MEMORIA LABURRA, EUSKADIKO MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN LEGE-AURREPROIEKTUA IZAPIDETZEKO PROZEDURARI BURUZKOA.

Memoria hau Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10. artikuluaren 2. paragrafoan xedatutakoa aplikatuz egin da.

1. ARAU-EKIMENAREN AURREKARIAK ETA JUSTIFIKAZIOA DESKRIBATZEA.

Arau-ekimenaren aurrekariak eta justifikazioa deskribatzea.

Mugikortasun jasangarriaren kontzeptuak berekin dakar planteamendu integratu eta multimodal baten beharra, herritarrek bidaiarien eta salgaien garraioaren arloan dituzten beharrei behar bezala erantzungo diena, eta, aldi berean, egungo garraio-eredutik eratorritako ingurumen- eta gizarte-inpaktua arintzen edo murrizten lagunduko duena; izan ere, horrek administrazio publikoen eta EAEko gizarte osoaren ekarpena eskatzen du.

Garraio jasangarria lortzeak esan nahi du erabiltzaileak garraio horren zati egituratzailea izatea, eta eskumena duten administrazioek herritarren egungo ohituretarako garraio-alternatibak sustatu behar dituzte, hain kutsagarriak ez direnak, irisgarriak eta lurralde-kohesioa modu integratuan sustatzen dutenak.

Lege honen helburuetako bat da administrazioei mugikortasun jasangarriaren arloko plangintza-tresnak ematea, besteak beste, garraioak hirietan eragiten duen kutsadura modu zorrotzean murrizteko, Europako politiken ildotik, emisioak murrizteko, hiri-pilaketak arintzeko eta garraio publikoa hobetzeko neurrien konbinazio eraginkorraren bidez. Horretarako, energia berriztagarrien erabilera sustatu behar da, eta, betiere, mugikortasun-beharrei erantzuteko garraio-sare egokia bermatu behar da.

Europako Batzordeak 2018ko azaroaren 28an onartutako “2050 Estrategia” dokumentuan ezarritakoaren ildotik, egin beharreko jarduketak egin behar dira. Horiek administrazio publikoek bultzatzen dituzte, garraioaren arloan ere klimaren neutraltasuna lortzeko. Horretarako, mugikortasun jasangarria bultzatu behar da. Mugikortasun jasangarriaren helburu osoa administrazio publikoek gizarte- eta ingurumen-arazoei erantzutea da, ingurumen-inpaktuak sortu dituela frogatu duen garraio-eredu baten ondorioz. Eredu horrek gaur egun, ondorio sozial, ekonomiko eta urbanistiko nabarmenak ditu, besteak beste, berriztagarriak ez diren iturrien energia-kontsumoan, zenbait kutsatzailek airearen kalitatean duten immisio-mailan eta horrek klima-aldaketarekin duen harremanean, indize akustikoen aldaketan edo dauden azpiegiturek hiriguneetan duten eraginean.

Este documento es una representación del original disponible a través del **localizador** y la **sede electrónica** indicados al pie de página.
Dokumentu hau jatorrizkoaren irudikapen bat da, orri-oinean adierazitako **lokalizatzailearen** eta **egoitza elektronikoaren** bidez eskuragarri dagoena.

LOKALIZATZAILEA / LOCALIZADOR: J0D0Z-T3J22-0BW5
EGOITZA ELEKTRONIKOA / SEDE ELECTRÓNICA: https://euskadi.eus/lokalizatzailea / https://euskadi.eus/localizador
SINATZAILE / FIRMANTE: IVAN PEDREIRA LANCHAS | 2022/03/23 08:44:31

Ildo horretatik, 2019ko abenduaren 11n, Europako Batzordeak “Europako Itun Berdea” argitaratu zuen. Itun horrek, besteak beste, berariaz aipatzen ditu estatu kideek mugikortasunaren eta garraioaren arloan dituzten erronkak. Horri dagokionez, aipatutako dokumentuak zehazten du garraioa Europar Batasuneko berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena dela, eta hori garrantzitsua da 2050erako neutraltasun klimatikoa lortzeko.

Era berean, Europako Itun Berdeak garraio multimodala bultzatu beharra ezartzen du, trenbideko garraioa sustatuz eta, nolanahi ere, mugikortasun automatizatua eta konektatua sustatuz, kudeaketa-sistema adimendunen bidez.

Europako Itun Berdean aurreikusitako jarduketen artean, Europako Batzordeak, 2020ko abenduaren 9an, “Mugikortasun jasangarri eta adimendunerako Estrategia” aurkeztu zuen, eta Europar Batasuneko garraio-sistemak eraldaketa ekologikoa eta digitala lortzeko eta etorkizuneko krisien aurrean erresilienteagoa izateko oinarriak ezarri zituen.

Euskadin mugikortasun jasangarria arautzen duen arau-esparru komuna ezartzeko, eta 10.32 artikuluan Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumen esklusiboa aitortzen duen Euskal Herriko Autonomia Estatutuan ezarritakoa oinarri hartuta, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbideen, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioen, portuen, heliportuen, aireportuen eta meteorologia-zerbitzuaren arloetan, Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoari kalterik egin gabe, testu honek esparru programatiko bat finkatu nahi du.

XII. Legegintzaldiko (2020-2024) Gobernu Programa Gobernu Kontseiluaren 2020ko urriaren 13ko Erabakiaren bidez onartu zen. Dokumentu honek, bertan deskribatzen diren helburuak betetzeko, jarduketa-ildo batzuk jasotzen ditu, eta horien artean honako hau nabarmentzen da: "I. ardatza: oparotasuna. Enplegua eta ekonomia suspertzea". Esparru horretan, zenbait ekintza biltzen dira, eta, zehazki, 5. jarduketa-eremua, “Azpiegiturak eta Garraio Jasangarria”; horren barruan dago 32. Konpromisoa: “Mugikortasun Jasangarria”. Konpromiso horren barruan dago 1. Ekimena, “Mugikortasun Jasangarriaren Legea onartzea”, legegintzaldi honetan garatu beharreko zeregin gisa.

Bestalde, XII. Legegintzaldiko Legegintza Egutegiak (2020-2024), Gobernu Kontseiluaren 2020ko azaroaren 10eko Erabakiaren bidez onartuak, orain izapidetzen ari den Euskadiko mugikortasun jasangarriaren lege-proiektua jasotzen du.

Proposatutako erregulazioaren edukia.

Lege-aurreproiektuak bost kapitulu, hiru xedapen gehigarri, xedapen iragankor bat eta bi azken xedapen ditu.

I. kapituluak, xedapen orokorrei buruzkoak, legearen xedea, aplikazio-eremua, printzipioak eta helburuak zehazten ditu, baita gai horretan eskumenak dituzten EAEko administrazio publikoen arteko eskumen-banaketa ere.

II. kapitulua mugikortasun jasangarria sustatzeari buruzkoa da, eta administrazio guztientzat ezartzen ditu mugikortasun jasangarriaren arloko eskumenak gauzatzeko eta politikak definitzeko oinarriak. Horrek azpimarratzen du araututako gaiaren zeharkakotasuna, eta berariaz aipatzen ditu mugikortasun aktiboa, garraio publikoa, trenbideko salgaien garraioa, hezkuntza eta irisgarritasuna.

III. kapituluak, mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnei buruzkoak, EAEko administrazio publikoen eta gizarteko beste sektore batzuen plangintza-tresnak azaltzen ditu, eta zehazki arautzen ditu mugikortasun-planen administrazio eskuduna, edukia eta indarraldia, baita planen ebaluazioa eta jarraipena egiteko modua ere.

Plan horiek funtsezko dokumentuak dira legearen helburuak lortzera bideratutako politikak definitzeko, eta, nolanahi ere, koordinazioa eta lankidetza administratiboa sustatzen dituzte.

Aurreproiektu honek, IV. kapituluan, informazio eta parte-hartze publikoa sustatzeko eta bultzatzeko zenbait artikulu eskaintzen ditu, eta administrazioei zenbait betebehar ezartzen dizkie informazio publikoaren informazio eta hedapenaren arloan. Era berean, herritarrek informazio hori ezagutzeko duten eskubidea aitortzen du, eta, administrazio publikoek beren jardunean bete behar duten gardentasun-printzipioaren mesedetan, EAEko gizarteak mugikortasun jasangarriari buruzko erabakiak hartzeko prozeduretan, zeharka eragiten dutenetan, parte-hartze erreal eta eraginkorra izatea zehazten du.

V. kapitulua mugikortasuna kudeatzeko tresnei buruzkoa da, eta berariaz aipatzen ditu tarifa-sistema, garraio publikoko tituluen beharrezko elkarreragingarritasuna, mugikortasun- eta fiskalitate-politiken finantzaketa, eta zerbitzu-planak eta garraio-azpiegiturak.

Azkenik, hiru xedapen gehigarri, xedapen iragankor bat eta bi azken xedapen ditu arau-testuak, legearen helburuak betetzen direla bermatzeko.

Lehenengo Xedapen Gehigarriak ezartzen du Errepideko Bidaiari Garraioaren martxoaren 18ko 4/2004 Legeak araututako garraio-planen edukia lege honetan araututako mugikortasun-planetan sartu ahal izango dela. Horretarako, administrazio eskudunek orain arte ez dituzte onartu lege horretan eta hura garatzeko erregelamenduan (apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuaren bidez onartua) aipatzen diren errepideko bidaiari-garraioko planak.

Bigarren Xedapen Gehigarriak bi urteko epea ezartzen du lege hau indarrean sartzean noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluek Euskal Autonomia Erkidegoko garraiobide guztietan elkarreragingarritasun osoa izan dezaten. Bi urteko epe hori nahikoa da helburu hori lortzeko, une honetan elkarreragingarritasuna zein egoeratan dagoen kontuan hartuta. Horri dagokionez, informazio gisa, erantsi dezakegu jada hainbat jarduketa egin direla elkarreragingarritasunaren esparruan. Hona hemen:

2014an, BAT-BARIK-MUGI txartelen elkarreragingarritasunerako Masterplana egin zen. Bertan, Arabako, Bizkaiko eta Gipuzkoako garraio publikoko sistemen esparruan gauzatu behar diren jarduketak zehazten eta balioesten dira, gaur egun Euskadin dauden hiru tarifa-sistemen arteko elkarreragingarritasun-egoera lortzeko.

Horrela, Masterplanean aurreikusitako proiektu pilotuak ezartzen jarraitu da, honako hauetan elkarreragingarritasuna abian jarrita: Bilboko tranbia (2014ko uztaila); La Reinetako Funikularra (2014ko azaroa); Vitoria-Gasteizko tranbia (2015eko apirila); Euskotrenen linea orokorra (2016ko maiatza); Metro Bilbao (2016ko ekaina). Gainera, 2017an, Donostiako autobusen (DBUS) elkarreragingarritasuna gauzatu zen (2017ko otsaila), eta Metro Bilbaoren 3. linearen inaugurazioa (2017ko apirila).

Gaur egun, TUVISA, Alavabus, Lurraldebus eta Metro Bilbaoren (Mugi) arteko elkarreragingarritasuna lantzen ari dira, eta, gainera, hiru lurralde historikoetako konpentsazio-zentroak koordinatzeko eta eguneratzeko lanak egiten ari dira.

Azkenik, adierazi behar da arau-testu honek, aldi berean, mugikortasun jasangarriaren arloan eragina duten sektoreko arauak hartu dituela kontuan, baita Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak argitaratutako plangintza-tresnak ere, mugikortasun jasangarriaren arloko helburuak lortzea sustatzeko, horiek gizarte osoaren onerako izan daitezen.

Oinarriak eta bideragarritasun juridiko eta materiala.

Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumena

Lege-aurreproiektua juridikoki eta materialki bideragarria da; izan ere, Euskal Herriko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluaren arabera, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen esklusiboa du, besteak beste, lurreko garraioen, trenbideen eta garraiobide horien arloan, baita kable bidezko garraioaren arloan ere. Eskualdatze horiek abuztuaren 25eko 2488/1978 Dekretuaren eta ekainaren 19ko 1446/1981 Errege Dekretuaren bidez gauzatu ziren.

Era berean, lege-testu horren 10.25 artikuluak eskumen esklusiboa aitortzen dio Euskal Autonomia Erkidegoko jarduera ekonomikoaren sustapenaren, garapenaren eta plangintzaren arloan, ekonomiaren antolamendu orokorrarekin bat; 10.31 artikuluak eskumen esklusiboa aitortzen dio hirigintzaren eta lurralde-antolamenduaren arloan, eta 11.1.a) artikuluak, berriz, ingurumenaren eta ekologiaren arloan Estatuko legeria garatzeko eta betearazteko eskumena.

Eskumen organikoa:

Lehendakariaren irailaren 6ko 18/2020 Dekretuak, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioko sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituenak eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituenak, 11.1.i) artikuluan Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailari esleitzen dizkio Euskal Autonomia Erkidegoko lurreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioen arloko egitekoak eta jardun-arloak.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren barruan, eta sail horren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuan xedatutakoarekin bat, Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetzari dagokio lurreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioen jarduketa-eremua zuzentzea eta koordinatzea [14.1.c artikulua], eta, horretarako, xedapen orokorren proiektuak sustatu ahal izango ditu [7.d artikulua], eta Garraio Plangintzaren Zuzendaritzaren eskumenen artean dago izaera orokorreko gaiak lantzea eta izapidetzea [8.b artikulua].

