



INFORME DE CONTROL ECONÓMICO-NORMATIVO QUE EMITE LA OFICINA DE CONTROL ECONÓMICO EN RELACIÓN CON EL ANTEPROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE POR CABLE.

-Tramitagune – DNCG\_LEY\_109719/20\_08

El Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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 4 a) del Decreto 69/2021, de 23 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Economía y Hacienda, se emite el siguiente

## INFORME

### I. OBJETO

El anteproyecto epigrafiado en el encabezamiento tiene por objeto regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte de personas por cable que discurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### II. ANTECEDENTES Y DOCUMENTACIÓN REMITIDA.

Según se desprende de la memoria del proyecto, la ley proyectada respondería a la necesidad de contar con 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 que, ante la falta de normativa propia, se ha 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) y que resultaría hoy insuficiente debido a las innovaciones tecnológicas que ha experimentado tal medio de transporte en los últimos años y que se encontrarían recogidas en el 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.

Ha de señalarse, no obstante, que esta iniciativa ya fue abordada en un primer momento y con la misma finalidad al final de la IX Legislatura, donde el Departamento competente en materia de transportes tramitó el proyecto de Ley de Transporte por Cable que fue aprobado por el Consejo de Gobierno de 29 de mayo de 2012 y remitido al Parlamento el 31 de mayo de 2012, donde finalmente decayó (explica el Informe Jurídico que el texto resultante de aquella iniciativa coincide sustancialmente con el que ahora es objeto de informe, ya que fue modelado y mejorado merced a los distintos informes y alegaciones formulados en el curso de su tramitación), y hay que recordar también que una segunda propuesta de regulación del transporte por cable se recogía en el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, aprobado en Consejo de Gobierno de 3 de diciembre de 2019, y también decaído en posterior trámite parlamentario.

En cualquier caso, y aún con tales antecedentes, se constata que el anteproyecto no se encuentra expresamente recogido en la relación de proyectos de ley del Anexo I del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 10 de noviembre de 2020, por el que se aprueba el Calendario Legislativo de la XII Legislatura (2020-2024), sobre lo que la memoria del proyecto se limita a expresar que dicho calendario *"no incluye expresamente el proyecto de ley de transporte por cable que ahora se tramita, si bien se ha considerado la oportunidad y procedencia de regular el transporte por cable mediante norma con rango de ley, diferenciada del proyecto de ley de movilidad sostenible, que sí está incluido en el citado calendario legislativo"*.

Por otro lado, en relación con la tramitación de la presente iniciativa, hay que indicar que entre los objetivos de la memoria presupuestaria del programa 5141- Planificación del Transporte- para 2021, correspondiente al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, se encuentra recogida la siguiente previsión: *"Entre los compromisos programáticos adquiridos para 2021, la futura ley de Movilidad Sostenible permitirá integrar todos los elementos comunes del sistema de gestión integrado y coordinación de operadores, garantizando la*



*prestación del servicio, formulando los mecanismos de cooperación económica y tecnológica de los mismos e impulsando los modos de transporte medioambientalmente más sostenibles y la utilización de energías limpias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático, favorezcan la accesibilidad universal y consoliden un transporte de calidad” (que se ha plasmado en el primer indicador de la quinta acción del Objetivo 1 de la memoria del citado programa), mientras que, en lo que se refiere al transporte por cable, únicamente se prevé que “Respecto al transporte por cable, dentro de las atribuciones otorgadas a esta Dirección, se continuará con las labores de inspección de las instalaciones de transporte por cable y autorizaciones, en su caso, de su puesta en servicio”. No se recoge, pues, previsión expresa al anteproyecto de ley que ahora nos ocupa. La instancia proponente se limita expresar, en la memoria económica del anteproyecto, que “Finalmente se ha considerado la oportunidad y procedencia de regular el transporte por cable mediante norma con rango de ley, diferenciada del proyecto de ley de movilidad sostenible”.*

Se recuerda que, una vez publicada la nueva Ley proyectada, deben consignarse, periódicamente, en los Presupuestos Generales correspondientes, los objetivos, indicadores y acciones, con sus respectivas magnitudes, que permitan evaluar correctamente la eficacia y eficiencia de las medidas previstas en dicha Ley que se vayan implantando, por si fuera necesario un replanteamiento de la misma.

