distribución competencial que se diseña en la propia Ley, la subrogación de los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes en la posición del Gobierno Vasco como ente concedente de las instalaciones de transporte por cable que se gestionan por concesión administrativa (a salvo las facultades reservadas en la misma Ley al Gobierno Vasco).

Siendo el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, el principal afectado por tal disposición, son de destacar las alegaciones realizadas por el mismo al respecto, alegaciones que no han sido refutadas en la memoria sucinta del procedimiento de tramitación.

### **2º.- De la incidencia organizativa.**

Respecto a la incidencia organizativa del anteproyecto, resulta destacable únicamente la previsión contenida en el artículo 8 en relación a la posibilidad de que el Gobierno Vasco pueda crear un registro de instalaciones de transporte por cable. En todo caso, se trata de un precepto ambiguo que prevé únicamente la posibilidad de la creación del registro, aunque no avanza cuáles han de ser las variables a tener en cuenta para tomar una decisión sobre su creación o no, ni tampoco con qué fin, ni para el cumplimiento de qué funciones se prevé su posible creación. La indefinición sobre la hipotética creación del registro es en consecuencia absoluta, dejando al reglamento la total determinación de en qué circunstancias y para el cumplimiento de qué fines de naturaleza pública se puede o se debe crear el referido registro administrativo.

### **3º.- De la incidencia económica presupuestaria.**

Procede examinar, en primer lugar, los **aspectos de índole hacendística y de régimen económico financiero** que pudiera entrañar el proyecto examinado, esto es, su posible incidencia en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco identificadas en el artículo 1.2 del Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/1997, de 17 de noviembre –TRLPOHGVPV- (*el régimen del patrimonio; el procedimiento de elaboración y gestión presupuestaria; el sistema de control y de contabilidad a que debe sujetarse la actividad económica de la Comunidad Autónoma; el de la contratación; el de la Tesorería General del País Vasco; la regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado; el régimen de endeudamiento; el régimen de concesión de garantías; el régimen general de ayudas y subvenciones; el de las prerrogativas de la Comunidad Autónoma en relación con las demás materias de su Hacienda General; cualquier otra relacionada con los derechos y obligaciones a que se refiere de naturaleza económica, de que sea titular la Comunidad Autónoma de Euskadi.*

En tal sentido puede concluirse que la afección en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco tal y como son identificadas en el artículo 1.2 del TRLPOHGVPV, se produce en el régimen de la contratación en atención al contenido de los artículos 16 y ss. A este respecto, obra en el expediente informe de la Junta Asesora de la Contratación Administrativa, órgano consultivo y asesor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma en la materia específica de la contratación administrativa, a cuyas consideraciones nos remitimos. Dada la fecha de emisión de tal informe, el órgano gestor no lo ha podido tener en consideración para la redacción del borrador que se ha remitido a informe de esta Oficina, lo que no obsta para que lo analice y considere y, en su caso, introduzca las



modificaciones que resulten necesarias, con anterioridad a la continuación del procedimiento.

En cuanto a su **incidencia económico presupuestaria**, ha de ser examinada tanto desde la vertiente del gasto, como desde la del ingreso:

**a) Vertiente del gasto.**

La memoria económica inicial que obra en el expediente, dice expresamente que *"la entrada en vigor de esta ley no ocasiona ningún gasto e ingreso presupuestario a las distintas administraciones competentes. En este sentido, destacar que como se ha detallado, las instalaciones afectadas por las Disposiciones Transitorias Segunda y Tercera están actualmente explotadas mediante concesiones administrativas en vigor otorgadas a riesgo y ventura del concesionario, salvo el Funicular de Archanda que es explotado por una sociedad municipal perteneciente al Ayuntamiento de Bilbao"*.

La memoria económica complementaria detalla la titularidad de la competencia respecto de todos los funiculares y ascensores a los que afectan las disposiciones transitorias segunda y tercera, así como la situación económica en la que se encuentran en la actualidad.

