



LURRALDE PLANGINTZA, ETXEBIZITZA ETA GARRAIOETAKO

SAILBURUA

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren Osoko Bilkurak, 2022koko otsailaren 16an egindako bileran, ertzean adierazitako kideak bertaratu direla, zure **kontsulta** aztertu du (erreg. zk.: 1/2022), hain zuzen ere, **Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektuaren gainekoa (Erref.: DNCG_LEY_108710/20_08)**.

Eztabaidatu eta gero, irizpen hau eman du, aho batez. Batzordearen iritzia Calonge Crespo batzordekide jaunak adierazi du.

BATZORDEBURUA:

Sabino Torre Díez jauna.

BATZORDEKIDEAK:

M^a Teresa Astigarraga Goenaga andrea.
Iñaki Beitia Ruiz de Arbulo jauna.
Fátima Saiz Ruiz de Loizaga andrea.
Iñaki Calonge Crespo jauna.
M.^a Lourdes Pérez Ovejero andrea.
Mirari Erdaide Gabiola andrea.
Jaione Juaristi Sánchez andrea.

IDAZKARIA:

Jesús M^a Alonso Quilchano jauna.

25/2022 IRIZPENA

AURREKARIAK.....	2
AURREPROIEKTUAREN DESKRIPZIOA	4
BATZORDEAREN ESKU-HARTZEA.....	9
KONTUAN HARTZEKOAK.....	9
I Eskumen-titulua	9
A) Errepideak	11
B) Errepideko garraioak.....	13
C) Trenbideak eta trenbideko garraioak	15
D) Kable bidezko garraioa.....	16





E) Garraioaren jarduera lagungarriak eta osagarriak	16
F) Toki-erakundeen eskumenak	17
G) Beste eskumen-titulu batzuk.....	18
II Arau-esparrua	20
III Egiteko prozedura	22
IV Aurreproiektuaren edukiaren azterketa	30
A) Ohar orokorrak:	30
B) Xedapen orokorrak	35
C) Mugikortasun jasangarria sustatzea.....	37
D) Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.....	38
E) Informazioa eta parte-hartze publikoa	43
F) Mugikortasuna kudeatzeko tresna	44
V Legegintza-teknikako oharrak	45
ONDORIOA.....	46

AURREKARIAK

1. Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuak 2021eko abenduaren 21ean emandako Aginduaren bidez (egun berean sartu zen Batzordean), aztergai jarri da goiburuan adierazitako lege-aurreproiektua.
2. Bidalitako espedientea, lege-aurreproiektuaren testuaz eta aipatutako eskaera-aginduaz gain, honako dokumentu hauek osatzen dute:
 - a) Agindua, 2020ko azaroaren 11koa, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuarena, legearen aurreproiektua jendaurreko kontsulta-aldian jartzen duena, araua egin aurretik.
 - b) Alegazioak, partikular batenak eta Euskal Herriko Arkitektoen Elkargo Ofizialarenak, 2021eko martxoaren 20ak.
 - c) Txostena, aurretiatzko kontsultaren izapidean egindako ekarpenei buruzkoa, 2021eko otsailaren 1ekoa.
 - d) Agindua, 2021eko otsailaren 5ekoa, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuarena, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektua jendaurreko kontsulta-aldian jartzen duena, hura egin aurretik.



- e) Aurreproiektuaren memoria teknikoa eta ekonomikoa, 2021eko martxoaren 25ekoa, ekimena sustatu duen saileko Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak eginak.
- f) Generoaren araberako inpaktuari buruzko aurretiazko txostena, 2021eko martxoaren 25ekoa.
- g) Agindua, 2021eko martxoaren 25ekoa, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuarena, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektua aldeztu aurretik onartzen duena. Arauaren testuaren lehen bertsioa dakar, testu elebidunean.
- h) Sailaren txosten juridikoa, 2019ko apirilaren 9koa, Zerbitzu Zuzendaritzak eginak.
- i) Eusko Legebiltzarrera bidaltzea lege-aurreproiektuaren testua eta aldeztu aurreko onarpenaren agindua.
- j) Aurreproiektua *Legesarean* argitaratzea, Eusko Jaurlaritzako gainerako sailek alegazioak egin ditzaten..
- k) Ebazpena, 2021eko apirilaren 14koa, Garraio Plangintzaren zuzendariarena, zeinaren bitartez jendaurrean jartzen baita Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektua. Apirilaren 21eko Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian (EHAA) argitaratua.
- l) Entzunaldiaren izapidea, 2021eko apirilaren 21ean eginak, erakunde hauei: Arabako, Gipuzkoako eta Bizkaiko foru-aldundiei; Euskadiko Udalen Elkarteari (EUDEL); Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioari, Lurreko Garraioko Zuzendaritza Nagusiaren bitartez; Gipuzkoako Garraio Lurralde Agintaritzari (GGLA); Bizkaiko Garraio Partzuergoari; Euskal Trenbide Sareari (ETS); Euskotreni, eta Kontsumobideri.
- m) Txostena, 2021eko apirilaren 29koa, Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundearena.
- n) Hizkuntza Politikarako Sailburuordetzako Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostena, 2021eko apirilaren 20koa.
- o) Txostena, Euskadiko Kontsumoko Aholku Batzordearena, 2021eko maiatzaren 13koa.
- p) Alegazioak, entzunaldiaren eta informazio publikoaren izapidean jasotak.



- q) Txostena, Euskadiko Tokiko Gobernuen Batzordearena (ETGB), 2021eko uztailaren 29koa.
- r) Irizpena, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearena, 2021eko irailaren 16koa.
- s) Bilera, Eusko Jaurlaritza-ETGB bitariko batzordearena, 2021eko irailaren 28koa.
- t) Txostena, Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitaletako Zuzendaritzarena, 2021eko azaroaren 5koa.
- u) Txostena, Aurrekontu Zuzendaritzarena, 2021eko azaroaren 11koa.
- v) Txostena, Kontrol Ekonomikoko Batzordearena, 2021eko azaroaren 23koa.