En el expresado contexto, se ha incoado el oportuno expediente, habiéndose remitido a esta Oficina, por la instancia proponente, para la sustanciación del trámite de control económico-normativo, la documentación correspondiente, entre la que figuran, además del texto del anteproyecto, las respectivas Órdenes de inicio y aprobación previa del proyecto, Informe Jurídico relativo a la iniciativa (que incorpora en su apartado VII el Informe de impacto en la empresa), Memoria Justificativa, Memoria Económica, Informes de Emakunde, Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas, CES, Comisión de Gobiernos Locales, Junta Asesora de Contratación, Comisión Consultiva de Consumo, así como diversa documentación relativa a los trámites de consulta pública y alegaciones por parte de las diversas instancias que han participado en el proceso de elaboración de esta norma, y Memoria sucinta del procedimiento. Se ha recabado también Informe de la Dirección de Presupuestos del Departamento de Economía y Hacienda, que ha sido emitido a petición de esta Oficina en relación con la ley propuesta (y que se transcribe en el presente Informe).



No se ha incorporado al expediente el Acta de la reunión de la Comisión Bilateral de 28 de septiembre, a la que hace referencia el informe departamental sobre las propuestas de modificación formuladas por la Comisión de Gobiernos Locales de Euskadi, con la que procede completar el expediente, para un mejor entendimiento de las cuestiones planteadas por la citada Comisión Bilateral.

### III ANÁLISIS

A) Consideraciones previas en relación a la incidencia económica del anteproyecto.

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.

Se trata, en definitiva, de que, dentro del proceso de reflexión previo a la aprobación de la norma, se realice una completa evaluación del gasto público 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.

#### B) Del procedimiento

1. Se considera que la documentación remitida se acomoda sustancialmente a las previsiones del artículo 41 y ss 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 del Decreto Legislativo 2/2017, de 19 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, subrayando que el referido control abarcará, en su aspecto económico-organizativo, la fiscalización de toda creación y supresión de órganos y entidades de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones.

2. La propuesta se remite acompañada de Informe Jurídico departamental, en cuyo análisis sobre la competencia del órgano proponente se hace referencia a su incidencia en las competencias de las administraciones locales, sobre cuyo alcance se remite íntegramente al dictamen nº 188/2019, de 19/11/2019 de la COJUAE y al Informe de 10/07/2019 de la Comisión de Gobiernos Locales, ambos emitidos con ocasión de la tramitación del anteproyecto de Ley de Gobiernos Locales (como decimos, decaído en trámite parlamentario). Destaca, no obstante, *"la necesidad de que el anteproyecto realice una clara delimitación de las competencias que se atribuyen a los entes locales, atribución que deberá respetar el elenco de competencias propias fijado en la LILE"*.

3. En cualquier 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, de conformidad con 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*).

### C) Del texto y contenido

1. De la documentación examinada, se desprende que en el texto presentado han sido tomadas en consideración y en parte atendidas las alegaciones formuladas por las diversas instancias que han participado en el proceso de elaboración, a la par que se recogen las razones del rechazo de las restantes en la memoria del procedimiento que obra el expediente [*exigencia del art. 10.2 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre*].

2. El texto del anteproyecto de Ley que se informa consta de una parte expositiva, 38 artículos, 1 disposición adicional, 4 disposiciones transitorias y una disposición final, y aborda, en cuatro capítulos sucesivos: las disposiciones generales; el régimen administrativo de instalación y explotación; la inspección y el control de las instalaciones; y el régimen sancionador.

Las disposiciones generales establecen: el objeto y 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 a la Administración General 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; 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 refieren a la adecuación a la legislación sectorial, seguridad de las instalaciones, Registro de las instalaciones, zona de protección, y los derechos, obligaciones y prohibiciones para las personas usuarias.

El capítulo II establece el régimen administrativo de instalación y explotación (destacando las disposiciones relativas a las condiciones de contratación para la construcción o explotación de las instalaciones). El contenido de la Ley se completa con las disposiciones aplicables a la inspección y control de las instalaciones (capítulo III) y el régimen sancionador (capítulo IV).

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

La disposición transitoria 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 la Administración General de la CAPV respecto de los ascensores de servicio público de ámbito urbano, que estén o hayan estado 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.

La Disposición Transitoria Tercera 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.

D) Aspectos organizativos y hacendísticos. Administración General.