De los cuatro funiculares existentes en el ámbito de la CAPV, dos no se ven afectados por la aplicación de la ley proyectada (el funicular de la Reineta, gestionado en la actualidad por Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, que seguirá siendo competencia del Gobierno Vasco; el funicular de Mamariga, servicio complementario del Metro Bilbao, gestionado por éste y competencia también del Gobierno Vasco) y los otros dos sí (el funicular de Igeldo y el de Artxanda, ambos gestionados mediante concesión administrativa, que pasan a depender, en calidad de órgano concedente, de los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián y Bilbao respectivamente).

Respecto de los ascensores afectados por la Disposición Transitoria Segunda, se hallan ubicados todos ellos en el municipio de Bilbao (ascensores de Begoña, de Solokoetxe y de Arangoiti). Todos ellos, gestionados mediante concesión administrativa a riesgo y ventura del concesionario, pasan a depender el Ayuntamiento de Bilbao. Siendo todos ellos de gestión privada, en el expediente se afirma que carece de incidencia económica la subrogación del ayuntamiento de Bilbao en la condición de ente concedente que viene ostentando hasta la fecha el Gobierno Vasco.

No obstante las afirmaciones que se realizan en el expediente respecto de la falta de trascendencia económica del anteproyecto, las autorizaciones de gasto de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para 2012 (aprobados por Ley 6/2011, de 23 de diciembre -BOPV nº 247, de 30 de diciembre-), contienen una partida presupuestaria específica (denominada *"adecuaciones de transporte por cable"*) por importe de 100.000,00.-€, destinada a la concesión de una subvención (CAC 752.00) para, según se afirma en la memoria económica,

acometer ciertas actuaciones de mejora y modernización de las instalaciones del ascensor de Arangoiti en relación con las partes de la instalación sobre las que se han fundamentado los incumplimientos que han dado lugar a la caducidad de la concesión.

Por ello, aunque los servicios de ascensores y funiculares que se gestionan mediante concesión administrativa lo hacen en principio "a riesgo y ventura del contratista", en determinadas circunstancias el correcto funcionamiento de las instalaciones (que son en todo caso de titularidad pública) y la correcta prestación del servicio puede hacer necesaria la participación económica de la Administración, en cuyo caso sí comporta gravamen económico para la administración que ostente la titularidad de la instalación.

Por tal razón, hubiera sido deseable que la memoria económica recogiera datos sobre las ocasiones en que la condición de ente concedente del Gobierno Vasco (tanto respecto de los ascensores, como de los funiculares) ha ocasionado gravamen económico con incidencia presupuestaria para poder conjeturar razonablemente sobre la concurrencia o no de incidencia económica en la subrogación municipal que el anteproyecto propone y, en su caso, de su alcance.

#### **b) Vertiente del ingreso.**

En la medida en que al ocuparse la norma proyectada de las infracciones y sanciones administrativas (*Capítulo IV*), contempla entre estas últimas la imposición de sanciones pecuniarias (*multas*) y remite al Gobierno Vasco, en las materias atribuidas a su competencia, el ejercicio de la potestad sancionadora, resulta clara la posibilidad de que se deriven ingresos de derecho público provenientes de tal vía.

En la memoria económica complementaria se afirma al respecto que no se prevén en principio ingresos por sanciones puesto que en los últimos años no se han impuesto sanciones por esta Administración en relación con los funiculares y ascensores, con la única excepción del expediente incoado contra el ascensor de Arangoiti que ha terminado con la caducidad de la concesión. Por ello, es razonable estimar que la obtención de ingresos por este concepto será ocasional y en ningún caso comportará un ingreso especialmente significativo.

Siendo lo expuesto cuanto cabe informar en relación con el anteproyecto examinado, se emite el presente informe para su incorporación al expediente tramitado.

En Vitoria-Gasteiz, a 9 de febrero de 2012