AURREPROIEKTUAREN DESKRIPZIOA

3. Irizpenerako aurkeztu diguten lege-aurreproiektuaren xedea da EAEko administrazio publikoen esku jartzea mugikortasun jasangarriaren arloko plangintza-tresnak, besteak beste, pertsonen eta salgaien garraioak hirietan eragiten duen kutsadura nabarmen murrizteko; hori guztia, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegitik.
4. Mugikortasun jasangarriak egoki uztartu nahi ditu herritarrek bidaiarien eta salgaien garraioaren alorrean dituzten beharrianak eta egungo garraio-ereduak dakarren ingurumen-inpaktua murriztea, eta horrek administrazio publikoen eta EAEko gizarte osoaren lankidetzeta eta koordinazioa eskatzen ditu.
5. Ez dugu ahaztu behar ezen, Europako Batzordeak 2018ko azaroaren 28an onartutako «2050 Estrategia» izeneko dokumentuan ezarritakoaren ildotik, jarduketa egokiak egin behar direla, administrazio publikoek bultzatuta, neutraltasun klimatikoa lortzeko, baita garraioen arloan ere, Europar Batasuneko berotegi-efektuko gasen emisioen laurdena baita. Ildo horretatik, 2019ko abenduaren 11n, Europako Batzordeak «Europako Itun Berdea» argitaratu zuen, zeinak, besteak beste, berariaz aipatzen ditu estatu kideek mugikortasunaren eta garraioaren arloan dituzten erronkak.
6. Testuak estrategia batzuk diseinatu nahi ditu, mugikortasun ingurumen aldetik jasangarria eta gizartearen aldetik ekitatiboa sustatzeko. Horretarako, planteamendu integratu eta multimodal bat behar da, pertsonen eta salgaien mugikortasun ekonomikoa eta efizientea bermatu eta optimizatzeko.



7. Garraioak eragindako kalteak gutxitu behar dira, ekonomia-garapena eta garraio-eskaeraren hazkundearen arteko lotura etenda. Garraio-sare jasangarria, ondo planifikatua eta antolatua garatu behar da, administrazioen, enpresen eta, oro har, euskal gizartearen lankidetzeta eta koordinazioarekin.
8. Zeharkako politikak dira, eta lege-aurreproiektu honetan ez ezik, planifikatuta eta garatuta daude Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planean, 2030erako Euskadiko Energia Estrategian, 2050erako Klima Aldaketaren Euskal Estrategian, Bide-segurtasunaren eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriaren 2015-2020 arteko Plan Estrategikoan eta 2013-2020rako Euskadiko Osasun Planean, besteak beste.
9. Irizpenerako aurkeztu diguten testuak egitura hau du: azalpen-zatia, 30 artikulua —bost kapitulutan banatuta—, bi xedapen gehigarri, bi xedapen iragankor eta bi azken xedapen.
10. I. kapituluak zazpi artikulutan aurreikusten ditu gaiari buruzko xedapen orokorrak.
11. Lehenengo artikulua arauaren xedea zehazten du, hots, pertsonen eta salgaien garraioak bete behar dituen printzipioak eta helburuak ezartzea; mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzea, eskumena duten administrazio publikoen artean koordinatuta.
12. Aurreproiektuaren aplikazio-eremua ezartzen du 2. artikulua: EAEko administrazio publikoek edozein modalitateko garraioan mugikortasun jasangarriari buruz garatzen dituzten plangintza- eta kudeaketa- tresnak eta politikak.
13. Hirugarren artikulua jarduteko printzipioak jasotzen ditu, hau da, mugikortasun- eta garraio-politiketan baliatu behar direnak, eta arauari oinarri ematen diotenak.
14. Laugarren artikulua helburu batzuk ezarri dizkie EAEko administrazio publikoei, bakoitzak bere eskumenen esparruan betetzekoak, egungo garraio-sistema jasangarriago egin dadin.
15. Bosgarren artikulua definizioak dakartza, testuan ageri diren zenbait kontzepturenak, hala nola garraioaren kostu sozialak, garraio-azpiegitura, intermodalitatea, tituluaren elkarrengarritasuna, kostuak barneratzea, mugikortasun aktiboa, mugikortasun jasangarria, garraio publiko jasangarriko sistema, garraio kolektiboa eta garraio publikoa.
16. Seigarren artikulua EAEko administrazio publikoek mugikortasun jasangarriaren arloan dituzten eskumenak zehazten ditu.



17. Zazpigarren artikuluan jasotzen denez, pertsonen mugikortasun jasangarrirako eskubidea dute, baita helmuga jakin bat lortzeko garraiobideak askatasunez aukeratzeko eskubidea ere.
18. II. kapituluak, «Mugikortasun jasangarria sustatzea», bere bost artikuluetan adierazten du zer konpromiso hartzen duen Euskadik erronka horren aurrean.
19. Zortzigarren artikulua arabera, EAEko administrazio publikoek oinez eta motorrik gabeko beste garraiobidez egin beharreko joan-etorriak sustatuko dituzte, helburu horri begira egokituko dituzte zerbitzuak eta azpiegiturak, bai eta oinezkoen eta txirrindularien mugikortasuna ere.
20. Bederatzigarren artikulua «garraio publikoa sustatzeari» buruzkoa da: Euskal Autonomia Erkidegoko (EAE) administrazio publikoek eta haien estrategiek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute, gutxien kutsatzen duten eta jasangarrienak diren ibilgailuak erabiltzea, bai eta motordun ibilgailu pribatuaren erabilera eragozteko neurriak ere.
21. Hamargarren artikulua arabera, EAEko administrazio publikoek trenbideko garraioa sustatuko dute, lehentasuna emanez trenbideko garraioari, beste garraiobide batzuekiko intermodalitateari eta plataforma intermodalei, baita azpiegiturretan eta komunikazio-teknologia hobetan inbertitzeari ere.
22. Hamaikagarren artikulua mugikortasun jasangarriaren arloko hezkuntza eta kontzientziazioa sustatzeari buruzkoa da.
23. Hamabigarren artikulua azpimarratzen duenez, garraiobide eta azpiegitura guztiek beharrezko diren irisgarritasun-baldintzak betetzen direla bermatu beharko dute, eta pertsona guztientzako segurtasun- eta erosotasun-baldintzak erraztu.
24. III. kapituluak, «plangintza-tresnak eta kudeaketa-organoak», 13. artikulutik 19. artikulura bitartean definitzen ditu jarduketa horiek burutzeko mekanismoak.
25. Hamahirugarren artikulua mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak arautzen ditu, eta mugikortasun jasangarrirako tresnak definitu. Hain zuzen ere, hauek: I) Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana (EMJP), II) Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planak, III) Hiri-mugikortasuneko Planak eta IV) Lantokien mugikortasun-planak. Haien garrantzia azpimarratzen du; izan ere, haietan jasotako zehaztapenak kontuan hartuko dira ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean, ekonomia-jarduera orokorraren antolamendua eta plangintza bermatze aldera.