Eskumen funtzionala.

Bestalde, urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuaren 4.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuari dagokio Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legearen 26. eta 28. artikuluetan ezarritako eskumenak erabiltzea, baita Sailari esleitutako egiteko eta jardun-arloen esparruan indarreko legeriak esleitzen dizkionak ere. Zehazki, lehen aipatutako artikuluak [26.8 artikulua] ahalmena ematen dio bere eskumeneko gaiei buruzko lege-proiektuak proposatzeko Jaurlaritzari, onar ditzan.

Lehen esan bezala, eta Sailaren barruan, Garraio Plangintzaren Zuzendaritza mende duen Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetzako titularrari dagokio ekimena artikuluak [14.4 artikulua]; beraz, zuzendaritza horren eskumena da arau-testuaren proiektua egitea.

Ordenamendu juridikoan izango dituen ondorioak.

Lege-aurreproiektu hau Euskal Autonomia Erkidegoak lurreko garraioen, trenbideen eta bitarteko horien bidezko garraioaren eta kable bidezko garraioaren arloan duen eskumen esklusiboa baliatuz izapidetzen da (Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluan jasota dago eskumen hori), eta mugikortasun jasangarri eta seguruaren garapen integrala lortzeko printzipioak eta helburuak ezarri nahi ditu, baita mugikortasun jasangarri hori lortzeko behar diren tresnak eta prozedurak antolatu ere, mugikortasun jasangarrian eragina duten arau sektorialak errespetatuz.

Egungo ordenamendu juridikoan eta **mugikortasunaren** arloan izango dituen ondorioei dagokienez, estatu-mailan honako hauek nabarmenduko ditugu: 34/2007 Legea, azaroaren 15ekoa, airearen kalitateari eta ingurumenaren babesari buruzkoa; 2/2011 Legea, martxoaren 4koa, Ekonomia Iraunkorrari buruzkoa; 7/2021 Legea, maiatzaren 20koa, Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzkoa; eta Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren 2030erako Estrategia, Ministro Kontseiluaren 2021eko abenduaren 10eko Akordioaren bidez onartua. Autonomia-erkidegoaren eremuan, honako hauek nabarmentzen ditugu: 4/2004 Legea, martxoaren 18koa, Errepideko Bidaiari Garraioarena; eta, bereziki, 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoarena; eta, 254/2020 Dekretua, azaroaren 10ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa.

Lurralde antolamenduari eta ingurumenarenari dagokienez, autonomia-erkidegoaren eremuan honako hauek nabarmentzen ditugu: 10/2021 Legea, abenduaren 9koa, Euskadiko Ingurumen Administrazioari buruzkoa; 2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzkoa; 4/1990 Legea, maiatzaren 31koa, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa; eta 2050erako EAEko Klima Aldaketaren Estrategia.

Euskadiko Garraio Agintaritzari dagokionez, abenduaren 15eko 5/2003 Legea nabarmendu nahi dugu. Lege hori aldatu egin da, 5.1.5 artikuluan atal berri bat sartzeko, Euskadiko mugikortasun jasangarriko planari buruzko nahitaezko txostenari dagokionez.

Garraioari buruzko informazio-sistemei dagokienez, Europako esparruan nabarmentzekoa da Batzordearen 2017ko maiatzaren 31ko 2017/1926 (EB) Erregelamendu Eskuordetua, 2010/40/EB Zuzentaraua osatzen duena, Batasun osoko joan-etorri multimodalei buruzko informazioa emateari dagokionez.

Ekonomian eta aurrekontuetan izango duen eragina.

Abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.3 artikuluan xedatutakoaren arabera, dagokion memoria ekonomikoa egin da. Bertan, etorkizuneko arauaren aplikaziotik eratorritako kostua eta haren aplikazioak EAEko Aurrekontu Orokorretan izango duen eragina aztertu dira. Halaber, memoria horretan, arauak beste administrazio batzuetan eta partikularretan duen eragina aztertzen da, baita ekonomian oro har duena ere.

2. XEDAPEN OROKORRAREN PROIEKTUA IZAPIDETZEA.

Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legeak ezarritako iter prozesalari jarraitu zaio xedapen orokorraren proiektua izapidetzeko.

Horretarako, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektua honela izapidetu da:

1. Aldez aurreko kontsulta publikoaren agindua, 2020/11/11n sinatua
2. Hasteko agindua, 2021eko otsailaren 5ean sinatua.
3. Lege-aurreproiektuaren proposamena eta justifikazio-memoria teknikoa, memoria ekonomikoa eta genero-eraginari buruzko aurretiazko txostena idaztea.
4. Aldez aurreko onespen-agindua, 2021eko martxoaren 25ean sinatua.
5. Saileko Zerbitzu Zuzendaritzaren txosten juridikoa, 2021/04/09koa.
6. Eusko Legebiltzarrera bidaltzea lege-aurreproiektuaren testua eta aldez aurreko onespen-agindua, Jaurlaritzari buruzko 7/1981 Legearen 56.1 artikulua aplikatuz.
7. Eusko Jaurlaritzako gainerako sailekin batera ezagutzea Legesarearen bidez, oharrik egin gabe.
8. Jendaurreko informazioaren izapidea, 2021eko apirilaren 14ko Ebazpena (2021eko apirilaren 21eko EHAA).
9. Erakunde hauei entzuteko izapidea (2021/04/21):
   - Foru-aldundiak: Araba, Bizkaia eta Gipuzkoa.
   - Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioa – Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusia.
   - EUDEL – Euskadiko Udalen Elkartea.
   - Gipuzkoako Garraioen Lurralde Agintaritza
   - Bizkaiko Garraio Partzuergoa
   - Euskal Trenbide Sarea (ETS)
   - Euskotren.
   - Kontsumobide.

10. Beste sail batzuei entzuteko izapidea (2021/04/21):
    - Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila.
11. Nahitaezko txostenen eskaera (2021/04/14):
    - Hizkuntza-normalizazioa, azaroaren 6ko 233/2012 Dekretuaren 3. artikuluan xedatutakoa aplikatuz, abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 11. artikuluarekin lotuta.
    - Emakunde, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 19.etik 22.era bitarteko artikuluak aplikatuz.
    - Euskadiko Kontsumoko Kontsulta Batzordea, Abenduaren 22ko 6/2003 Legearen 36. Artikulua aplikatuz.
12. Emakunderen txostena, 2021eko apirilaren 29koa.
13. Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostena, 2021eko apirilaren 20koa.
14. Kontsumoko Aholku Batzordearen txostena, 2021/05/13koa.
15. Entzunaldiaren eta jendaurreko informazioaren izapidean jasotako alegazioak.
16. Euskadiko Tokiko Gobernuen Batzordearen txostena, 2021/07/29koa.
17. Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen 7/21 Irizpena, 2021/09/16koa.
18. Euskadiko Tokiko Gobernuen Batzordearen Aldebiko Batzordearen 2021eko irailaren 28ko bilera.
19. Txostena, Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitaletarako Zuzendaritzarena, 2021/11/05ekoa.
20. Aurrekontu Zuzendaritzaren txostena, 2021/11/11koa.
21. Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena, 2021eko azaroaren 23koa
22. Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren 25/2022 Irizpena, 2022/02/16koa.

3. JASOTAKO NAHITAEZKO TXOSTENEN LABURPENA.

3.1. SAILEKO ZERBITZU ZUZENDARITZAREN TXOSTEN JURIDIKOA.

Lege-aurreproiektuaren izapidetzeari dagokionez, baita eskumen-alderdiei eta arau-esparruari dagokienez ere, ondorioztatzen da izapidetzean errespetatu egin direla abenduaren 22ko 8/2003 Legean, ekainaren 30eko 7/1981 Legean eta hura garatzeko araudian xedatutakoa, kontuan hartu direla beste araudi batzuk, eta inplikatutako administrazioen eskumenak errespetatzen dituztela.

Azken puntu horretan, eta lege-aurreproiektuak udal-eskumenetan izan dezakeen eraginari dagokionez, nabarmendu behar da kontuan hartu behar dela hiri-mugikortasuneko planak onartzeko betebeharra ez duela aurreproiektuak ezartzen, baizik eta Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean jasotako erregulazioa jasotzera mugatzen dela.

Beraz, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko Legearen (ETEL) 18.3 artikuluak ezartzen du udalerriei eskumen propioak esleitzen dizkieten legeek edo propiotzat esleitutako eskumenetatik eratorritako zerbitzu, jarduera edo prestazioen zehaztapena dakarten erregulazioek eranskin espezifiko batean jaso beharko dutela udalerrien finantza-nahikotasuna bermatzeko beharrezko baliabideen zuzkidura. Aurreproiektu honetan ezin da eranskin hori eskatu.

Egia da aurreproiektuak eskakizun gehigarri bat ezartzen diola hiri-mugikortasuneko plan horiek onartzeko prozedurari – Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planarekin bat datozela justifikatzen duen txosten bat sartzea –, eta zehaztapen espezifiko batzuk ezartzen ditu plangintzaren eta mugikortasun jasangarriaren arloan, baina eskakizun horiei aplikatu beharko litzaieke Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak 188/2019 Irizpenean ezarritakoa.

Artikuluen azterketari dagokionez, honako ohar hauek egin dira, labur-labur:

- Aplikazio-eremuari buruzko **2. artikuluan,** adierazi behar da legeak irismen handiagoa duela plangintza-tresnei buruzko erregulazioarena baino; beraz, ez dator bat errealitatearekin arauaren aplikazio-eremua tresna horiena dela esatea.

Erantzuna: proposamena onartu da. 2. artikulua aldatu da, eta aplikazio-eremua zabaldu da administrazio publiko eskudunek garraioko mugikortasun jasangarriari buruz garatzen dituzten plangintza- eta kudeaketa-tresnetara eta politiketara.

- Definizioen **5. artikuluan,** komeni da “trafikoa baketzea” gaiari buruzkoa ere sartzea. Kontzeptu hori aurreproiektuaren 8.2 artikuluan jasota dago, eta, berria izanik, ez dator beste araudi aplikagarri batean.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen definizio hori arauaren testuan sartzea.

- Aurreproiektuaren **15. artikulua**n araututako Lurralde Historikoetako mugikortasun jasangarriko planei dagokienez, komeni da arau-testuak EAEko Jasangarritasun Energetikoaren Legearen 24. artikuluan araututako mugikortasun-planekin duten loturari buruzko erreferentziaren bat jasotzea.

Erantzuna: EAEko Jasangarritasun Energetikoari buruzko Legearen 24. artikuluak adierazten duen gauza bakarra da foru-aldundiek mugikortasun-planak onartuko dituztela hiri-mugikortasuneko planek estaltzen ez duten gainerako lurraldearen hiriarteko mugikortasuna estaltzeko, zehaztapen gehiagorik gehitu gabe.

- Bestalde, apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuan araututako errepideko garraio-planei dagokienez, aurreproiektuak plangintza-tresna desberdinak mantentzea erabaki du: errepideko garraio-planak eta garraio jasangarriko planak. Plangintza-tresnak mantentzeko aukera horrek errespetatu egiten du erakunde-esparruen antolamendu-autonomia, baina plangintza-tresna gehiegi sor ditzake, eta horrek zaildu egiten du, berez, haien arteko koherentzia.

Ikuspuntu horretatik, zuzenagoa litzateke bi tresna horiek bakar batean sartu beharra, are gehiago kontuan hartuta, espedienteari erantsitako justifikazio-memoriak dioen bezala, “administrazio eskudunek orain arte ez dituztela onartu lege horretan eta hura garatzeko erregelamenduan (apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuaren bidez onartua) aipatzen diren errepideko bidaiarien garraio-planak”. Egoera horretan, foru-aldundiek eta udalek onartu behar dituzten mugikortasun jasangarriko planek Errepideko Bidaiari Garraioaren martxoaren 18ko 4/2008 Legean araututako garraio-planetan jasotako zehaztapenak nahitaez jaso ditzaten eskatzeak berekin ekarriko luke administrazio publikoek onartu beharreko plangintza-tresnak murriztea.

Erantzuna: egokitzat jotzen da aipatutako plangintza-tresnak mantentzea.

- Aurreproiektuak **13. artikuluan** jasotzen du, aurreko legegintzaldian izapidetu zena ez bezala, plangintza-tresnek bermatu behar dutela irisgarritasuna sustatzeko araudia betetzen dela. Horri dagokionez, aurreproiektua idatzi duenaren borondatea laudagarria denez, plan horiek nekez bermatu ahal izango dute arau bat betetzea, plangintza-tresnen ezaugarri den hertsadura juridikorik ezaren ondorioz. Agian aurreproiektuak kontrakoa planteatu beharko luke: plangintza bera irisgarritasuna sustatzeko arauditik eratorritako betebeharrak kontuan hartuta egin behar dela.

Erantzuna: proposamena onartu da. 13.4 artikulua aldatzen da, eta ezartzen da mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnek kontuan hartuko dituztela irisgarritasuna sustatzeko arauditik eratorritako betebeharrak.

- Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana, Aurreproiektuaren **14. artikuluan** arautua, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak aurreko legegintzaldian izapidetutako testuari buruz eman zuen irizpenaren arabera, “nahiago izan du bere izaera autonomoari eutsi, eta ez da, formalki behintzat, lurralde-plan sektorialtzat jo, kategoria hori merezi izan baitezake lurraldean duen eraginagatik, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko 4/1990 Legearen arabera (16. artikulua).” Aurreproiektuaren aukera horren aurrean, harrigarria da hura onartzeak dekretu forma hartzea eta EHAAn argitaratzea, EAEko Administrazio Orokorrak erabili ohi dituen plangintza-tresnek ez baitituzte irizpide horiek jarraitzen.

Onespen-prozedurari dagokionez, adierazi behar da, planaren hasierako onespenaren ondoren jendaurreko informazioaren izapidea aurreikusten denez, Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 83. artikuluaren arabera, hasierako onespenaren agindua aldizkarian argitaratzeko prozeduratik ken daitekeela EHAAn iragarkia argitaratzea. Uste da parte-hartzearen eta gardentasunaren printzipioak nahikoa bermatuta daudela EHAAn jendaurreko informazioaren izapidea argitaratzearekin; beraz, administrazio-sinplifikazioaren printzipioa errespetatzeak gomendatzen du izapide berean sartzea aurreproiektuan aurreikusitako bi argitalpenak EHAAn.

Erantzuna: proposamena partzialki onartu da. 14.4.a) artikulua aldatu da, eta aurreikusitako prozeduratik kendu da hasierako onespenaren agindua aldizkarian argitaratzea.

- **19. artikuluak** ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak arautzen ditu, eta mugikortasunaren ingurumen-eraginei eta mugikortasun-sistemari berari buruzko parametro jakin batzuen ebaluazioa eskatzen du. Irizpide horiek aurreproiektuan aurreikusitako mugikortasun jasangarriaren plangintza-tresna guztiei aplikatzen zaizkie. Hala ere, gure ustez zaila izan daiteke tresna horiek guztiek – Lantokietako mugikortasun-planek eta udalerri txikietako hiri-mugikortasuneko planek – Adierazle horiek jasotzea.

Erantzuna: 19.1 artikuluko a), b) eta c) idatz-zatietan ezarritako adierazleei eustea egokitzat jotzen da. Horiek "adibidez" espresioaren bidez zehazten dira; beraz, ez dago zerrenda zehatza.

- V. kapituluan araututako mugikortasuna kudeatzeko tresnei dagokienez, **26. artikuluak** ez die, beraz, garraio-agintaritzei tarifak ezartzeko eskumena ematen, horiek proposatzeko eskumena baizik. Hala ere, eskumen-esleipen hori "bere sortze-tresnaren arabera" egiten dela gertatzen da. Badirudi formula horren bidez garraio-agintaritzen erregulaziora jo nahi dela soilik, halako moldez non proposamen-funtzio hori izango luketen ala ez, beren erregulazioak ezartzen duenaren arabera.

Erantzuna: egokitzat jotzen da tarifak proposatzeko eskumena esleitzeari dagokionez garraioko lurralde-agintaritzak sortzeko tresnara jotzea. Horretarako, esan dezakegu gaur egun Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza, Bizkaiko Mugikortasunaren Agintaritza eta Arabako Mugikortasunaren Agintaritza sortzeko hitzarmenek beren eginkizunen artean biltzen dutela tarifen proposamena.

- Garraio-tituluen elkarreragingarritasunari dagokionez, **27. artikuluak** elkarreragingarritasunaren nahitaezkotasuna zehazten du, eta **Bigarren Xedapen Iragankorrak** 2 urteko gehieneko epea ezartzen du helburu hori finkatzeko. Espedienteari erantsitako justifikazio-memoriak elkarreragingarritasuna une honetan zer egoeratan dagoen zehazten du, eta hortik ondorioztatu beharko litzateke ezarritako epea nahikotzat jotzen dela. Komenigarria litzateke horri buruzko adierazpen argi bat egitea, 2 urteko epe hori ezartzea justifikatzeko.

Erantzuna: proposamena onartu da, eta memorian berariaz adierazi da 2 urteko epe hori nahikoa dela, elkarreragingarritasuna gaur egun zein egoeratan dagoen kontuan hartuta.

- **Lehenengo Xedapen Gehigarriak** Euskal Autonomia Erkidegoko Trenbide Segurtasuneko Agentziaren sorrera arautzen du, oso eduki laburrarekin, haren izaera juridikoa zehaztuz eta haren eginkizunak eta antolaketa-egitura geroagoko erregelamendu bidezko garapen batera igorriz.

Funtsezkoa da behar bezala justifikatzea Agentziaren sorrera eta hautatu den izaera juridikoaren aukera zehatza, eta, gainera, testu arauemailea eta memoria ekonomikoa osatzea, barneko ekonomiaren kontrola eta kontabilitatea garatzen dituen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuan jasotako edukiekin, EAEko Sektore Publikoaren Lege Proiektua erreferentziatzat hartuta.

Erantzuna: prozeduraren fase honetan ez zen egokitzat jo arau-testua proposatutako zentzuan osatzea, kontuan hartuta gaur egun oraindik ez dagoela indarrean EAEko Sektore Publikoari buruzko Legearen proiektua, zeinaren edukia aldatu egin baitaiteke Eusko Legebiltzarrean izapidetzen den bitartean. Bestalde, nahikotzat jotzen da Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentziari buruzko justifikazio- eta ekonomia-memorian jasotako edukia. Hala ere, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2021eko azaroaren 23an egindako txostenaren ondoren, kendu egin da Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentziaren sorrera, Lehenengo Xedapen Gehigarrian aipatzen zena.

Enpresetan izango duen eraginari buruzko txostenari dagokionez, ondorioztatzen da izapidetzen ari den lege-aurreproiektuak ez duela eraginik enpresen eraketan, abian jartzean eta funtzionamenduan, eta ez zaiela inolako kargarik ezartzen enpresei, ez eraketan, ez abian jartzean, ez funtzionamenduan.

Legegintza-teknikako gaiei dagokienez, Gobernu Kontseiluak 1993/03/23an onartutako Gidalerroak errespetatzen direla ondorioztatu da, eta zenbait alderdi zuzentzeko gomendioa egin da. Era berean, adierazi du aurreproiektuak behar bezala erabiltzen duela hizkuntza ez-sexista.

Erantzuna: 5. artikuluaren idazketa zuzendu da eta definitzen diren kontzeptuak zenbakitu dira. 7. artikuluak bi paragrafo ditu; beraz, zenbakitu egin behar dira.

Azkenik, **eta ondorengo izapidetzeari** dagokionez, Tokiko Gobernuen Batzordearen txostena ETELen 90. artikuluan ezarritakoaren esparruan eskatu beharko dela azpimarratu du.

3.2.HIZKUNTZA-NORMALIZAZIOARI BURUZKO TXOSTENA.

Adierazten du bete egin dela 233/2012 Dekretuaren 4. artikuluan eta 8/2003 Legearen 7. artikuluak, halaber, ondorioztatzen du lege-aurreproiektu honetan jasotakoak ez duela beste eraginik izango euskararen erabileran.

3.3. EMAKUNDEren TXOSTENA.

Emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunak ezabatzeko eta berdintasuna sustatzeko neurriei dagokienez, adierazi du oso positiboa dela arauak **23. artikuluan** jasotzea parte-hartze publikoa genero-ikuspegia kontuan hartuta egingo dela.

Lege-aurreproiektuaren edukiari dagokionez, **hobetzeko proposamen** hauek egin dira:

- Kontuan hartuta, batetik, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen printzipio orokorrei buruzko 3. artikulua betetzen dela, eta, bestetik, Euskadik Garapen Jasangarrirako 2030 Agendaren inguruan hartutako konpromisoa, funtsezkoa dirudi **Zioen Azalpenean,** ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-dimentsioarekin batera, lege honek emakumeen eta gizonen berdintasunari eta genero-ikuspegiari buruzko dimentsioa ere jasotzea.

Erantzuna: onartu egin da. Aldaketa bat egin da zioen azalpeneko 3. paragrafoan.

- Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen 3.4 eta 16. artikuluetan aurreikusitakoaren arabera, **3. artikuluan** jasotako jarduketa-printzipioei dagokienez, komenigarria litzateke artikulu horretako a) idatz-zatian gehitzea mugikortasun jasangarria politika eta ekintza guztietan genero-ikuspegia txertatuko dela.

Erantzuna: ez da onartu. Termino inklusiboa erabiltzen da, besteak beste, emakumeen eta gizonen berdintasunari erreferentzia egiteko. Halaber, genero-ikuspegia txertatu da plangintza-tresnen berariazko erregulazioan (23.2 artikulua).

- Bestalde, 4/2005 Legearen 46. artikuluan adierazten denez, "EAEko herri-aginteek behar diren bitartekoak jarriko dituzte ingurumen, etxebizitza, hirigintza eta garraioaren arloko politikek eta programek genero-ikuspegia txerta dezaten. Horretarako, besteak beste, gai hauek hartuko dituzte kontuan: pertsonen segurtasuna, etxeko lanak egitea eta pertsonak zaintzea eta bizitza pertsonala, familia eta lana uztartzea erraztea, baita emakumeek aipatutako diseinu- eta gauzatze-prometan parte-hartze handiagoa izatea sustatzea ere". Beraz, agindu hori betetze aldera, gomendatzen dugu konpromiso horren aplikazioari erreferentzia egingo dion paragrafo bat eranstea III. kapituluan, plangintza-tresnei eta kudeaketa-organoei buruzkoan, eta hura garatzeko moduak aztertzea.

Erantzuna: ez da onartu. 23. artikuluan jasota dago.

- Komenigarria litzateke saileko berdintasun-teknikariak eta/edo emakumeen eta gizonen berdintasunean adituak diren langileek parte hartzea lege-aurreproiektu honetan araututako edozein plan aztertu eta egitean, prozesu osoan genero-ikuspegia txertatzeko.

Erantzuna: azalpen-alegazioa.

- Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleei buruzko **19. artikuluari** dagokionez, gomendatzen da erreferentzia bat egitea ebaluazio-prozesuan adierazle batzuk sortu eta/edo sartu beharrari, hiri-plangintzan ahaztutako emakumeen eta beste kolektibo batzuen mugikortasun- eta segurtasun-premien gogobetetasun-maila neurtu ahal izateko, eta denboran zehar emakume eta gizonengan dauden gizarte-aldaketak adieraztea, eredu jasangarriago batetik ebaluatuz, bai bizi-kalitateari dagokionez, bai ingurumenari dagokionez.

Erantzuna: ez da onartu. Adierazleak adierazgarriak dira, eta egokitzat jotzen den beste edozein adierazle sartzeko aukera ematen dute, plangintza-tresna bakoitza definituta.

- Bestalde, **garraioaren estatistiketan** *zaintzaren mugikortasuna* izeneko kontzeptu berri bat sartzea gomendatzen da, Inés Sánchez de Madariagak sortua. Kontzeptu honek kategoria berri bat definitzen du garraioaren inkestetarako, hiri-mugikortasunean generoaren dimentsioa kontuan hartzen duena.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen zehaztasun handiagoa ematea.

- Amaitzeko, gogorarazten dugu, 4/2005 Legearen 2.3 artikuluan adierazitakoaren arabera, 3., 16., 18.4 eta 23. artikuluak botere publiko guztiei eta botere publikoek kontratuak, hitzarmenak edo laguntzak sinatzen dituzten erakunde pribatu guztiei aplikatu behar zaizkiela. Hori dela eta, sexuaren arabera bereizitako datuak eduki behar dituzte, hizkera ez-sexista erabili behar dute, emakumeen eta gizonen presentzia orekatua sustatu behar dute erabakiak hartzeko eremu guztietan, zuzendaritza-organoetan eta organo kolegiatuetan, eta 4/2005 Legearen 3. artikuluak emakumeen eta gizonen berdintasunaren arloan ezartzen dituen printzipio orokorrak errespetatu behar dituzte. Ildo horretatik, betebehar horiek guztiak lege honen babesean egiten diren kontratu eta laguntzetan berariaz sartzea iradokitzen dugu.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen aurreproiektuaren testuan aipamen berezia egitea 4/2005 Legeari buruzko konpromisoei, lege hori zeharkakoa baita.

3.4. KONTSUMOKO AHOLKU BATZORDEAREN TXOSTENA.

Adierazi duenez, kideek alegaziorik aurkeztu ez dutenez, Batzorde honek aldeko txostena ematea erabaki zuen.

4. ENTZUNALDIAREN, JENDAURREKO INFORMAZIOAREN ETA BESTE ADMINISTRAZIO BATZUEI KONTSULTA EGITEAREN IZAPIDEAK.

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen Aurreproiektuari **aurretiazko kontsulta, entzunaldia, jendaurreko informazioa** eta **beste administrazio batzuei kontsulta** egiteko nahitaezko izapideak egin zaizkio, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 133. artikuluan eta Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 8. eta 9. artikuluetan xedatutakoaren arabera.