En relación con el texto presentado, y en lo que interesa al presente informe, se considera oportuno efectuar las siguientes consideraciones:

*Aspectos organizativos*



1. El artículo 8 establece que la Administración General de la CAPV *podrá* crear reglamentariamente un Registro de instalaciones de transporte por cable. De la redacción del precepto parece desprenderse que dicha creación es opcional, por lo que se aconseja revisar el precepto, si pretende ser un mandato para la Administración. 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, así como cuál será su órgano de adscripción en la estructura del departamento competente en la materia. La indefinición sobre la hipotética creación del registro derivaría así al reglamento la determinación de en qué circunstancias y para el cumplimiento de qué fines de naturaleza pública se crearía el referido registro administrativo.

2. No se aborda en la memoria económica la posible incidencia que las nuevas previsiones de la ley puedan tener en las tareas que hasta el momento venga ejerciendo el personal inspector, habida cuenta del régimen competencial recogido en el artículo 5 y de la subrogación prevista en las disposiciones transitorias 2ª y 3ª, en la medida en que pueda alterar las necesidades de recursos humanos en tal ámbito de actuación y en lo que se refiere a esta Administración General. Nada se expresa en la memoria económica sobre tal aspecto, ni se aporta en el expediente Informe de la Dirección de Función Pública que analice dicha cuestión, lo que resultaría oportuno en todo caso, de producirse la citada alteración.

#### *Régimen de contratación*

Examinado el texto del proyecto 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 17 y ss. A este respecto, obra en el expediente informe de la Junta Asesora de la Contratación Pública, 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.

En el apartado 3.4 de la memoria sucinta del procedimiento se da cuenta del modo en que se han atendido tales consideraciones, entre las que se habría aceptado la relativa a la supresión del apartado 5 del artículo 19 (referido a los casos de interrupción del servicio o de riesgo inminente), no obstante lo cual se observa que





en el texto del anteproyecto remitido a esta Oficina no se ha producido tal supresión.

Recordar, en todo caso, lo ya apuntado en el Informe de la Junta Asesora de la Contratación Pública, sobre la necesidad de tener en cuenta lo establecido en la documentación mediante la que se formalizó la concesión en aquellas concesiones que se encuentren en vigor a la hora de proceder a la subrogación, y que en todos los casos, tanto en los supuestos de concesión vigente como en los de concesión caducada, en la tramitación de los acuerdos de subrogación deberá respectarse la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre.

#### *Incidencia económica presupuestaria.*

En cuanto a la incidencia económico presupuestaria que pudiera derivarse de la entrada en vigor del proyecto, en lo que a esta Administración se refiere, señalaremos lo siguiente:

##### a) Vertiente del gasto.

La memoria económica que obra en el expediente, no deduce la existencia de gasto ni ingreso presupuestario ligado a la regulación propuesta, para esta Administración, derivados de la entrada en vigor de la ley proyectada, limitándose a relacionar los ascensores y funiculares existentes, su situación actual (algunos gestionados a riesgo y ventura de la concesionaria, otros en proceso de liquidación...) y su titularidad, remarcando que, con la salvedad de los funiculares de La Reineta a la Escontrilla –Trapagarán- y Mamariga –Santurtzi- (ambos contarían con menos de 50.000 habitantes), los restantes pasarían a ser competencia de los respectivos ayuntamientos, conforme a lo previsto en las disposiciones transitorias segunda y tercera de este anteproyecto de ley. Aunque dicha memoria no acaba de concluir sobre si, como resultado de la situación actual de tales medios y los procesos de subrogación correspondientes vaya a derivarse algún coste adicional para esta administración, ni lo cuantifica caso de ser así. Convendría completar la memoria en tal sentido, identificando las partidas presupuestarias afectadas.

De los cuatro funiculares existentes en el ámbito de la CAPV, dos no se verían 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, gestionado a riesgo y ventura de la empresa concesionaria, y el de Artxanda, gestionado por la empresa municipal Funicular de Artxanda S.A. que continúa con el servicio por Resolución de 19 de junio de 2019 de la Directora de Servicios del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, y que aplazó la fecha de la entrega de los bienes que figuran en el inventario realizado por la Administración hasta que se formalice el convenio que determine las condiciones de reversión, y que pasan a depender, respectivamente, de los ayuntamientos de Donostia-San Sebastián y Bilbao.