26. Hamalagarren artikulua Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planari buruzkoa da, zeina baita pertsonen eta salgaien garraio politikaren esparru estrategikoa, garraiobideen koordinazioan eta integrazio intermodalean oinarritua. Plan hori prestatzeko eta izapidetzeko modua taxutzen da, Eusko Jaurlaritzak azken onarpena emateko behar diren txostenak, bai eta planaren eduki zehatzak eta indarraldia ere, 10 urte. Berrikuspenak egiteko aukera ere badago.
27. Hamabosgarren artikulua Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako Planei buruzkoa da, EMJP delakoa lurraldearen arabera garatzea baitu xede. Planen arteko koordinazioa lortze aldera, nahitaezko gutxieneko eduki batzuk ezarri zaizkie; prozeduran, EAEko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak nahitaezko txosten loteslea eman beharko du (garraio-beharrizanak hartu beharko dira kontuan txosten hori emateko garaian); 10 urteko indarraldia izango dute, eta gutxienez 5 urtez behin egingo zaie jarraipena.
28. Hamaseigarren artikuluan Hiri-mugikortasuneko Planak datoz, EAEko udalerrietan mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresna baitira. Udalerria dute lurralde-eremu, eta 5.000 biztanletik gorako udalerriek onartu beharko dituzte Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legeak (JEL) xedatutako aurreikuspenekin bat. Foru-aldundian garraioaren arloko eskumena duen departamentuak nahitaezko txosten loteslea egin beharko du. Foru-aldundiek, era berean, hiri-mugikortasuneko planak egiten lagundu beharko dute 5.000 eta 20.000 biztanle arteko udalerrietan. Plan horiek 5 urteko indarraldia izango dute.
29. Hamazazpigarren artikulua lantokietako mugikortasun-planei buruzkoa da: JELi eta hura garatzeko araudiari egokituko zaizkie.
30. Hemezortzigarren artikulua dioenez, hirigintza-plangintzak mugikortasun jasangarriko zehaztapenak ezarriko ditu, kaleen eta espazio publikoen diseinuan oinezkoen eta bizikleten mugikortasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak integratuz. Gainera, herritarrek garraio publikorako sarbide egokia izatea ere ezarriko du. Udalerriek hirigintza-plangintzaren eta lege honetan aurreikusitako mugikortasun jasangarrirako plangintzaren arteko koordinazioa bermatuko dute.
31. Hemeretzigarren artikuluan ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak ageri dira; hain zuzen ere, Europar Batasuneko estandarrekin homologa daitezkeen adierazleak.
32. IV. kapituluak, «Mugikortasun jasangarriaren arloko informazioa eta parte-hartze publikoa», 20-25 artikulua biltzen ditu.



33. Hogeigarren artikulua dakar zer hartzen den mugikortasun jasangarriaren arloko informazio publikotzat.
34. Hogeita batgarren artikulua informazio publikoa herritarrei zabaltzeari buruzkoa da.
35. Hogeita bigarrena, berriz, herritarrek informazioa eskatu eta eskuratzeari buruzkoa da, eta informaziorik ez emateko arrazoiak ere badakartza.
36. Hogeita hirugarren artikulua: mugikortasun-plangintzan zuzenean edo zeharka eragiten duten gaietarako buruzko erabakiak hartzeko prozeduretan parte hartzea.
37. Hogeita laugarren artikulua: akzio publikoa, administrazio-organoei eskatzeko lege hau eta legean aurreikusitako mugikortasun jasangarriko planen edukia bete dadila.
38. Hogeita bosgarren artikulua dioenez, nahitaezkoa izango da EAEko administrazio publikoek baliabide elektronikoak erabiltzea.
39. V. kapituluak, «mugikortasuna kudeatzeko tresnak», 26-30 artikuluetan garatzen ditu bere edukia.
40. Ildo horretatik, hogeita seigarren artikulua tarifa-sistema bakarraren sustapenaren alde egiten du, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta Euskadiko Garraio Agintaritzak bultzatuko baitute.
41. Hogeita zazpigarren artikulua garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasuna ezarri du noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluen artean.
42. Hogeita zortzigarren artikulua arabera, mugikortasun-politiken finantzaketa jasangarritasun ekonomikoaren beharretik abiatu behar da. Horretarako, zerga-eta finantza-neurriak erabiltzeko aukera aurreikusten du.
43. Hogeita bederatzigarren artikulua arabera, administrazio bakoitzaren zerbitzu-eskaintza zerbitzu-planen bitartez egingo da. Plan horien gutxieneko edukia ere zehazten du.
44. Hogeita hamargarren artikulua arabera, azkenik, mugikortasun jasangarriaren eragina duten azpiegiturak planifikatzeko prozeduran, administrazio sustatzaileak ebalazioa egin beharko du, beharra eta jasangarritasuna arazoituta.



45. Lehenengo xedapen gehigarriaren arabera, Errepideko Bidaieri Garraioaren martxoaren 18ko 4/2004 Legean araututako garraio-planen edukia lege honetan araututako mugikortasun-planetan eta zerbitzu-planetan txertatu ahal izango da.
46. Bigarren xedapen gehigarriak azpimarratzen duenez, EAEko administrazio publikoek, beren eskumenen barruan, lege honetan ezarritako helburuak betetzen direla bermatzeko adina giza baliabide eta baliabide material izango dituzte.
47. Lehenengo xedapen iragankorraren arabera, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planak indarrean jarraituko du harik eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren lehenengo Plana indarrean jarri arte. Plan hori bi urteko epean onartu beharko da.
48. Bigarren xedapen iragankorraren arabera, gehienez ere bi urteko epean, noizbehinkakoak ez diren garraio publikoko tituluek erabat elkarrengingarriak izan beharko dute EAEko garraiobide guztietan.
49. Azken xedapenetako lehenengoak aldatu egiten du 5/2003 Legea, abenduaren 15koa, Euskadiko Garraio Agintaritzarena (EGAL).
50. Azkenik, azken xedapenetako bigarrenak dio EHAAn argitaratu eta hurrengo egunean jarriko dela indarrean.