Arau-testuaren zirriborroa egin aurretik, honako hauei buruzko informazioa helarazi zitzaien herritarrei: a) ekimenarekin konpondu nahi diren arazoak; b) hura onartu beharra eta egokitasuna; c) arauaren helburuak; eta d) izan litezkeen bestelako aukera erregulatzaileak eta ez-erregulatzaileak, eta urriaren 1eko 39/2015 Legearen 133. artikuluan ezarritako **aurretiazko kontsultaren** bitartez iritzia ematera gonbidatu ziren. Kontsulta hori 2020ko azaroaren 11n hasi zen, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoaren egoitza elektronikoaren iragarki-taulan jarritako iragarkiaren bidez iragarri zen.

Ondoren, herritarrentzako **informazio publikoaren izapidea** egin zen, 2021eko apirilaren 21eko EHAAn iragarrita.

Era berean, aurreikusitako erregulazioak zuzenean eragin liezaiekeen hainbat erakundek eta administraziok ere parte hartu dute.

Hala, abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 9. artikuluan aurreikusitako **beste administrazio batzuek parte hartzeko eta haiei kontsulta egiteko izapidea** bete duten administrazio publikoak honako hauek izan dira: Estatuko Administrazioa, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioaren bitartez; hiru foru-aldundiak eta Euskadiko udalak, EUDELen bitartez.

Halaber, **entzunaldia** eskaini zaie **honako erakunde hauei:** Gipuzkoako Garraioen Lurralde Agintaritza; Bizkaiko Garraio Partzuergoa; Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca; Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SAU eta Kontsumobide.

Erregulazioak bere eskumen-eremuan duen eragina kontuan hartuta, arau-ekimena EAEko Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailaren esku jarri zen, xedapen orokorrak telematikoki izapidetzeko tresnaren bidez (Tramitagune), azter zezaten eta, hala badagokio, ekarpenak egin zitzaten.

Entzunaldiaren eta jendaurreko informazioaren izapide horien ondorioz, honako interesdun hauen alegazioen, oharren eta hobekuntza-proposamenen idazkiak jaso dira:

- MERCADONA SA.
- Aitzol Egia
- Elkartean-Euskadiko Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Elkarte Koordinatzailea
- Gasteizko Bizikleteroak
- Arabako Foru Aldundia - Mugikortasun Saila
- Bizkaiko Foru Aldundia - Azpiegitura eta Lurralde Garapen Saila.
- Bizkaiko Foru Aldundia - Iraunkortasuna eta Ingurune Naturala Zaintzeko Saila.
- Bizkaiko Garraio Partzuergoa
- EUDEL
- Donostiako Udala.
- Vitoria-Gasteizko Udala.
- Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Saila.

Alegazio, ohar eta proposamen horiek aztertu dira, eta lege-aurreproiektuaren instrukzio-fasean jasotako alegazioei eta hobekuntza-proposamenei erantzuteko txostena egin da (espedientean dago). Txosten horretan, aztertu ondoren baietsi diren ala ez adierazi da, eta, hala bada, lege-aurreproiektuaren hasierako testua aldatuko da.

5. EUSKADIKO TOKIKO GOBERNUEN BATZORDEAREN TXOSTENA.

Euskadiko Tokiko Gobernuen Batzordeak, 2021eko uztailaren 29an jasotako txostenean, honako hau **erabaki zuen:**

> “Lehenengoa.- Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektuak, uztailaren 16ko bertsioan, toki-erakundeen toki-autonomia eta finantza-nahikotasunaren printzipioa murriztea edo urratzea ekar dezaketen aurreikuspenak jasotzen ditu, eta, aldi berean, eskumen propioak eta, batez ere, betebehar berriak esleitzen dizkie udalerriei, eremu material bakoitzean dagozkien ahalmenak edo ahalak behar bezala esleitu gabe. Hori dela eta, Toki Erakundeei buruzko 2/2016 Legearen arabera, aurreproiektua zuzendu egin beharko da dokumentu honen V.

atalean adierazitako moduan, eta, gainera, eranskin espezifiko bat gehitu beharko zaio, aipatutako finantza-nahikotasuna ziurtatzeko behar diren baliabideen hornidurari buruzkoa.

Bigarrena.- Euskadiko Toki Erakundeei buruzko 2/2016 Legearen 2. eta 3. ataletan aurreikusitako ondorioetarako, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailari, legegintza-ekimenaren sustatzailea baita, eskatzea txosten honen edukia ikusita osorik onar ditzala bertan jasotzen diren aldaketak eta proposamenak, edo, bestela, artikulu horretan aurreikusitako aldebiko batzorderako deialdia egin dezala, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektuaren inguruan dagokion akordioa lortze aldera."

Aurreproiektuaren artikuluei buruzko gogoetak:

Txosten horren V. atalean, birplanteatu beharreko zenbait gai jasotzen dira, jarraian laburbiltzen direnak:

V.1. Zioen azalpena:

Zioen azalpenak toki-autonomiarekiko eta tokiko gobernuen finantza-nahikotasunarekiko errespetua nabarmendu beharko luke, eta artikuluetan txerta daitezkeen aldaketetara egokitu beharko litzateke, txosten honen edo ondorengo izapidetzean egiten den beste edozein jarduketaren arabera.

Erantzuna: ez da onartu. Zioen azalpenak behar bezala jasotzen ditu Gobernu Kontseiluak 1993ko martxoaren 23an onartutako gidalerroak, hau da, arau-testua egiteko arrazoiak, lortu nahi diren helburuak, araua gaitzen duten oinarri juridikoak, erregulazioaren printzipio eta ildo orokorrak eta indarrean dagoen araudian duen eragina.

V.2. Eskumenak esleitzea. Tokiko autonomia murrizteko edo urratzeko aukera. Mandatu eta betebeharren zehaztasunik eza.

- **6.1.c) artikuluak** orokorrean aipatzen du udalei dagokiela hiri-mugikortasuneko planen bidez hiri-mugikortasuneko politika planifikatzea; beraz, badirudi udal guztiak aipatzen dituela, nahiz eta Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearen 24.1 artikuluaren arabera, 5.000 biztanletik beherako udalak ez dauden behartuta mugikortasun-planak onartzera; beraz, lurralde historikoetako mugikortasun-planek estali beharko lukete, era berean, udalaren mugikortasun-planak diseinatzeko betebeharrak estaltzen ez duen lurraldeko hiriarteko mugikortasuna.

Dagokion zehaztapena egin beharko da, bai 6.1.c) artikuluan, bai 14. artikuluan ("Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana") eta 15. artikuluan ("Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriko Planak"), administrazio bakoitzari dagozkion ahalmenak edo ahalak egoki esleitzeko eta toki-gobernuek mugikortasun-plangintzako tresnetan parte-hartze aktiboa izateko sistema bat definitzeko.

Erantzuna: lege-aurreproiektuak, 6. artikuluan, argi eta garbi mugatzen ditu, aipatutako arau-testuan xedatutakoaren esparruan, administrazioei eta, bereziki, toki-erakundeei esleitzen zaizkien eskumenak, ETELen ezarritako eskumen propioen zerrenda errespetatuz. Zalantzarik gabe, 5.000 biztanletik gorako udalek soilik onartu behar dituzte hiri-mugikortasuneko planak, aipatutako 4/2019 Legean eta Lege-aurreproiektu honen 16.3 artikuluan ezarritakoarekin bat.

- **7. artikuluak** ez du zehazten zer administraziok bermatzen dituen pertsonei aitortzen zaizkien eskubideak, nahiz eta 24. artikuluak ekintza publiko bat ezartzen duen. Horrek zerbitzu publikoak emateko eskakizuna ekar dezake, eta, bestalde, zerbitzua ematera behartuta ez dauden udalek aldarrikapenak izan ditzakete udal-egoitzan, administrazio-kudeaketa zailekoa.

Erantzuna: zehaztu behar da ekintza publikoak soilik eragiten diela toki-erakundeek indarrean dagoen araudiaren arabera esleituta dituzten eskumenei eta betebeharrei.

- **9. artikulua** garraio publikoa sustatzeari buruzkoa da, baina Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoei igortzen zaie oro har. Baina ez du zehazten zein administraziok ematen duen, eta ez du adierazten, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen 7/1985 Legearen 26.1 d) artikuluaren arabera, bidaiarien hiri-garraio kolektiboko zerbitzu publikoa 50.000 biztanletik gorako udalentzat bakarrik dela derrigorrezkoa. Era berean, ez du aurreikusten hiriarteko garraio publikoaren zerbitzua indartu beharko denik zerbitzu orokor horren parte izango diren udalerrien borondatea eta eskaera barne hartzen dituen erakunde batekin, ETELen 2.3 artikuluak jasotzen duen ildotik.

Erantzuna: lege-aurreproiektuak ez du garraio publikoa sustatzeko betebehar zehatzik sortzen, beste lege batzuetan agertzen direnak, hala nola aipatutako 4/2019 Legean edo Ekonomia Iraunkorrari buruzko 2/2011 Legean, eta inork ez du zalantzan jartzen administrazio bakoitzak esleituta dituela jada bere eskumenen esparruan. Alde horretatik, lege-testu hau programatikoa da, eta mugikortasun-planek ezarriko dituzte, hala badagokio, finantzaketa gehigarria eska dezaketen sustapen-neurri zehatzak.

Bestalde, foru-aldundien eskumeneko lurralde-eremua zein den kontuan hartuta, ezin dira alde batera utzi mugikortasun-planak egiteko betebeharrik ez duten udalerri jakin batzuk, hiriarteko eremuak nolabait barne hartzen baitu hiri-eremua.

- **16. artikuluak,** "Hiri Mugikortasuneko Planak", azken bertsioan, Arabako Foru Aldundiak aurkeztutako alegazioak partzialki onartu ondoren, paragrafo gehigarri bat gehitzen du 4. atalean, eta, bertan, beste txosten gehigarri bat eskatzen du, aginduzkoa ez ezik, "loteslea" ere, garraio arloan eskumena duen foru-aldundiarena, Lurralde Historikoko Mugikortasun Jasangarriaren Planarekiko adostasunari buruzkoa.

Eskakizun gehigarri horrek, eta bereziki foru-txostenaren izaera lotesleak, toki-autonomia urratzen edo murrizten duela uste da; beraz, aipatutako atalaren idazketa aldatu behar dela uste da, berariaz jasoz toki-autonomia errespetatu beharko dela.

Erantzuna: txostena nahitaezkoa eta loteslea da, lege-aurreproiektuan araututako mugikortasun-planen arteko koordinazioa beharrezkoa delako, eta aurreko artikuluan xedatutakoarekin koherentea delako; izan ere, artikulu horretan ezartzen denez, Eusko Jaurlaritzak lurralde historikoetako mugikortasun-planei buruzko txostena nahitaezkoa eta loteslea da.

Bereziki azpimarratzen da testu arauemaileak txosten horren irismena zehazten duela, hierarkikoki aurreko mugikortasun-planarekiko adostasunari buruzkoa bakarrik, hori guztia planen arteko koordinazioaren mesedetan eta mugikortasun jasangarriaren zeharkakotasuna azpimarratuz. Ez zaie inola ere eragingo ETELen ezarritako toki-erakundeen eskumen esklusiboei. Hala ere, 16.4 artikuluan eskumen-esparruari buruzko berariazko aipamen bat gehitzea onartzen da..

Azkenik, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak 2022ko otsailaren 16an emandako irizpenaren ondoren, nahitaezko txostenen izaera loteslea ezabatzeari ekin zaio.

- **19. artikuluak** ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak arautzen ditu, mugikortasunaren ingurumen-eraginei eta mugikortasun-sistemari berari buruzko parametro jakin batzuen ebaluazioa eskatuz, eta adierazten du irizpide horiek aurreproiektuan aurreikusitako mugikortasun jasangarriaren plangintza-tresna guztiei aplikatzen zaizkiela, baina zaila izan daitekeela tresna horiek guztiek (lantokietako mugikortasun-planek eta udalerri txikietako hiri-mugikortasuneko planek) adierazle horiek jasotzea. Hori dela eta, artikulu horren idazketa egokitu behar da, udalen ahalak eta betebeharrak behar bezala esleitzeko, eta ingurumen-eraginei buruzko adierazle batzuk generikoki ez ezartzeko; izan ere, udal guztiak ez daude adierazle horiek izatera behartuta.

Erantzuna: egokitzat jotzen da testu arauemailearen 19.1 artikulua, eta azpimarratu behar da, halaber, eta, azpimarratu behar da, "adibidez" espresioarekin xehatzen direla, eta, beraz, zerrenda hori "adierazteko" baino ez dela.

V.3. Udalerriei betebeharrak ezartzen zaizkie, finantza-baliabiderik eta baliabide-zuzkidurarik gabe.

Aurreproiektuak ez du udalerrien finantza-nahikotasunaren azterketarik, eta bere izapidetzearekin batera doan memoria ekonomikoan ez dago aurreikuspenik aurreikusitako neurriek toki-erakundeen kutxetan izango duten finantza-eraginari buruz, nahiz eta aurreproiektuaren zenbait artikuluk udal-eskumenetan eragina izan eta udalerriei betebehar berriak ezarri (16.4, 18.3, 19, 29.3 eta 30. artikuluak).

Betebehar espresu eta zehatz horiez gain, aurreproiektuak beste xedapen batzuk ere jasotzen ditu, Autonomia Erkidegoko administrazio publikoei generikoki ezartzen zaizkienak; sustapen-betebehar horiek udalerrien finantza-nahikotasunean eragiten duten zuzeneko kostuak ezartzeko politika bat dakarte; besteak beste, 8. artikulua (mugikortasun aktiboaren sustapena, hirigintza-plangintzan eragiten duena), 9. artikulua (gutxiago kutsatzen duten ibilgailuen eta disuasio-aparkalekuen erabilera sustatzea), eta 11. artikulua (mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziazioa sustatzea).