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, señalándose que las concesiones de los ascensores de Begoña y Arangoiti se encontrarían actualmente caducadas y pendientes de liquidación.

Aunque la memoria no deduce las consecuencias económicas de tales procesos, las autorizaciones de gasto de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para 2021 (aprobados por Ley 1/2021, de 11 de febrero), contienen una partida presupuestaria específica (denominada "*adecuaciones de transporte por cable*") por importe de 200.000,00.-€ (CAC 622.81), que no se menciona en la citada memoria.

#### 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 a la Administración General de la CAPV, en las materias atribuidas a su competencia (artículo 5), 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 remitida no se alude a este aspecto de la regulación, por lo que debe completarse en tal sentido. Señalar que en el presupuesto de ingresos del Departamento proponente para 2021, en el programa 5141 únicamente se



contiene una partida de ingresos (CACsc 391.59, partida 000) con la denominación genérica de *Otras multas y sanciones*, por un importe de 50.000,-€.

Llegados a este punto, transcribimos a continuación, en su literal, el contenido del Informe de la Dirección de Presupuestos del Departamento de Economía y Hacienda, recabado por esta OCE en relación con la iniciativa tramitada, donde analiza el impacto que, sobre los Presupuestos de la Administración de la CAE pudiera preverse por la aplicación de las diferentes actuaciones contempladas en la Ley, donde se señala:

*“1. Tal y como se manifiesta en la exposición de motivos del anteproyecto de ley, en la actualidad en la CAE existen varias instalaciones de transporte por cable que se rigen por un marco legal estatal que hoy resulta insuficiente debido a las innovaciones tecnológicas, justificando, por tanto, la necesidad de disponer de una norma propia con rango de ley que regule el régimen competencial en relación con las instalaciones de transporte por cable, así como el régimen administrativo de la construcción, puesta en servicio, explotación e inspección de las instalaciones de transporte de personas por cable en Euskadi, al amparo de la atribución de la competencia exclusiva en materia de transportes por cable que discurren íntegramente en el territorio del País Vasco.*

*2. Respecto del impacto presupuestario que se prevé, la memoria económica que acompaña a la disposición propuesta, solo menciona que ésta se enmarca dentro del programa presupuestario “5141 Planificación del Transporte” gestionado por el Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, añadiéndose unos extractos de la memoria del programa 5141 que se incluyó junto con el Presupuesto 2021 del Departamento referido.*

*En la memoria económica no se contempla ninguna valoración económica, ni se alude a los recursos presupuestarios, ni de gastos, ni de ingresos, consignados en el presupuesto del programa 5141 para el desarrollo de las acciones que por competencia le correspondan y, aunque se desconoce si por el paso de la competencia la aplicación de la Disposición Segunda y Tercera del anteproyecto sobre subrogación de la posición de la Administración General de la CAE a los ayuntamientos pueda implicar algún coste adicional, por lo demás no parece preverse que la aplicación de esta disposición normativa pueda generar nuevas necesidades adicionales o variaciones significativas respecto a los créditos asignados de manera habitual.*

*Se incorporan a continuación las partidas presupuestarias de gasto e ingreso del programa 5141 que se han encontrado en el presupuesto para 2021 que tienen relación o pueden tener relación con el transporte por cable. Añadir que, en el Proyecto de Presupuestos Generales de la CAE para 2022 no se ha encontrado ninguna partida de gastos específica y el presupuesto de ingresos coincide con la del ejercicio 2021.*



Adicionalmente, teniendo en cuenta lo expuesto en la memoria económica, habría que añadir también el presupuesto existente para la gestión del servicio del Funicular de la Reineta a la Esconrilla, cuya administración titular de la competencia es el Gobierno Vasco y cuyo servicio se presta a través de la sociedad pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, S.A., pero el presupuesto de esta sociedad pública no contiene ninguna dotación diferenciada para ello, ni en el gasto, ni el ingreso.