BATZORDEAREN ESKU-HARTZEA

51. Irizpen hau Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 3.1.a) artikuluekin bat eman da; artikuluek Batzordearen kontsulta-funtzioaren eremutzat jotzen ditu lege-aurreproiektuak, edozein direla ere haien arloa eta xedea, betiere ez badaude aipatzen dituen salbuespenen barruan sartuta, eta honako hau ez da horietako bat.

KONTUAN HARTZEKOAK

I ESKUMEN-TITULUA

52. Aurreproiektu honek jorratzen duen gaiaren eskumena lehenago ere aztertu du Batzorde honek aurreko irizpen batzuetan. Horrela, bada, mugikortasun jasangarriari buruzko iritzia emateko aukera izan zuen 59/2012 eta 188/2019 irizpenetan, eta irizpen horien edukiak ere jasoko ditugu, funtsean.
53. Eskumenen azterketa zehaztua egin aurretik, azpimarratu behar dugu mugikortasun jasangarria ez dela Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuan (EAEAE) berezitasun propioa duen gai espezifikoko gisa hartzen



eskumenen katalogoan. Aitzitik, oso gai konplexua da, eta jarduera publikoaren zenbait eremu funtzional hartzen ditu barne, zeinetan eskumen-maila desberdinak dituzten administrazio publikoak ari diren.

54. Honako hauek dira, nagusiki, araua idaztea ahalbidetzen duten eskumen-tituluak: garraioa, ingurumena eta lurraldearen antolamendua eta hirigintza, betiere sustapen ekonomikoari, garapen ekonomikoari eta jarduera ekonomikoaren plangintzari dagozkionak ahaztu gabe.
55. Edozein kasutan, halako egoeratan, ez dago gaizki jurisprudentzia konstituzionala gogoratzea, eskumen-eremu desberdinak hartzen dituzten gaiak jorratzeko orduan; «xede juridiko desberdina izaki, leku fisiko berari erreferentzia egiten dioten eskumen-tituluen konkurrentzia-aukera hori dela-eta, kasu bakoitzaren artikulaziorako eta integrazioarako formulak bilatu behar dira. Horretarako, kooperazio-formuletara jo behar dugu lehenengo, bereziki garrantzitsuak baitira guri dagokigunaren gisako kasuetan, zeinetan bi eskumenak optimizatzea ahalbidetzen duten irtenbideak bilatu behar diren, teknikarik egokienak aukeratuta kasu bakoitzean.» —Konstituzio Auzitegiaren Epaia (KAE): 40/98 (30. OJ)—.
56. Hori guztia kontuan hartuta, egoki da arau hau idaztea ahalbidetzen duten eskumen-tituluak aztertzea.
57. Gure 59/2012 eta 188/2019 irizpenetan adierazi genuen moduan, arau hau idazteko eskumen-oinarria EAEAEren 10.32, 10.34 eta 12.9. artikuluetan aurki daiteke.
58. Estatutuko agindu horiei jarraikiz, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen eskusiboa dauka gai hauetan: «Trenbideak, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioa, portuak, heliportuak, aireportuak eta Euskal Herriko Meteorologia Zerbitzua, Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoari kalterik eragin gabe. Garraio-gaietan, zama-kontrataguneak eta terminalak» (10.32. artikulua).
59. Era berean, bide eta errepide arloan, honako hau dio EAEAEk: «bide eta errepide arloan, lurralde historikoetako foru-aldundiek oso-osorik gordeko dituzte orain dituzten lege-araubidea eta eskumenak ala, hala dagokionean, Estatutu honen 3. artikulua araberaren berreskuratzeko dituztenak» (10.34 artikulua).
60. Azkenik, EAEAEren 12.9. artikulua Autonomia Erkidegoari aitortzen dio honako hauek betearazteko eskumena: «abiaburua eta helmuga Autonomia Erkidegoaren lurralde barruan dituen salgai- zein bidaiari-garraioaren antolamendua, nahiz eta Konstituzioaren 149. artikulua 1. zenbakiaren 21. paragrafoak aipatzen dituen Estatuaren izeneko azpiegituretan



zehir egin garraioa, eta Estatuak beretzat gorde dezan zuzeneko betearazteari kalterik egin gabe».

61. Kontuan hartu behar da, era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen eta lurralde historikoetako foru-organoen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legea (LHL), baita lege horrek foru-organoei errepide eta garraio arloan aitortzen dizkien eskumenak ere.
62. Aipatu irizpenetan adierazi genuen moduan, behar bezala zehaztu beharko litzateke eskumenak egikaritzeko eremu zehatza, aurreproiektuari jarraikiz, lehorreko garraio-sistemetara mugatzen dela (2.1. artikulua). Horrenbestez, eta 39/2003 irizpenak gai horrekin lotuta adierazi zuenari jarraikiz, garraioaren esparruan izan daitezkeen modalitateen aukera zabala kontuan hartuta, behar-beharrezkotzat jotzen dugu hurbilpen bat egitea, aurreproiektuak zer irismen aktibatu nahi duen Autonomia Erkidegoak modalitate horien gainean dituen eskumen-tartearen barruan.
63. Azterketa hori egin ondoren, toki-administrazioak garraioen esparru horretan dituen eskumenak aztertuko ditugu, eta azkenik, aurreproiektuak jokoan jarri dituen gainerako eskumen-titulua behatuko ditugu, azaletik bada ere

A) Errepideak

64. Gai honetan, EKren 149.1. artikulua ez dio berariazko esleipenik egiten Estatuari, baina horrek ez du esan nahi Estatuak eskumenik ez duenik hartan jarduteko; izan ere, 65/1998 KAEak (8. OJ) adierazi zuen moduan, EKren 149.1. 24. artikuluan aurreikusitakoa da hari dagokion eskumen-titulua, errepideak baitira herri-lanen arteko behinenetariko batzuk.
65. Horregatik, dio epaiak, esparru honetan egiten den eskumen-banaketa ez da lurralde-irizpidea bakarrik hartu behar kontuan; izan ere, eskumen-banaketa portu eta aireportuen kasuan gertatzen denaren antzekoa da.
66. Ondorioz, Estatuko Errepide Sarearen legitimotasun konstituzionala azpimarratu behar da, Errepideei buruzko martxoaren 18ko 25/1988 Legearen eranskinean zerrendatzen baitzen sarea.
67. Gai horri buruz, irailaren 26ko 2769/1980 Errege Dekretuaren bitartez eskualdatu zitzaizkion Euskal Autonomia Erkidegoari errepideen alorreko funtzioak, zeinak zabaldu baitira abenduaren 3ko 1414/2018 Errege Dekretuaren eta apirilaren 26ko 314/2019 Errege Dekretuaren bitartez, biak ere irailaren 26ko 2769/1980 Errege Dekretuaren bidez Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdaturiko Estatuko Administrazioaren errepide-arloko funtzioak eta zerbitzuak zabaltzekoak.