Ondorioz, Tokiko Gobernuen Batzorde honen ustez, "udalerrien finantza-nahikotasuna bermatzeko beharrezkoak diren baliabideei buruzko eranskin espezifikoa" gehitu beharko da (Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen 18.3 artikulua).

Erantzuna: espedientean dagoen txosten juridikoan adierazten den bezala, kontuan hartu behar da plangintza-tresna horiek onartzeko betebeharra ez duela aurreproiektuak ezartzen, baizik eta Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean jasotako erregulazioa jasotzera mugatzen dela.

Beraz, ETELek 18.3 artikuluan ezartzen du udalerriei eskumen propioak esleitzen dizkieten legeek edo propiotzat esleitutako eskumenetatik eratorritako zerbitzu, jarduera edo prestazioen zehaztapena dakarten erregulazioek eranskin espezifiko batean jaso beharko dutela udalerrien finantza-nahikotasuna bermatzeko beharrezko baliabideen zuzkidura. Aurreproiektu honetan ezin da eranskin hori eskatu.

Bestalde, egia bada ere aurreproiektuak exijentzia gehigarri bat ezartzen diola hiri-mugikortasuneko plan horiek onartzeko prozedurari – Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Planarekiko adostasuna justifikatzen duen txosten bat sartzea – eta zehaztapen espezifiko batzuk ezartzen baditu ere plangintzaren eta mugikortasun jasangarriaren arloan, betekizun horiei aplikatu beharko litzaieke Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak 188/2019 Irizpenean ezarritakoa (93. eta 94. atalak):

> *"93. Gai horri dagokionez, lehenik eta behin, mugikortasun jasangarriko udal-politikak jaso behar dituen plangintza-tresna bat definitzeak ez dirudi eragin ekonomiko zuzenik izan dezakeenik horrelako jarraibideak hartzera behartuta dauden udalentzat, horretarako eskatzen den administrazio-lana gorabehera. Arau nagusia da, eta ez du mugikortasun-programak finantzatzeko neurririk zehazten, eta ez du inbertsioetarako konpromiso zuzenik hartzen. Ez dirudi, ezta ere, egungo eskumen-banaketa berritzen ari denik, ezta lehendik dagoenaz bestelako zerbitzuen zehaztapenik egiten ari denik ere. Aitzitik, administrazio publikoek beren eskumen-eremuetan gauzatzen dituzten politiken orientazio estrategikoa da, eta horien ezarpena modu koordinatuagoan, eraginkorragoan eta efizienteagoan garatzeko elementuak ezartzen saiatzen da.*
>
> *94. Eskumen-eremu bakoitzeko politika publikoetan irizpide estrategikoak aplikatzea da kontua, nazioarteko eta estatuko erakundeetatik arlo horretan eratorritako helburuekin lerrokatuta. Bestalde, ezin dugu ahaztu, lehen ikusi dugun bezala, arlo horretako plangintza- eta ebaluazio-betebeharrak aurreko beste lege-arau batzuek sartu zituztela; beraz, hala badagokio, betebehar horiek zehazten dituzten edukiez hitz egingo dugu, batez ere planen arteko koordinazioan eraginez."*

Horregatik guztiagatik, ez da beharrezkotzat jotzen eskatutako finantzaketa-eranskina sartzea, kontuan hartuta, gainera, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoaren Legeak 100 milioiko funtsa aurreikusten duela bere xedapenetan ezartzen diren betebeharren beharrei erantzuteko.

Azkenik, esan behar dugu 2021eko irailaren 28an bildu dela ETELen 90.3 artikuluan aurreikusitako aldebiko batzordea, espedientean jasotako aktan jasotako edukiarekin. Era berean, ETELen 90.4 artikuluan aurreikusitako txosten arrazoitua egin da, eta espedientean sartu da.

6. EUSKADIKO EKONOMIA ETA GIZARTE ARAZOETARAKO BATZORDEAREN IRIZPENA.

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak, 2021eko irailaren 16ko 7/21 Irizpenean, **ondorioztatzen du** egokitzat jotzen duela Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektua izapidetzea, jarraian laburbiltzen diren kontsiderazioekin:

Ohar orokorrak:

Arestiko Europako Itun Berdeak (2019ko abendua) eta Europako Mugikortasun Estrategiak (2018ko azaroa) erronka handiak dituzte mugikortasunaren eta garraioaren arloan. Erronka horiei ikuspegi berritzaile batetik heldu behar zaie, oso printzipio zehatz eta neurtuei jarraituz: mugikortasun berriak jasangarria, adimenduna eta erresilientea izan behar du.

Europako mugikortasun-eredu hori gauzatzeko, dagozkion arau-garapenak egin behar dira. Irizpenerako aurkeztu diguten lege-aurreproiektuak aurre egin behar dio zeregin horri, presaz egin ere, eta Europako mugikortasun-eredu berriaren ikuspegia eta printzipioak sartuz ─ jasangarria eta adimenduna ─; beraz, egoki eta komenigarritzat jotzen dugu legegintza-ekimen hau. Hala ere, gure ustez gogoeta behar duten gai batzuk ikusten ditugu, eta beharrezkotzat jotzen dugu aurreproiektuan jaso ez diren gabezia batzuk konpontzea.

Ohar espezifikoak:

1. artikulua. Xedea
Garrantzitsutzat jotzen dugu garapen jasangarriaren hiru dimentsioez gain, *herritarren bizi-kalitatea, ongizatea eta osasuna* ere sartzea, ongizate-adierazleak baitira.

Erantzuna: ez da onartu. Proposatutako idazketa jatorrizko idazketan sartuta dagoela ulertzen da.

3. artikulua. Jarduteko printzipioak.

• a) atala aldatzea iradokitzen dugu, EBren Mugikortasun Adimendun eta Jasangarrirako Estrategiaren ikuspegiaren ildotik, eta honela uztea:
“a) Mugikortasun jasangarria *pertsonen eta salgaien zirkulazio-askatasunaren bermatzaile eraginkortzat* hartzea, garraio-sistema integratua, eraginkorra, segurua eta inklusiboa eskatzen duena”.

Erantzuna: ez da onartu. Pertsonen eta salgaien zirkulazio-askatasuna bermatzea inguruabar hori eskubide gisa eratzea da, zirkulatzeko aukera alde batera utzita.

• b) idatz-zatian honako hau gehitzea proposatzen da:
“b) ingurumenaren, osasunaren eta pertsonen *segurtasuna*ren babesa, mugikortasun jasangarriaren ikuspuntutik”.

Erantzuna: ez da onartu. b idatz-zatia ingurumenarekin eta osasunarekin lotutako kontzeptuei eta izan ditzaketen interakzioei buruzkoa da.

• c) idatz-zatian, gaur egun potentzia txikiko motor elektrikoekin (bizikleta elektrikoak, esaterako) mugitzeko aukera ematen duten teknologia berriak daudenez, honako gehigarri hau proposatzen dugu:
“c) Gizarte- eta ingurumen-kostu txikiena duten garraiobideak lehenestea, aurreikuspenak eta plangintza mugikortasun aktibo eta *jasangarria* sustatzera bideratuta”.

Erantzuna: ez da onartu. Mugikortasun aktiboaren kontzeptua jasangarria da “per se”.

• Gogoeta orokorretan adierazitakoaren ildotik, honako hau gehitzea iradokitzen dugu h) idatz-zatian:
“h) Mugikortasun jasangarrian eta *bertan eragina duten eremuetan* eskumena duten administrazio publikoen arteko informazioa, koordinazioa eta lankidetza”.

Erantzuna: onartu egin da eta idazketa aldatu da.

• Gogoeta orokorretan adierazitakoaren ildotik, honako hau gehitzea iradokitzen dugu i) idatz-zatian:
“i) Lurralde-, hirigintza- eta energia-planak mugikortasun jasangarriko planekin koordinatzea”.

Erantzuna: onartu egin da eta idazketa aldatu da.

4. artikulua. Helburuak.

• a) idatz-zatian, garraio-sistemari buruzko 3. artikuluaren arabera, a) jarduketa-printzipioa "segurua” gehitzea proposatzen da.

Erantzuna: ez da onartu; a) idatz-zatia aurreko artikuluko a) idatz-zatian ezarritakoari buruzkoa da.

• b) idatz-zatian, EBko Mugikortasun Adimendun eta Jasangarriaren Estrategiaren ikuspegiarekin bat, honako gehigarri hau proposatzen dugu: garraio-sistema digitala sustatzea, erresilientea, berritzailea, aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideen arabera kudeatua.

Erantzuna: partzialki onartu da eta testua aldatu da.

c) idatz-zatian, EBko Mugikortasun Adimendun eta Jasangarriaren Estrategiaren ikuspegiarekin bat, honako gehigarri hauek proposatzen ditugu: ingurumena eta herritarren segurtasuna eta osasuna hobetzen laguntzea, energia-kontsumoa, atmosferaren eta *ura*ren kutsadura zein akustikoa eta klima-aldaketaren ondorioak murriztuz.

Erantzuna: partzialki onartu da eta testua aldatu da.

• d) idatz-zatian honako eransketa hau proposatzen da, garrantzitsua iruditzen zaigulako jasota uztea automobilak, lehentasunezko garraiobide gisa, trafiko-istripuen arrisku handia dakarrela: ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio-neurriak ezartzea *trafikoa pilatzea saihesteko eta trafiko-istripuek eragindako heriotzen eta lesioen kopurua murrizteko, segurtasuna eta mugikortasun aktiboa sustatuz.*

Erantzuna: ez da onartu. Ulertzen da disuasio-neurriek, proposatutako testuaren ondorioez gain, bestelako ondorioak ere izango dituztela, xehetasunez zerrendatzea beharrezkotzat jotzen ez direnak.

• j) atalari dagokionez, edukia zabaltzeko alda dadila iradokitzen dugu, eragindako sektore-eremu guztietan sailen arteko eta erakundeen arteko koordinazioaren beharrari buruz egin ditugun gogoeta orokorrekin bat. Aldaketa horrekin batera, iragarritako koordinazio-mekanismoa zehatz-mehatz arautzen duen beste artikulu bat aurkeztu beharko litzateke.

Erantzuna: azalpen-alegazioa.

8. artikulua. Mugikortasun aktiboa sustatzea.

Honako gehigarri hauek proposatzen dira:
"2. Hirigintza-plangintzak eta hirigintza-betearazpeneko tresnek *joan-etorri aktiboa eta jasangarria* egin dezaketen kale, plaza, *bide* eta etorbideen eginkizuna indartuko dute, trafikoa baketzea sustatuz eta oinezkoen erabilerari lehentasuna emanez".

Erantzuna: ez da onartu. Mugikortasun jasangarriaren kontzeptua azterketaren xede den eremu osoan integratu eta aplikatu behar da.

"3. Zerbitzu publikoetarako eraikinak, trenbide- eta autobus-geltokiak, *baita ikastetxeetan, kultur-zentroetan, kirol-guneetan eta beste edozein merkataritza-gunetan edo jarduera ekonomikoko gunetan ere, administrazio publiko eskudunak emango ditu bizikletetarako behar adina aparkaleku eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko gune*.

Erantzuna: ez da onartu. Ez da egokitzat jotzen horri buruzko zehaztasun gehiago ematea.

9. artikulua. Garraio publikoa sustatzea.

• 1. puntuan, kostuak herritar guztien eskura egotea garrantzitsua dela uste dugu; horregatik, honako gehigarri hau proposatzen dugu:
"1. Euskal Autonomia Erkidegoko herri-administrazioek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute, pertsonen eta salgaien mugikortasuna bermatuko duen sare intermodal bat ahalbidetuz, irisgarria, eskuragarria, jasangarria, eraginkorra eta efizientea".

Erantzuna: ez da onartu. Eskuragarriaren kontzeptua hasierako idazketaren barruan sartzen dela ulertzen da.

• 2. puntua, honako hau gehitzea proposatzen da:
“2. Euskal Autonomia Erkidegoko herri-administrazioek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, gutxien kutsatzen duten eta jasangarriagoak diren ibilgailuak erabiltzea sustatuko dute, baita gutxiago kutsatzen duten eta jasangarriagoak diren ordezko erregaiak erabiltzea ere, eta lehentasuna emango diote ordezko erregaiek bultzatutako garraiobide kolektiboak erosteari, garraio publikorako flotak berritzean”.

Erantzuna: ez da onartu. Testuak proposatutako idazketa jasotzen duela ulertzen da.

• 3. puntua (bigarren paragrafoa): azpimarratzen denaren ordez letra lodiz aipatzen dena jartzea proposatzen da, “bermea bilatuko du” erabilitako espresioa ez zaigulako oso argia iruditzen.
“Neurri horiek ezartzeko progresibitateak bermea bilatuko du, eta benetako alternatibak egotea **eskatuko** du”.

Erantzuna: ez da onartu. Definitu beharreko neurriek irismen zabala behar dute, ezarri ahal izateko.

13. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

3. puntuan, plangintzako tresnetan kontuan hartu beharreko eremu material gisa energia gehitzea iradokitzen dugu, ordezko garraio-energia konexioa mugikortasun jasangarriaren elementu garrantzitsu bat baita.
“3. Aurreko paragrafoan zerrendatutako mugikortasun jasangarriaren plangintza-tresnetan jasotako zehaztapenak kontuan hartuko dira ingurumen-, *energia-*, lurralde- eta hirigintza-plangintzako eta azpiegituren plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean”.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

14. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana.

Bi gaik eragiten digute deskribatutako prozedura: lehenengoak, plan baten behin-behineko onespena ordenaren arabera, eta plan horrek administrazioetan eta eragindako pertsonengan dituen ondorioak. Eta bigarrena, Eusko Jaurlaritzako Gobernu Kontseiluak onar dezan bidaliko den, adierazitako kontsulta eta entzunaldien ondoren, zergatik ez den aurreikusten kontsulta-organo honi irizpenik ematea, eskatzen dizkiguten beste arau (lege-aurreproiektu hau, adibidez) edo gobernu-plan batzuk bezala.

Erantzuna: azalpen-alegazioa.

16. artikulua.- Hiri-mugikortasuneko planak.

Garraio Jasangarriaren Gida Planari buruzko Lehenengo Xedapen Gehigarrian bezala, Hirugarren Xedapen Gehigarrian Hiri Mugikortasuneko Planen eraginkortasun osoa eta indarraldia aurreikusi beharko lirateke, Euskadiko Mugikortasun jasangarriaren lehenengo Plana indarrean sartu arte, bi urteko epean egokitu ahal izateko.

Erantzuna: ez da onartu. Lege hau indarrean sartu aurretik onartutako planak baliozkotzat jotzen dira, nahiz eta, hala badagokio, aldatu ahal izango diren.

17. artikulua. Lantokietako mugikortasun-planak.

• 4/2019 Legeak lantokirako mugikortasunari buruzko alderdiak arautzen baditu ere, kontsiderazio orokorretan azaldutako arrazoiengatik, faltan ematen da errealitate hain garrantzitsuak ez aurreikustea, hala nola:

- Enpresen arteko lantokien mugikortasun-planak (multienpresak).
- Lantoki baten hirigintza-ezarpen berriak eragindako mugikortasuna.
- Eragile ekonomiko eta sozialen parte-hartzea gobernantza-ereduan.
- Laneko mugikortasunerako programa/agentzia/bulego espezifikoa sortzea, enpresei laguntza teknikoa eta aholkularitza emateko, mugikortasun-plan horiek egin ditzaten.

Erantzuna: ez da onartu. Ez da uste zehaztasun handiagoa behar denik.

19. artikulua. Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.

2. puntuan adierazten da “mugikortasun-plan bat onartu duten administrazio publikoek adierazleen ebaluazioari eta jarraipenari buruzko txosten bat egingo dutela bi urtean behin”. Eta, bestalde, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legean adierazten denez, “planaren indarraldia bost urtekoa izango da, eta, epe hori igarota, lortutako emaitzen ebaluazioa egin beharko da”. Horregatik, uste dugu bat etorri beharko lukeela eta argi egon beharko lukeela indarrean dauden beste lege batzuekin, hala nola Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legearekin, kontsultatzen zaigun Lege Aurreproiektuan adierazleen ebaluazioa eta jarraipena egiteko betebeharretarako ezarritako epeetan.

Erantzuna: ez da onartu. Ezerk ez du eragozten plana egiteko eta berrikusteko betebeharrak ezarritako epeetan bete ahal izatea.

23. artikulua. Parte-hartze publikoa.

Gogoeta orokorrekin bat, eta parte hartzeko eta kontsultarako guneak sortzeko asmoz, 4. puntua gehitzea proposatzen dugu, honako testu honekin:
4. Eusko Jaurlaritzak eta lurralde historikoek mugikortasun-kontseiluak sortuko dituzte, garraio publiko kolektiboaren eta mugikortasunaren sistemaren funtzionamenduari dagokionez herritarren eta gizartearen kontsulta eta partaidetzarako organo gisa. Kontseilu horiek, gutxienez, honako hauek osatuko dituzte:

- Euskadin ezarpen handiena duten enpresa-erakundeen ordezkariak.
- Euskadin ezarpen handiena duten sindikatuen ordezkariak.
- Euskadiko kontsumitzaile- eta erabiltzaile-elkarte adierazgarrienen ordezkariak.
- Garraio publikoaren eta mugikortasunaren arloan garrantzi berezia duten elkarte eta kolektiboen ordezkariak.

Erantzuna: ez da onartu. Gaur egun aurreproiektu honekin lotutako gaietarako foro egokiak daudela ulertzen da.

28. artikulua. Mugikortasuneko eta garraioaren fiskalitateko politiken finantzaketa.

1. puntuan honako hau gehitzea proposatzen da:
1. Euskal administrazio publikoek dagozkien plan eta estrategietan jasotako mugikortasun-politikak landuko dituzte. Horretarako, jasangarritasun ekonomikoaren beharretik abiatuko dira, baliabide publikoen erabileran ekonomia- eta efizientzia-irizpideetan oinarrituta, eta planetan txertatuko dute, onartzeko, dagokien eragin ekonomikoaren memoria.

Erantzuna: ez da onartu. Planen edukia aipatzen dituzten artikuluetan araututa dago, eta berariaz jasotzen da gai hori.

Bestalde, 3. puntuan, honako aldaketa hau proposatzen da, azpimarratutako horren ordez letra lodiz dagoena jarriz:
3. Zerga-arloan eskumena duten Euskal Autonomia Erkidegoko herri-administrazioek zerga-sistema eta politika ekonomikoko beste tresna batzuen erabilera sustatu *ahal izango* dute lege honen helburuak lortzen laguntzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraio-eskumenak dituen sailari kontsulta egin ondoren.

Erantzuna: ez da onartu. Administrazio publikoek, oro har, nahitaez bete beharreko legeetan deskribatutako helburuak lortzea ahalbidetzen duten jarduketa guztiak sustatu behar dituztela uste da.

Hirugarren Xedapen Gehigarria. Giza baliabideak eta baliabide materialak.

Arestian azaldutakoaren ildotik, honako gehigarri hau proposatzen da:
Euskal Autonomia Erkidegoko herri-administrazioek, beren eskumenekin bat, nahikoa giza baliabide eta baliabide material izango dituzte *mugikortasun-politiken jasangarritasun ekonomikoa bermatzeko* eta lege honetan ezarritako helburuak betetzeko.

Erantzuna: ez da onartu. Ez da uste zehaztasun handiagoa behar denik.

7. HERRITARREN ARRETARAKO ETA ZERBITZU DIGITALETARAKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA.

2021eko azaroaren 5ean, Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitaletako Zuzendaritzak txostena egin zuen. Hona hemen txosten horren laburpena:

3. artikulua.- Zuzendaritza honen ustez, proposatutako printzipioak egokiak dira, horiek baitira Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun jasangarriaren plangintza oinarritu behar duten zutabeak.

4. artikulua.- Zuzendaritza honek uste du proposatutako helburuak egokiak direla lege honen bidez lortu nahi den helburua lortzeko, hau da, Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun jasangarria lortzeko, mugikortasunarekin lotutako gaietan eskumena duten administrazioen artean koordinatuta.

8.1 artikulua.- Zuzendaritza honek, mugikortasun aktiboari modu orokorrean heltzeko asmoz, jarduera fiskalaren eta kirolaren (Euskadin Jarduera Fisikoaren eta Kirolaren Lege Proiektua Legebiltzarrean izapidetuz), hezkuntzaren, segurtasunaren, berdintasunaren eta osasunaren arloetan eskumena duten sailekin lankidetzan aritzea proposatzen du.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen sail jakin batzuk aipatzea; izan ere, lankidetza-aukerak ez dira proposatutako sailekin soilik mugatzen, baizik eta jardun espezifikoen garapenean inplikatuta egon daitezkeen beste sail edo administrazio publiko batzuetara heda daitezke, jarduketen xede diren eskumenen edo lurraldeen arabera.

13. artikulua. Zuzendaritza honen ustez, proposatutako mugikortasun jasangarriko planak tresna egokiak dira Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasun jasangarria eraginkortasunez kudeatzeko.

14.1 artikulua. Zuzendaritza honek proposatzen du Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana pertsonen eta salgaien garraiobideen koordinazioan eta integrazio intermodalean oinarritzeaz gain, oso kontuan hartu beharreko beste alderdi batzuetan ere oinarritzea, hala nola energia-kontsumoen murrizketan, beharrezkoak ez diren joan-etorrien murrizketan, etab. Hori dela eta, 14.1 artikulua honela idatz liteke: “1. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana Lege honen 3. artikuluan zehaztutako plangintza-tresna bat da”.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen 14. artikuluan ohar hori egitea, aurreproiektu osoaren edukitik ondorioztatzen baita Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzak proposatutakoa.

15.1 artikulua. Zuzendaritza honek, 15.1 artikuluaren edukia hobetze aldera, honako idazketa hau proposatzen du: “1. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriko Planen xedea Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana garatzea da, dagokien eremu geografikoan”.

Erantzuna: uste da aurreproiektuaren edukia argia dela horri dagokionez, eta ez duela errakuntzarik eragiten.

16.2 artikulua. Zuzendaritza honek, xedatutakoa ikusita, honako idazketa hau proposatzen du:
“2. Plan horien xedea izango da dagokion lurraldeko Mugikortasun Jasangarriko Plana garatzea udal-eremu geografikoan, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak gai horretan esleitutako eskumenen arabera jardunez”.

Erantzuna: egokitzat jotzen da aurreproiektuan sartutako idazketa.

21.1 artikulua. Zuzendaritza honek proposatzen du Garraioaren Informazio Sistema kudeaketa deszentralizatuko plataforma bat izatea, non administrazioek beren mugikortasun jasangarriko planei buruzko informazioa sartuko duten, kontsultak denbora errealean egiteko eta/edo aurrez zehaztutako txostenak lortzeko.

Erantzuna: Informatika eta Telekomunikazio Sistemaren organo arduraduna Saila da; beraz, informazioak egiazkoak izatearen erantzulea denez, ez da bidezkoa Informatika eta Telekomunikazio Sistema administrazio guztiek beren datuak sartzeko sarbide irekia izatea, eta horrek nahasmena, akatsa edo heterogeneotasuna eragin dezake datu horien ekarpenean. Nolanahi ere, SIT beste administrazio batzuek emandako datuez elikatzen da, baina adierazle bakoitzaren kudeaketak zentralizatua izan behar du, informazio okerra edo sistematizatu gabea publikoki ematea saihesteko.

Bestalde, informazioaren eta komunikazioaren sistemak garraioaren eta mugikortasunaren gaineko informazioa kudeatzeko tresna izan nahi du, eta, horretarako, datu-base estatistiko eta informatibo sendo eta erabilgarri bat eduki nahi du, bidaiarien nahiz salgaien garraiobideen bolumenari eta garapenari buruzkoa. Alde horretatik, adierazi behar da Informatika eta Telekomunikazio Sistemak ez duela aurreikusten onartutako mugikortasun jasangarriko planen jarraipena egiteko tresna izatea.

Lehenengo Xedapen Gehigarria. Zuzendaritza honek agerian uzten du Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortzeko proposamenak ez duela betetzen Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioko sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen Lehendakariaren irailaren 6ko 18/2020 Dekretuaren Azken Xedapenetatik Lehenengoan ezarritako austeritate-irizpidea.

Azaldutakoa ikusita, Zuzendaritza honek proposatzen du Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortu ordez, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak berak egin ditzala zirkulazioaren segurtasuna oro har mantentzen dela zaintzeko eginkizunak, arlo horretako eragileen betebeharrak betetzen direla gainbegiratuz eta segurtasun-helburuak definituz, aipatutako saileko teknikarien profesionaltasuna eta autonomia kontuan hartuta beren eginkizunak betetzean. Zuzendaritza honek adierazi du, lege-aurreproiektu honetan xedatutakoaren arabera, aldatu egin beharko dela Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretua.

Erantzuna: Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2021eko azaroaren 23an egindako txostenaren ondoren, kendu egin da Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentziaren sorrera, Lehenengo Xedapen Gehigarrian aipatzen zena.

8. AURREKONTU ZUZENDARITZAREN TXOSTENA.

2021eko azaroaren 11n, Aurrekontu Zuzendaritzak txostena egin du, eta honako hau ondorioztatu du:

"Hori guztia kontuan hartuta, Aurrekontu **Zuzendaritza honek ez dio eragozpenik jartzen Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen Aurreproiektuari**, eskura dagoen dokumentazioa kontuan hartuta, eta egin beharreko Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren hurrengo Planak eta lehenengo xedapen gehigarriaren 4. paragrafoan aipatzen den etorkizuneko erregelamenduak aurreikusitako gastu publikoaren balorazioa modu egokian jaso arte.

Nolanahi ere, araua aplikatzeko behar diren baliabideak EAEko Aurrekontu Orokorren legeek ezartzen dutenera egokitu beharko dira".

<u>Erantzuna</u>: Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2021eko azaroaren 23an egindako txostenaren ondoren, kendu egin da Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentziaren sorrera, Lehenengo Xedapen Gehigarrian aipatzen zena.