Así, el detalle presupuestario es el siguiente:

Programa 5141.Gastos. Única partida específica relacionada con el Transporte por cable:

08	5141	31	6		Inversiones reales		200.000
08	5141	31	62		Otras inversiones		200.000
08	5141	31	622		Construcciones		200.000
08	5141	31	62281		Construcciones en curso		200.000
08	5141	31	62281	001	Adecuaciones de transporte por cable. Crédito de compromiso: 2022: 0,10 M; Total: 0,10 M.	200.000	

Programa 5141.Total ingresos del programa:

08					PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, VIVIENDA Y TRANSPORTES		52.000
08	5141				PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE		52.000
08	5141	31			Dirección de Planificación del Transporte		52.000
08	5141	31	3		Tasas, precios públicos y otros in. derecho públ.		52.000
08	5141	31	31		Tasas		2.000
08	5141	31	318		Otras tasas de normativa no propia de la CAE		2.000
08	5141	31	31803		Capac. prof. consej. seguridad transporte m. pel.		2.000
08	5141	31	31803	000	Capac. prof. consej. seguridad transporte m. pel.	2.000	
08	5141	31	39		Diversos ingresos en régimen de derecho público		50.000
08	5141	31	391		Recargos, multas e intereses de ingr. derecho pu.		50.000
08	5141	31	39159		Otras multas y sanciones		50.000
08	5141	31	39159	000	Otras multas y sanciones	50.000	
					TOTAL	52.000	52.000

Con todo ello, teniendo en consideración la documentación disponible, esta Dirección de Presupuestos emite informe favorable al Anteproyecto de Ley de Transporte por cable.

En cualquier caso, resulta oportuno realizar la observación de que los recursos requeridos por la aplicación de la norma deberán acomodarse a lo que establezcan las leyes de Presupuestos Generales de la C.A.E.”

E) En lo que se refiere a la incidencia económica de la entrada en vigor de la ley para otras administraciones, particulares y la economía en general, la memoria económica expresa, escuetamente, que:

**“Repercusión económica de la iniciativa sobre las Diputaciones Forales.**



*La entrada en vigor del anteproyecto de ley no tiene repercusión económica para las Diputaciones Forales, ya que no les atribuye competencias en esta materia.*

### ***Repercusión económica de la iniciativa sobre las Corporaciones Locales-***

*En relación a los servicios de transporte por cable de ámbito urbano, el anteproyecto de ley atribuye competencias para su establecimiento, gestión, inspección y sanción, a favor de municipios de más de 50.000 habitantes, así como la subrogación en la posición del Gobierno Vasco en aquellos servicios que estén o hayan estado sujetos a concesiones administrativas.*

*Por lo que respecta al funicular de Igueldo, se gestiona a su riesgo y ventura por la empresa Monte Igueldo, SA, por lo que lo dispuesto en el anteproyecto de ley no tiene incidencia económica directa en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.*

*En cuanto al funicular de Artxanda, hemos de señalar que el Ayuntamiento de Bilbao ya lo gestiona desde hace largo tiempo, al ser el propietario de la empresa concesionaria Funicular de Artxanda, SA, por lo que el anteproyecto de ley no tendrá especial incidencia económica.*

*En relación a los ascensores de servicio público que estén o hayan estado explotados en régimen de concesión administrativa, a los que se refiere la Disposición Transitoria segunda del anteproyecto de ley, destacamos que el ascensor de Solokoetxe se explota por la empresa concesionaria a su riesgo y ventura, por lo que lo dispuesto en el anteproyecto de ley (DT 2ª) no tiene incidencia económica directa en el Ayuntamiento de Bilbao. En el caso de los Ascensores de Begoña y Arangoiti, las respectivas concesiones están caducadas tras el abandono de la explotación por parte de las empresas concesionarias, que siguen siendo propietarios de las instalaciones. La incidencia económica de lo dispuesto en el anteproyecto de ley dependerá de las decisiones que adopte el Ayuntamiento de Bilbao en relación con los citados ascensores. A este respecto recordamos que el citado Ayuntamiento ya gestiona un total de cuarenta y cinco ascensores de uso público a través de la sociedad municipal Funicular de Artxanda, SA”.*

Se detecta, también aquí, insuficiencia de la memoria a la hora de medir las consecuencias, en términos económicos y financieros, que la ejecución de las medidas previstas en la ley pueda acarrear para las entidades locales (tanto desde el punto de vista de los gastos como de los ingresos), ni para las otras entidades o los particulares afectados por las medidas de la ley. Debe completarse la memoria también en este aspecto del anteproyecto.



La memoria señala, por otro lado, que el anteproyecto no tiene repercusión económica directa sobre la economía en general.

Siendo lo expuesto cuanto cabe referir sobre la norma propuesta, se da traslado del presente informe a la instancia promotora, a fin de que se incorpore al expediente tramitado.