68. Estatuaren eta Autonomia Erkidegoaren arteko errepide arloko banaketa konstituzionala adierazita, gai honek badu berriazkotasan bat: eskumenak erakunde erkideen eta lurralde historikoen artean banatzen dira, autonomia-estatutuan aurreikusitakoa oinarritzat hartuta.
69. EAEAEren 10.34. artikulua lurralde historikoei esleitzen dizkie eskumen horiek. Konstituzio Auzitegiak 132/1998 epaian eman zuen araubide berezi horren inguruko iritzia, Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia arautzeko maiatzaren 30eko 2/1989 Legea aurkaratu zutenean.
70. Han esaten zenaren garrantzia dela-eta —bertan ematen den azalpen osoagatik eta aurrerago esango dugunarekin duen loturagatik—, komenigarritzat jotzen dugu epai horren 4. oinarri juridikoan (O) adierazitakoa errepikatzea.
71. Laugarren OJ horretan honako hau jasotzen da: «Euskal Autonomia Erkidegoko Estatuaren 10.34 artikuluan xedatzen denez, bide eta errepide arloan, «Konstituzioaren 148. artikuluko 5. apartatuaren 1. zenbakian jasotako eskumenez gain, lurralde historikoetako foru-aldundiek oso-osorik gordeko dituzte orain dituzten lege-araubidea eta eskumenak edo, hala dagokionean, Estatu honen 3. artikulua arabera berreskuratzeko dituztenak»». **Berezitasun horri ere egiten zaio erreferentzia Errepideei buruzko 25/1988 Legearen hirugarren xedapen gehigarrian. Honako hau dio: «1. Eskubide historikoak dituzten foru-lurraldeen eskumenerako errepideen plangintza, proiektua, eraikuntza, kontserbazioa, aldaketa, finantzaketa, erabilera eta ustiaketa indarrean den araubide juridikoari jarraikiz egingo dira. 2. Lurralde horietan Estuari dagozkion ahalmenei eragin diezaieketen errepideak eraikitzeko, Konstituzioaren 141.1. 21. eta 1. 24. artikuluei jarraikiz, Estatuaren koordinazioa eta adostasuna beharko dira»».**
72. Horren ondoren, honako hau dio epaiak: ««Arau-multzo horrek erakusten duenez, lurralde historikoei dagokie errepideen gaineko eskumena, eta ez Autonomia Erkidegoko erakunde erkideei. Era berean, Eusko Legebiltzarraren azaroaren 25eko 27/1983 Legeak, Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen eta lurralde historikoetako foru-organoen arteko harremani buruzkoak, azken horien eskumen eskusiboa aitortzen du «errepide eta bideen plangintza, proiektu, eraikuntza, kontserbazio, aldaketa, finantzaketa, erabilera eta zehaztapenari dagokienez. Eskumen hori “horietako bakoitzaren araubide juridiko pribatuaren arabera” egikaritzen da [7 a).8. artikulua].»»
73. Horrez gain, honako hau dio:«Eskumen-banaketa horren arabera, Eusko Legebiltzarrak onartutako legeak ez du guztiz arautzen errepideen araubide juridikoa, beste autonomia-erkidego batzuek egin duten moduan. Legea Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra arautzera mugatzen da, eta lurralde historikoetako foru-organoei dagokie hura egikaritzea, betiere Administrazio autonomikoaren ikuskaritzaren pean [EAEko 2/1989 Legearen 15 eta 4 d) artikulua]. Legeak berak dioen moduan, foru-aldundiek nahitaez



artikulatu behar dituzte Planaren nahitaezko jarduketa-programak betetzen direla bermatzeko aurrekontu- eta ekonomia-neurriak, betiere Autonomia Erkidegoaren lurralde-antolamenduko eskumenak oinarritzat hartuta eta “Euskadiko jarduera ekonomikoaren sustapena, garapen ekonomikoa eta plangintza, ekonomiaren antolamendu orokorrarekin bat” kontuan hartuta (EAEAEren 10.25. art., 15.3. art. eta EAEko 2/1989 Legearen bigarren xedapen gehigarria)».

74. Horrela, bada, transkribatzen ari garen oinarri juridikoak honako hau ondorioztatzen du: «Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen errepide arloko eskumena, beraz, beste autonomia-erkidego batzuei dagokienaz bestelakoa da, foru-aldundiek dituzten eskubide historikoak direla eta. Errepideen esparruan, eskubide horiek eguneratu egin dira EAEAEren 10. artikuluko 34. zenbakiaren bitartez, 37.1 f) artikuluari dagokionez, foru-araubidea Konstituzioaren bitartez bermatuta baitago (KAEak: 11/1984 eta 76/1988). Estatutuaren aurreikuspen horiek garatzera etorri da, bere aldetik, Eusko Legebiltzarraren 27/1983 Legea, Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen eta lurralde historikoetako foru-organoen arteko harremanei buruzkoa, 7 a) 8. artikuluan, lehenago adierazi bezala.».
75. Azken batean, errepideen alorrean, foraltasunaren muin ukiezina osatzen duenaren adierazpen baten aurrean egongo ginатеke, eta, horrenbestez, erakunde erkideek ez dute haien gaineko araugintza-ahalik. Hala eta guztiz ere, badira beste eskumen-titulu batzuk, errepideei eragingo dien arau bat ematea ahalbidetzen dutenak; hori gertatzen zen, esaterako, 2/1989 Legearekin, lurraldearen antolamendura jotzen baitzuen, edota sustapen, garapen eta plangintza ekonomikora.
76. Parametro horiek abiapuntutzat hartuta, testuaren arautze zehatzari begiratu beharko zaio, aurreikuspen hori eskumen-banaketarekin bat datorren ala ez erabakitzeko.