KONTROL EKONOMIKOKO BULEGOAREN TXOSTENA.

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2021eko azaroaren 23an eman zuen txostena, eta honako hau **ONDORIOZTATU** zuen:

> "Txosten honetan adierazitako gainerako gogoetak alde batera utzita, txosten honen 7. puntuan adierazitako gabeziak eta hutsuneak ez dira zuzendu, Bulego honek horretarako errekerimendua egin arren, eta ezin da inolako iritzirik eman proiektuak sustatzen duen Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia (ASFE) sortzearen arrazionaltasun ekonomiko eta finantzarioari buruz; beraz, bidezkoa da hemen aztertutako lege-aurreproiektuaren aurkako txostena egitea.
>
> Hala ere, txosten honen kontrako izaera neutralizatu egin daiteke, aztertutako aurreproiektuak gaur egun duen lehenengo xedapen gehigarria ezabatuta".

Era berean, txosten horretan jarraian laburbilduko ditugun **OHARRAK** egiten dira:

1.- Erreferentziako proiektua **XII. Legegintzaldiko Legegintza Egutegia**n (2020-2024) sartutako lege-proiektuen zerrendako 22. puntuan agertzen dela.

2.- Aztertutako proiektuak badu berehalako aurrekari gisa lege-proiektu bat, Gobernu Kontseiluak 2019/12/03an izen berarekin onartu zuena eta Eusko Legebiltzarrera 2020/01/17an bidali zena, zeinaren izapidetzea bertan behera geratu baitzen XI. legegintzaldiaren amaieraren ondorioz (2020/02/11).

3. – **Diharduen instantzia dela** ekimena sustatzeko **eskuduna.**

4.- Espedienteari erantsitako dokumentaziotik ondorioztatzen denez, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren **abenduaren 22ko 8/2003 Legeak hura egiteko eskatzen dituen izapideak bete dira gaur arte.**

5.- Ez duela eraginik Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren berezko gaietan, hau da, azaroaren 17ko 1/1997 Legegintzako Dekretuaren bidez onartutako Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginaren 1.2 artikuluan identifikatutakoetan.

6.- Antolaketan eragina izango du Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean, haren Administrazio Instituzionalean eta haren sektore publikoan, garraioaren eta azpiegituren antolamenduaren arloan Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren (Euskadiko Garraio Agintaritza) aholkularitza- eta koordinazio-organo gorena aldatzearen ondorioz (1). Eragin txikia du horrek, eta ez du gehiago hausnartu beharrik, ezta erakunde berri bat sortu beharrik ere (2), zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa (Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia).

7.- Aurreproiektuak **Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia** (**ASFE**) erakunde berria sortzeko egin duen planteamenduak gogoeta, ohar eta gomendio hauek merezi ditu:

a) Bulego honen ustez, espedientean ez da behar bezala justifikatzen erakunde deszentralizatu bat sortu beharra, lortu nahi diren helburu publikoak betetzeko, ezta helburu eta eginkizun horiek kontuan hartuta legez aurreikusitako tipologiaren artean aukeratutako pertsonifikazio juridikoaren egokitasuna ere.

Horretarako, esan behar da EAEko Sektore Publikoari buruzko lege-proiektuak, 6. artikuluan, EAEko sektore publikoaren sorrerari eta eraldaketari aplikatu beharreko printzipioak ezartzen dituela. Espedientean ez dago hori justifikatzen edo bermatzen duen ezer. Gabezia hori konpondu beharko litzateke.

Erakunde berri bat sortzea ez dator bat irailaren 6ko 18/2020 Dekretuaren azken xedapenetatik lehenengoan adierazitako austeritate-irizpideekin, egiturak lautzearekin eta arlo funtzionalak taldekatzearekin, eta ez dator bat Eusko Jaurlaritzak azken ekitaldietan aurrekontuak egiteko onartutako aurrekontu-jarraibideekin.

b) Administrazio Orokorraz bestelako erakundeak eratzeko prozedurari dagokionez, oro har onartutako administrazio-logikako irizpideak aplikatu beharko lirateke, eta kongruentzia-parametro gisa hartu beharko litzateke kontuan erreferentziako EAEko Sektore Publikoaren Lege-proiektua, 44. artikuluan eta hurrengoetan jasotzen baita Administrazio Orokorraz bestelako erakundeak eratzeko prozedura.

c) Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginak EAEko administrazio instituzionalari buruz jasotzen duen erregulazioak ez du, berriz ere, sortze-legearen eduki zehatz bat aurreikusten, baina eduki hori konfiguratzeko balio lezake, kongruentzia-parametro gisa, EAEko Sektore Publikoaren Lege-proiektuak, 45. artikuluan Administrazio instituzionaleko erakundeak eratzeaz, eraldatzeaz eta azkentzeaz arduratzen baita. Parametro horrekin kontrastean, lotutako elementu gehienak falta dira. Gabezia hori konpondu egin beharko litzateke.

d) Espedienteak ez ditu jasotzen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren 42. artikuluak eskatzen dituen dokumentuak.

e) ASFE zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren erregulazioak ez du betetzen orain dela gutxi (EAEko Sektore Publikoaren Legearen proiektua onartu zenean) Gobernu Kontseiluak ezarritako gutxieneko edukia; izan ere, aurreko a), b) eta c) idatz-zatietan adierazitako gabeziak ditu, eta ez du eskatutako dokumentazioa aurkezten [d) idatz-zatia]. Hutsune horiek konpondu egin beharko lirateke. Azaldutako gabeziek ez dute biderik ematen proiektuak sustatzen duen Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia (ASFE) sortzearen arrazionaltasun ekonomiko eta finantzarioari buruzko iritzia emateko.

Erantzuna: Lehenengo Xedapen Gehigarrian aipatzen zen Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentziaren sorrera onartu eta kendu da.

8.- Proiektuaren aurreikuspenek **EAEko Administrazioaren gastuan izan dezaketen eraginaren** ikuspegitik, honako hauek nabarmendu behar dira:

8.1.- Mugikortasun jasangarria **sustatzeko politiken garapenetik** erator daitekeena (II. kapitulua, aurkeztutako testuaren 8.-12. artikuluak). Memorian, gutxienez, aurreikuspenak gauzatzeko tresnak zehaztu beharko lirateke, eta Administrazio honentzat (edo inplikatutako eskudunentzat) kostu gehigarri bat kalkulatu, halakorik balego.

8.2.- Planaren **plangintza-tresnak gauzatzea**k ekar lezakeena (proposatutako testuaren III. kapitulua, 13.-19. artikuluak; eta IV. kapitulua, 29. artikulua, zerbitzu-planak). Oro har, planek, edukiaren zati gisa, plangintzari eta finantzaketa-iturriei lotutako ildoen eta jarduketen kostuen estimazio bat barne hartu beharra zehaztea komeni da. Era berean, komeniko litzateke adieraztea aurreikusten diren planen arteko erlazioa, bereziki garraio-zerbitzuen planena, eta plan bakoitzerako aurreikusten den denbora-horizontea bateratzeko modua, desberdina izan baitaiteke.

Erantzuna: Administrazio eskudunek zehaztuko dituzte mugikortasun jasangarria sustatzeko politikak garatzeko tresnak eta horien kostu gehigarria.

Bestalde, testu arauemaileak berariaz ezartzen du mugikortasun-planek finantzaketa-mekanismoen zenbatespena eta ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-kostuen eta -onuren azterketa jaso beharko dituztela, baita plangintza horri lotutako inbertsio-programa bat ere. Era berean, planak elkarrekin erlazionatzeko modua ezartzen da.

9.- Aipatutako proiektuak **aurrekontuan izan dezakeen eragina** aztertzeaz arduratu da Aurrekontu Zuzendaritza 2021eko azaroaren 11ko txostenean, eta txosten horretara jo du.

Erantzuna: ez da horri buruzko zehaztasun gehiagorik gehitu.

10.- Beste administrazio publiko batzuentzat, partikularrentzat eta, oro har, ekonomiarentzat izan dezakeen kostuari dagokionez, espedientean sartutako memoria ekonomikoak alderdi horiek jorratzen ditu, eta proiektuak izan dezakeen eragina onartzen badu ere, ez du aldizkako zenbatespen kuantifikaturik ematen.

Erantzuna: ez da horri buruzko zehaztasun gehiagorik gehitu.

11.- Ez da eraginik ikusten **diru-sarreren** alderdian.

Erantzuna: ez da horri buruzko zehaztasun gehiagorik gehitu.

9. EUSKADIKO AHOLKU BATZORDE JURIDIKOAREN IRIZPENA.

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren Osoko Bilkurak, 2022ko otsailaren 16an, aho batez eman zuen 25/2022 zenbakiko irizpena, eta ondorioztatu zuen aipatutako lege-aurreproiektua Gobernu Kontseiluari helaraz zitekeela, onar zezan, irizpenaren gorputzean egindako **oharrak** kontuan hartu ondoren. Hona hemen, laburbilduta:

I.-ESKUMEN-TITULUA:

Mugikortasun jasangarria eskumenen katalogoaren barruan Euskal Herriko Autonomia Estatutuan berezko berezitasuna duen gai espezifiko gisa ezartzen ez den gaia dela nabarmendu da. Aitzitik, gai konplexua da, jarduera publikoaren hainbat funtzio-eremu hartzen dituena, eta eskumen-maila desberdinak dituzten zenbait administrazio publikok jarduten dute bertan.

Zehatz-mehatz aztertu dira araua ematea gaitzen duten eskumen-tituluak; batez ere, garraioari, ingurumenari eta lurralde-antolamenduari eta hirigintzari dagozkienak, ekonomia-sustapenari, ekonomia-garapenari eta ekonomia-jardueraren plangintzari buruzkoak ahaztu gabe.

II.- ARAU-ESPARRUA:

Lege-aurreproiektuak eragindako arloetan nahitaez aipatu beharreko estatuko eta autonomia-erkidegoko arau-esparrua adierazten da.

III.- EGITEKO PROZEDURA:

Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legean aurreikusitako prestatze-prozedura bete dela uste da.

IV.- AURREPROIEKTUAREN EDUKIAREN AZTERKETA:

A) Ohar orokorrak:

Mugikortasun jasangarriaren printzipio eta helburuekin lotutako alderdiak arautzen ditu testuak, eta printzipio eta helburu horiek lortzeko behar diren plangintza-tresnak ezartzen ditu. Zeregin konplexua da, eskumenak banatzeko sistema bat elkarlotzen delako, maila eta intentsitate desberdinekin, eta sistema hori gainerako politika sektorialetan txertatzen delako, batez ere lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta energian, plangintza-tresna batzuk baitaude.

Ildo horretatik, adierazten da aurreproiektuak izaera nabarmen printzipialista duela, eta, neurri handi batean, helburuak eta betebeharrak formulatzera mugatzen dela; helburu eta betebehar horiek gero zehaztu beharko dira, aurreikusitako planen garapenaren bitartez.

Nabarmendu da testu honen aurretik zenbait arau eman direla, mugikortasun jasangarriaren esparruko zenbait betebehar taxutzen dituztenak, eta horiek aztertzen dira.

B) artikuluei buruzko oharrak:

2. artikulua. Aplikazio-eremua.

(209) Kasu honetan, arauaren eremuaren definizioa goragoko espazio batean ezartzen da, ahalik eta esparru arautzaile guztia barnean hartuta, eta ez da mugatu behar haren exekuzioaren osagaiak zehaztera, xedearen berezkoagoa baita. Ildo horretatik, aplikazio-eremua bat etorri beharko litzateke EAEko lurralde-eremuan edozein garraiobideren bidez egiten den mugikortasun jasangarriarekin, eta hori bat dator arauaren azken helburuarekin.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

3. artikulua. Jarduteko printzipioak.

(210) Egoki sartu da 3.i) artikuluan gainerako lurralde-plangintza sektoriala koordinatzeko betebeharra, eta horrek, zeharka bada ere, arau-koherentzia eman nahi die aurreproiektuan jasotako plangintza-tresnei eta gainerako plangintza-tresna sektorialei. Hala ere, komeni da aipatzea hori guztia Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan egingo dela, horiek baitira gainerako antolamendu-tresnak formulatzeko erreferentziako esparru orokorra, baita lurzoruaren araubideari buruzko legerian aurreikusitako antolamendu-planak formulatzeko erreferentziako esparru orokorra ere. Nolanahi ere, eremu horretara egokitu beharko dira autonomia-, foru- edo toki-mailako administrazio publikoek beren eskumenen egikaritzan gara ditzaketen eta lurraldean eragina duten planak, programak eta ekintzak (Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamenduari buruzko Legearen ex art. 4).

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

6. artikulua. Eskumen-araubidea.

(213) Foru-aldundiek udalerriekin lankidetzan aritzeko eta haiei laguntza teknikoa emateko aukera Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen Legeak (36.2 artikulua, 2. xedapen gehigarriarekin lotuta), batez ere baliabide gutxien dituzten udalerriei zuzendua, baina ez soilik haiei. Hori dela eta, ahalmen hori ez litzateke mugatu behar nahitaez ezarri den kasuetara; izan ere, ezerk ez du eragozten beste udalerri mota batzuek, beren borondatez edo beren inguruabar bereziengatik, hiri-mugikortasuneko planak egitea egokitzat jotzea. Artikuluari emandako idazketarekin badirudi, kasu horretan, foru-aldundiek ez luketela aipatutako eskumenik izango. Horregatik, atala modu orokorragoan idaztea gomendatzen da, eskumena kasu jakin batera mugatu gabe.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

7. artikulua. Pertsonen eskubideak eta betebeharrak.