B) Errepideko garraioak

77. Batzorde honek aztertua dauka gai honen irismena (23/2003 irizpena) errepideetako bidaiarien garraioari buruzko Legearen aurreproiektuari dagokionez.
78. Zehazki, adierazi genuenaren ildotik, EAEAEren 10.32. artikulua eta EKren 149.1.21. artikulua —Estatuari erreserbatu baitio eskumen eskusiboa autonomia-erkidego bat baino gehiagoren lurraldetik dabilzan lehorreko garraioen alorrean— argi eta garbi zehazten dute garraio arloko konstituzionaltasun-blokea.
79. Eskumen-banaketaren eskema horrek interpretazio jakin bat izan du Konstituzio Auzitegiaren zenbait epairen bitartez, zeinen artean nabarmentzen diren,



garrantzia dela eta, 174/1995 KAE eta, batik bat, 118/1996 KAE, azken hori uztailaren 30eko 16/1987 Estatuko Legearekin lotuta, lehorreko garraioak antolatzekoa (LGAL).

80. Epai horiek barne hartzen dituzten irizpideetatik, oinarrizko zenbait printzipio laburbildu beharko lirateke, haien bitartez hobeto zehaztu baitaitezke Estatuak eta autonomia-erkidegoek arlo horretan duten esku-hartzearen mugak.
81. Lehenik eta behin, logikoa denez, lurralde-elementua erabakigarria da eskumenak banatzeko sisteman, eta Estatuaren eta Autonomia Erkidegoaren arteko jarduketa-lerroa zehazten du. Zentzu horretan, 118/1996 KAEak argi eta garbi adierazten duenez, «lurralde-irizpidea funtsezko elementua da lehorreko garraioen eskumen-banaketaren sisteman, aipatutako xedapenetarako erreferentziazko puntu nagusia baita ibilbideak osorik autonomia-erkidegoen lurraldean hedatzen diren ala ez»(1. OJ). Dena den, horrek ez du esan nahi autonomia-erkidegoek beren eskumenen esparruan gauzatzen dituzten egintzek ondorerik izango ez dutenik beren lurralde-eremuetatik kanpo.
82. Bigarrenik, lurralde-elementua eskumenen banaketa-sisteman funtsezkotzat hartzeak zuzeneko ondorio bat dakar: Estatuak ez duela erkidego barruko esparruan jarduteko ahalmenik izango garraioen tituluaren babesean; hortaz, haren esku-hartze oro EKn beren-beregi aurreikusitako beste titulu gaitzaile batzuetan oinarritu beharko da.
83. Azkenik, azpimarratzekoa da, errepideko garraioaren eskumen-banaketaren ikuspuntutik, eskumen arauemaileen eta eskumen betearazleen arteko desberdintasuna, lurraldetasun-faktorearen aplikazioari dagokionez. Horrela dio arestian aipatutako epaiak: «eskumen arauemaileen ikuspuntutik, lurralde-irizpidea zurruntasunez aplikatu behar bada (garraioa “osorik garatzea” lurraldearen barruan), Estatuaren legeriak barne hartzen dituen betearazteko eskumenak irizpide horretatik deskonektatuta geratzen dira nolabait esatearren, haren titulartasun autonomikoa ahalbidetzeko, baita salgaien edo bidaiarien garraioa guztiz Autonomia Erkidegoko lurraldearen barruan gauzatzen ez bada ere; izan ere, nahikoa izango da horien jatorria eta helmuga haren lurralde barruan izatea».
84. Autonomia-erkidegoen eskumen-eremua zehaztuta, erakunde erkideen eta lurralde historikoen arteko eskumen-banaketaz hitz egin behar dugu.
85. LHLren 10. artikulua arabera, erakunde erkideei dagozkie honako eskumen hauek: «errepideko garraibide mekanikoen arloko legegintza, erregelamendu bidezko garapena, goi-mailako ikuskaritza, plangintza eta koordinazioa, eta lurralde historikoen, aldiz, lege hura onartu zenean indarrean ziren Estatuarekiko hitzarmenen ondorioz Arabak bere



lurraldean zituen ahalmenak erabiliko dituzte beren lurraldeetan, ahalmen berberak eta izaera berekoak».

86. Hitzarmen horiek aipatzen direlarik, 1950eko martxoaren 9ko Hitzarmena hartu behar da aintzat, Estatuaren eta Arabaren artean sinatua, errepideko garraioei buruzkoa. Haren indarraldia zenbait arautan jasotako igorpenen bidez aitortu da: abuztuaren 25eko 2488/1978 Errege Dekretua, Eusko Kontseilu Nagusiari transferentziak ematekoa, 28. artikulua (autonomiaren aurreko aldian); edo uztailaren 30eko 5/1987 Lege Organikoan xedapen gehigarrian, Estatuak errepide eta kable bidezko garraioari buruz dituen ahalmenak autonomia-erkidegoei eskuordetzen dizkiena (aurrerantzean, 5/1987 Lege Organikoa).
87. Errepideko garraioaren arloan 5/1987 Lege Organikoan aurreikusitako eskumenak oraintsu osatu dira ekainaren 29ko 476/2021 Errege Dekretuaren bidez, eskumen horiekin lotutako giza baliabideei, aurrekontuei eta ondareari dagokienez.
88. Era berean, LHLren 10. artikulua kontuan hartu zuen EAEAren 37.2. artikuluan xedatutakoa, foru-araubidearen berme bat baita estatutu-araua onartzeko orduan.
89. Edonola ere, egiten ari garen hurbilketa honetan, eta azaldutako arau-aurreikuspenak ikusita, aski zaigu adieraztea lurralde historikoek betearazpen-eskumenak dituztela, funtsean, errepideko garraioaren esparruan.
90. Ondorio hori dator, batetik, LHLn erabilitako kontzeptuetatik, lurralde historikoen eskumenak zerrendatzen baititu, eremu materialka ez ezik, horietako bakoitzak gauzatzen dituen funtzioka ere; bestetik, errepideko garraioen arloan eskumenak (Araba) eta transferentziak (Bizkaia eta Gipuzkoa) erakunde erkideen eta lurralde historikoen artean zedarrizteko dekretuetako terminoetatik.
91. Esandako guztiak are indar gehiago hartzen du 86/1988 KAEn egiten diren kontsiderazioekin; hark Nafarroako Foru Aldundiak errepideko garraioen arloan zituen foru-eskumenen irismena zehazten du (Arabakoarekin egindako Hitzarmenaren antzeko batekin).

C) Trenbideak eta trenbideko garraioak

92. Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 10.32. artikulua trenbideen eta lehorreko garraioen esparruko eskumenari buruzkoa da. Hemen, azpiegituraren eta haren gaineko garraio-jardueraren arteko lotura dela-eta —errepideko garraioarekin gertatzen ez den bezala—, bi alderdiak elkarrekin arautu ohi dira, 65/1998 KAEk 7.B.a) OJn adierazi zuen moduan.



93. Eskumen-banaketari dagokionez, kasu honetan ere lurralde-irizpideak arautzen du garraio mota hau (118/1996 KAE, 1. OJ eta 43. OJ). Dena den, trenbideen esparruan, garraioen eskumen-tituluarekin batera, kualifikatiboki, EKren 149.1.24. artikulua ere izan behar da kontuan, zeinak Estatuari esleitzen baitio interes orokorreko herri-lanen eskumena, bai eta autonomia-erkidego bat baino gehiago ukitzen dutenen gainekoa ere.
94. 118/1996 KAEren arabera, «garraio publikoko trenbideen eraikuntza bete-betean sartzten da herri-lanen nozioan, erabilera eta aprobetxamendu orokorrekoa delako, eta zerbitzu publiko baterako delako» eta, gaineratzen duenez, «trenbideen ezaugarri teknikoak direla-eta, argi dago, kasu gehienetan, interes orokorrekotzat hartu beharko direla».
95. Hori kontuan izanik, Estatuak segurtasun publikoaren eta ingurumenaren arloetan dituen eskumenak oinarritzat hartuta, gutxieneko ezaugarri tekniko uniforme batzuk ezarri ahal izango dira trenbideko garraiobideen kalitatea bermatzeko.
96. Errepideko garraioaren kasuan ez bezala, garraio mota honetan eta haren azpiegituran ez zaizkie esleitzen eskumenak lurralde historikoei; hausnarketa hori kontuan izango dugu azertu beharreko gainerako gai guztietarako, errepideei dagokienez salbu.

D) Kable bidezko garraioa

97. «Kable bidezko garraio» deritzonak hartzen duen eskumen-eremua, kontuan hartuta abuztuaren 25eko 2488/1978 Errege Dekretuak –Estatuko Administrazioak garraioen arloan dituen eskumenen transferentziari buruzkoak– zekarren erremisioa, honako hau da: kableak edo kable traktore eta eramaileak baliatzen dituzten garraiobideak, lehorreko errodadura-biderik ez dutenak, Teleferikoei buruzko apirilaren 29ko 4/1964 Legeak zekarren eta 5/1987 Lege Organikoaren 9.1 artikuluan mantentzen den definizioaren arabera.
98. Eskumen-banaketarako irizpidea, oraingoan ere, lurraldea da, eta garraio-mota honetan ez dago lurralde historikoen aldeko inongo esleipenik, lehenago adierazi dugun bezala.

E) Garraioaren jarduera lagungarriak eta osagarriak

99. EAEEren 10.32. artikulua autonomia-erkidego honi esleitzen dio eskumen eskusibo hau: garraio-gaietan, zama-kontrataguneak eta terminalak.
100. Gai jakin horrekin lotuta, 37/1981 KAEk adierazi zuenez (1. OJ), xedapen horretan EKren 149.1. 20. artikuluari egindako erreferentziak «portuei, aireportuei eta meteorologia-zerbitzuari bakarrik eragiten diela, horiek baitira bi xedapenetan aldi berean



aipatzen diren gai bakarrak». Horrez gain, honako hau zioen epaiak: «Euskal Autonomia Erkidegoari trenbide, lur, itsaso, ibai eta kable bidezko garraioen erabateko eskumena esleituko zaio trenbide eta garraio horiek, Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldetik ez ezik, beste autonomia-erkidego batetik edo gehiagotatik igarotzen ez badira; izan ere, EAEn lurraldea gaindituz gero, Estatuari bakarrik egokituko zaio ordenamendua (EKren 149.1.21. artikulua)», Gainera, honela zioen: «dena den, ez da salbuespen espliziturik edo inpliziturik egiten garraio arloko kontratazio-zentroak eta karga-terminalak sortzeko eta arautzeko orduan. Izan ere, horien zehaztapena eta araudia ez dagokio Autonomia Estatutuaren 12.9. artikuluan hitz egiten den antolamenduari, eta beraz, ezin da kontuan hartu, eta ez da kontuan hartu behar, 10.32. artikulua EAEn esleitzen dion eskumena mugatzeko».

101. Erabaki konstituzional hori errepikatu egiten da 118/1996 KAEn (39. OJ), Lehorreko Garraioa Antolatzeko Legearen xedapen bat aztertzean, kargen informazio-zentroei eta karga-banaketei buruzkoa.
102. Kontuan izan behar da baieztapen hori ez zaiela halabeharrez aplikagarria izango garraioaren jarduera lagungarri eta osagarri guztiei; izan ere, eskumenei dagokienez, horietako batzuek garraio-arloko eskumen substantiboari jarraitzen zaizkiola jo daiteke.
103. Ildo horretan, 116/1986 KAEk (39. OJ) honako hau adierazi zuen garraio-geltokiei dagokienez «haietatik igarotzen den garraioaren ezinbesteko elementu osagarriak dira, eta beraz, haien gaineko eskumen-banaketa garraioak arautzen dituen berbera izango da: Estatuari egokituko zaio, autonomia-erkidegoz gaindiko errepideko garraioari dagozkion geltokien kasuan, eta Generalitateari beste kasuetan».
104. Kontuan hartu behar da, horrenbestez, zer jarduera lagungarri den, Autonomia Erkidegoaren eskumenei zer nolako irismena duten zehazteko.

F) Toki-erakundearen eskumenak

105. Udalerriari dagozkien eskumenei inguruan adierazitako guztia kontuan hartuta, esan behar dugu Toki Araubidearen Oinarriak Arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak (TAOL), 25.2. artikuluan, toki-administrazioen berezko eskumen gisa aitortzen dituela honako hauek, Estatuari eta autonomia-erkidegoetako legeriaren terminoetan: a) hirigintza; b) hiri-ingurumena; d) bide-azpiegitura; g) trafikoa, ibilgailuen aparkalekua eta mugikortasuna. Hiriko garraio kolektiboa; eta ñ) udalerrian sustatzea herritarrek parte har dezaten informazioaren eta komunikazioen teknologien erabilera efizientea eta eraginkorra egiteko.