(216) Nabarmena da garraiorako eskubideak (1. paragrafoko b) idatz-zatia) gizarte-kohesioa indartu beharko lukeela, garraiobideetarako sarbide zuzena bermatuz, eta hori aurreproiektuan eta gainerako arauetan garraio publikoa sustatzeko jasotako printzipioen barruan sartzen da. Hala ere, mugikortasun jasangarriaren printzipioekin bat, ondasunen eta zerbitzuen eskuragarritasuna bermatu nahi da, mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguruetan eta ahalik eta ingurumen-inpaktu txikienarekin. Ildo horretatik, eskubide hori inolako baldintzarik gabe ezartzea legearen beraren helburuetatik harago doa; beraz, komeniko litzateke haren exijentzia aipatutako moduan modulatzea.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

8. artikulua. Mugikortasun aktiboa sustatzea.

(218) 8.1 artikulua berriz formulatu beharko litzateke, ez baita beharrezkoa zer eskumen dituen zehaztea egin nahi diren sustapen-ekintzak adierazteko, mezua zailtzeaz gain. Era berean, komeni da berriz pentsatzea ea joan-etorrien sustapena, ibilgailuen kasuan, motorrik gabeko baliabideetara soilik bideratzen den, eta ez erregai fosilak kontsumitzen ez dituzten beste bitarteko batzuetara; izan ere, horiek, inpaktu txikiko sistemak direnez, sustatzen ari dira, bai estatuan, bai Europan.

Erantzuna: onartu egin da eta aldatu egin da testua (8.1 artikulua) gaitasunei buruzko erreferentzia espezifikoa ezabatuz. Bestalde, testua egokitzat jotzen da, kontuan hartuta artikuluaren izenburuak "mugikortasun aktiboa" aipatzen duela, eta erregai fosilik kontsumitzen ez duen garraioa sustatzeari buruzko gai gehigarriak zehazten dira beste artikulu batzuetan.

(219) Mugikortasun aktiboaren sustapenean sartutako neurrien barruan, 8.3 eta 4 artikuluetan, eraikin desberdinetan bizikletentzako aparkalekuak jartzea aurreikusten da. Hala ere, mugikortasun elektrikoaren barruan mugikortasun pertsonaleko beste ibilgailu mota batzuk sortu direnez, eta mugikortasun jasangarriaren helburuak betetzen dituztenez, komenigarria litzateke, halaber, ibilgailu mota horietarako aparkalekuen hornidurari heltzea.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen testuari zehaztasun handiagoa ematea. Bidezkoa da, hala badagokio, aplikatzekoa den araudi sektorialean sartzea.

9. artikulua. Garraio publikoa sustatzea.

(220) 9.2 artikuluak, garraio publikoa sustatzeari buruzkoak, bateratu egin beharko lituzke azken tartekia EAEko Jasangarritasun Energetikoaren Legearen 22. artikuluak errepideko garraio-zerbitzu publikoko ibilgailuentzat ezarritako betebeharrekin; izan ere, aurreproiektuak lehenetsi egiten du ordezko erregaiz propultsatutako garraiobide kolektiboak erostea garraio publikorako flotak berritzean, baina aipatutako 22. artikuluak zehazten duenez, "... eman beharko da".

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(221) Erakundeak 9.3 artikuluan aurreikusitako neurriak hartu ondoren, eta gaiari buruzko gainerako legeriarekin bat, egokiagoa litzateke ibilgailu motordun pribatuei buruzko aipamena ordezko erregairik erabiltzen ez duten ibilgailuekin edo propultsio-teknologia dela-eta emisio-maila jakin batzuk gainditzen dituztenekin osatzea.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen aldaketa, artikulu honen helburua garraio publikoa sustatzea baita, ibilgailu motordun pribatuaren aurrean.

13. artikulua. Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.

(231) ... mugikortasun jasangarriaren plangintza gainerako tresnekin integratzeko betebeharrak irmoagoa izan beharko luke; beraz, argiagoa. Hala, adierazi beharko litzateke plangintza sektorialeko tresnen edukiek haren araberakoak izan beharko luketela, eta horrek aukera emango lukeela esparru sektorial guztien kohesio eta koherentzia planifikatzaile handiagoa lortzeko, are gehiago kontuan hartuta identitate bat ikusten dela eskumen-eremu bakoitzari dagozkion planak onartzeko ardura duten organoetan.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

15. artikulua. Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriko Planak.

(235) Lehenago aipatutako ingurumen, lurralde-antolamendu eta jasangarritasun energetikoari buruzko araudiak hala eskatzen duenean, proiektua egiteko fasean herritarrek parte hartu beharko lukete. Eta bereziki eskatzen da Konstituzioaren 101.5 artikuluan, zeinak zehazten baitu planak egin eta berrikustean herritarren parte-hartzea bermatuko dela, uztailaren 18ko 27/2006 Legean aurreikusitakoaren arabera (lege horrek ingurumenaren arloan informazioa eskuratzeko, publikoki parte hartzeko eta justiziara jotzeko eskubideak arautzen ditu).

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(238) Komeni litzateke argitzea EAEko Jasangarritasun Energetikoaren Legearen 24.1 artikuluaren idazkera, esanez lurralde historikoetako mugikortasun jasangarriko planen edukia mugikortasun jasangarriari buruzko araudian ezarritakoa izango dela, eta horrek asko erraztuko lukeela antolamenduaren ulermena. **(239)** Bestela, foru-planek kontuan hartu beharko lituzkete EAEko Jasangarritasun Energetikoaren Legearen 24.4 eta 5. artikuluetan izapidetzeko eta indarrean egoteko jasotzen diren funtsezko alderdiak.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen testuari zehaztasun handiagoa ematea.

(250) Nahitaezko txosten lotesle bat sartzeak zentzua izango luke soil-soilik organo informatzailearen ahalmen edo eskumenei dagozkien alderdiak aztertzen direnean. Beraz, ez litzateke egokia izango kasu honetan txosten hori loteslea izatea.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

16. artikulua. Hiri-mugikortasuneko planak.

(214) Edonola ere, 16.5 artikuluan ezarritako zehaztapena kendu beharko litzateke; izan ere, artikulu horren arabera, foru-aldundiek nahitaez lankidetzan jardun beharko dute 5.000-20.000 biztanleko udalerriekin, eta 20.000 biztanletik gorakoekin, udalerriek eskatuta. Gure ustez, lankidetza, nolanahi ere, toki-erakunde interesdunak eskatu ondoren egin behar da, eta ezin da nahitaezko lankidetzarik ezarri tokiko eskumen propioen gaietan.

Erantzuna: partzialki onartu da eta testua aldatu da.

(251) Aurreproiektuak 16. artikuluan hiri-mugikortasuneko planak aurreikusten ditu, EAEko Jasangarritasun Energetikoaren Legean ezarritakoarekin bat. Nolanahi ere, atal berri batean zehaztu beharko litzateke hiri-mugikortasuneko planen edukian Estatuko oinarrizko edo Europar Batasuneko arauditik eratorritako beste betebehar batzuk sartuko direla, eta, horrela, nahitaez bete beharreko eduki guztiak plangintza-tresna bakar batean sartu ahal izango dira.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(253) Hiri-mugikortasuneko plan bat egiteko prozeduran txosten lotesle bat sartzeak interpretazio murriztailea behar du, baldin eta toki-korporazioen eskumen esklusiboak baldintzatu badaitezke edo toki-autonomiari eragin badiezaiokete; kasu horretan, ez da justifikatu behar loteslea dela.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

18. artikulua. Hirigintza-plangintza eta mugikortasun jasangarria.

(256) Hirigintza-plangintzara eta dagokion sektoreko gainerako planetara irradiazioa bermatzeko, indar arauemaile loteslea eman beharko litzaioke legeari berari, eta hierarkia- edo espezialitate-harreman bat ezarri beharko litzateke gainerako plangintza-tresnekiko. Balizko kontraesan partzial edo erabatekoak babesteko modua Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legearen 17.5 artikuluak ezartzen zuenaren antzekoa izan liteke, edo, bestela, haren zehaztapenak aplikatzeko lehentasuna zehazten du, mugikortasun jasangarriaren gidalerroen aurkako aurreikuspenak lekuz aldatzeko.

Erantzuna: ez da egokitzat jotzen testuari zehaztasun handiagoa ematea.

24. artikulua. Ekintza publikoa.

(264) Egokiagoa litzateke araua formulazio generiko batetik ihes egitea, eta, Kataluniako Mugikortasunari buruzko ekainaren 13ko 9/2003 Legeak bezala, ekintza publikoa aurreproiektuan ezarritako betebehar zehatzetara mugatzea, bereziki identifikatuta.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen zehaztasun gehiago ematea; irismena, ondorio horietarako, duela gutxi onartutako abenduaren 9ko 10/2021 Lege berriaren antzekoa da.

26. artikulua. Tarifa-sistema bakarra sustatzea.

(267) Harrigarria da ahalmen hori lurraldeko garraio-agintaritzak sortzeko tresnara bideratzeko aukera, zehaztasun gehiagorik gabe. Eskumenaren erabilera babestu nahi bada lurralde-agintaritzak ez sortzeko aukeraren aurrean, egokiagoa litzateke arauan horretarako xedatutako xedapenetan araubide iragankor hori aipatzea.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen zehaztasun gehiago ematea, kontuan hartuta hiru lurralde-agintaritzen sortze-hitzarmenek dagoeneko jasotzen dutela ahalmen hori gaur egun.

Lehenengo Xedapen Gehigarria. Garraio-planak.

(270) Legeei eskatzen zaien ziurtasun juridikoaren aurreikuspenak behartzen du horien edukiak emaitzari aurrea hartzeko irtenbide juridikoak ematera, eta ezin da xedapen alternatibo edo orokorrik onartu. Alde horretatik, arauak, garraio-planen izaera autonomoari eutsi nahi bazaio, zehaztu beharko luke haren edukiak, nolanahi ere, arauaren ondoriozko plangintzan xedatutakora egokituko direla. (271). Plangintza orokorrean eduki autonomo gisa integratzea ere formula dezake, eta horrek koherentzia handiagoa eman diezaioke plangintzari. Nolanahi ere, alferrikako bikoiztasunak saihestu beharko lirateke, sektoreko plangintza-kohesioa eta -koherentzia bilatuz.

Erantzuna: ez da beharrezkotzat jotzen zehaztasun gehiago ematea, aurreproiektuak ez baitu 4/2004 Legea indargabetzen.

IV.- Araugintza-teknikari buruzko oharrak:

(274) Testuan zehar berrikusi beharko litzateke letra larrien erabilera EAEko administrazio publikoak, foru-aldundiak eta plangintza-tresnak generikoki izendatzeko.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(275) Ildo beretik, 5. artikuluan, definizio bakoitza, bi puntuen ondoren, letra xehez hasi beharko litzateke.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(276) Otsailaren 21eko 4/2019 Legearen 15.2 artikuluan egindako aipamena izen osoa sartuz osatu behar da.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

(277) Bigarren xedapen iragankorra xedapen gehigarri gisa formulatu beharko da, mandatu bat jasotzen baitu, ez arau juridikoak sortzeko, baizik eta horiek betetzeko epea ezartzeko.

Erantzuna: onartu egin da eta testua aldatu da.

10. HURRENGO IZAPIDEAK. ONESPEN-FASEA

Arau-proiektuaren izapidetzearen azken mugarri gisa, honako hau adierazi behar da:

1.- Kontrol Ekonomikoko Bulegoari jakinaraztea, onartu aurretik, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenean jasotako iradokizun eta proposamenen ondorioz arau-xedapenaren proiektuan sartu diren aldaketak, Euskal Autonomia Erkidegoko Ekonomia Kontrolari eta Kontabilitateari buruzko Legearen testu bategina onartzen duen urriaren 19ko 2/2017 Legegintzako Dekretuaren 27. artikuluak ezarritakoarekin bat. Jarduketa hori memoria hau eta azkenean Gobernu Kontseilura bidaliko den testua bidaliz egingo da.

2.- Lege Aurreproiektua Gobernu Kontseiluari igortzea, behin betiko onar dezan.

3.- Eusko Legebiltzarrera bidaltzea arau-proiektua eta dagokion gainerako dokumentazioa, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legearen 56. artikuluak ezarritakoarekin bat.

4.- Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari jakinaraztea azkenean onartu den xedapena, Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 30.2 artikuluan eta haren antolamendu eta funtzionamendu erregelamenduaren 34. artikuluan xedatutakoaren arabera (irailaren 12ko 167/2006 Dekretuaren bidez onartu zen erregelamendu hori). Xedapen horren arabera, kontsulta egin duen organo edo agintariak Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren idazkariari jakinaraziko dio, onartutako prozeduraren amaieraren berri emanez. Jakinarazpen hori Eusko Legebiltzarrera bidali eta 15 eguneko epean egingo da.

Vitoria-Gasteiz, sinatzen den egunean

Garraio Plangintzaren zuzendaria,
Ivan Pedreira Lanchas
Sinadura elektronikoa