106. Bestalde, TAOLen 26.d) artikulua dioenez, «50.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan, bidaiari-taldeentzako hiriko garraioa eta ingurumenaren babesaren bermatu beharko dira».
107. Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak (ETEL) zehaztutako eskumen-araubideari dagokionez, gogora dezagun 17.1.18) artikulua zer dioen udalerrien eskumen propioei dagokienez, «bidaiarien hiri barruko garraio publikoarekin lotuta, betiere garraioa udalerriaren barruan egiten bada osorik». Era berean, honako hau dio 17.1.32) artikulua «Udalerriko bideetan, pertsona, ibilgailu —motordun zein bestelako— eta animalien mugikortasuna eta irisgarritasuna nahiz pertsona eta salgaien garraioa antolatzea, kudeatzea, sustatzea eta diziplina-modua zehaztea; horretarako, beharrezko irizitako baliabide materialak, teknikoak eta giza baliabideak jarri ahal izango dituzte».
108. Aurreproiektuaren planteamendua kontuan hartuta, beste eskumen batzuk ere badaude:
- 8) Ingurumenaren babesaren eta garapen jasagarria modu osagarrian antolatzea, sustatzea, kudeatzea eta defendatzea, hiriguneetan kutsadura akustikoa, argiaren kutsadura eta airearen kutsaduraren aurkako babesaren barne hartuta.
 - 9) Hirigintzaren antolamendua, kudeaketa, exekuzioa eta diziplina.
 - 31) Udalerriarenak diren herri barruko bide publikoak eta baserri-bideak antolatzea eta kudeatzea (kontserbatzea eta mantentzea barne).

G) Beste eskumen-titulu batzuk

109. Aipatutako eskumen-eremuaz gain, badira beste eskumen-titulu batzuk, arau hau osatzea ahalbidetzen dutenak, edo estaldura gisa balia daitezkeenak aurreproiektuaren bidez beste arau-sektore batzuetan egiten diren lege-aldaketetan.
110. Ildo horretatik, Konstituzio Auzitegiak bermatu egiten du Estatuak arlo horretan duen esku-hartze legegilea, ingurumena babesteko eskumen-tituluaren bitartez (EKren 149.1.23. artikulua), eta, beraz, hark izaera orokorreko ingurumen-irizpideak ezar ditzake, baina horrek ez du eragozten autonomia-erkidegoek zehaztea garraio-jardueraren sektorean.
111. Esparru horretan, ingurumenari eta ekologiari dagokio titulua, lege-garapen eta betearazpen eskumen gisa aurreikusita baitago EAEAREN 11.1.a) artikuluan, foru-



erakundeen eskumenean ere isla duena [LHLren 7.c) artikulua], bai eta toki-erakundeen eskumenean ere [TAOLen 25.2 f) artikulua].

112. Eskumen-eremu horrekin lotuta, eta arestian aipatutako konplexutasuna aintzat hartuta, hura arautzeko eskumena gauzatzeko orduan nagusitzen den eskumen-tituluaren zedarritzea eztabaidagai izan zen Ekonomia Jasangarriaren martxoaren 4ko 2/2011 Legea (EJL) zela eta; izan ere, mugikortasun jasangarriari buruzko atal bat zekarren, eta Kataluniako Generalitateak iritzi zion garraioaren arloan zituen eskumenak urratzen zizkiola.

113. Ildo horretatik, 174/2013 KAEk, urriaren 10ekoa, oinarri hau aurkitu dio estatuaren esku-hartzeari: ingurumenari buruzko oinarrizko legeriaren eskumen-tituluak (EKren 149.1.23. artikulua):

Beraz, edukiari begiratuta, mugikortasun jasangarriko planei buruzko arauketa, haren lehentasunezko xedeari jarraikiz, garraioen esparruan kokatzen da, autonomia-erkidegoen eskumen eskusiboa, dagokien lurralde-eremua gaintzen ez den kasuetan (118/1996 KAE, ekainaren 27koa, 1. OJ). Dena den, garraio-sistemak hiri-ingurumenari eragiten dio, zalantzarik gabe, eta, hartara, mugikortasun jasangarriko plan horiek jarduketa multzo baten gisa har daitezke, jarduketan xedea delarik mugikortasun mota jasangarriagoak ezartzea kasuan kasuko eremu geografikoaren barnean, halako moldez non hazkunde ekonomikoa bateragarria izango den gizarte-kohesioarekin eta ingurumenaren defentsarekin, herritarrei bizi-kalitate hobea bermatuz. Ez da ahaztu behar hiri-inguruneko ohiko arazoek mugikortasunarekin zuzenean lotutako faktoreak izaten dituztela jatorrian, pertsonen eta salgaien garraioak eragindako pilaketak modu erabakigarrian eragiten baitu atmosfera- eta hots-kutsaduran. Hori dela-eta, legegileak botere publikoen esku-hartzea eskatzen du, haien kasuan kasuko eskumen-eremuetan, mugikortasun-arazoek sortutako hiri-ingurumenaren narriadurari aurrea hartzeko.

114. Era berean, lurralde-antolamenduari buruzko eskumen-titulua aipa genezake, EAEAEren 10.31. artikuluan jasotzen baita, xedapen honen garapenean lagundu dezakeen eskumen-titulu gisa. Egin-eginean ere, lurraldearen antolamenduaren funtsa da «eduki planifikatzailea duten jarduketa publikoen multzo bat, xedetzat duena lurzoru-erabilerak eta lurraldearen zati desberdinen oreka finkatzea» (149/1998 KAE).

115. Era berean, gai autonomo gisa sartzan da hirigintzari buruzko titulua, EAEAEren 10.31. artikuluan aurreikusten dena: nolabaiteko plangintza- eta kudeaketa-eskumena aitortzen zaie foru-erakundeei, LHLren 7.c).6. artikuluari jarraikiz, bai



eta, jakina, toki-erakundeei, aspalditik baitute esleituta, eta TAOLen 25.2.d) artikulua bermatzen du.

116. Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legearen aldaketari dagokionez, EAEEren 10.2. artikulua aipatu behar da, autogobernuko erakundeen antolamendu, araubide eta funtzionamenduari buruzkoa. Zentzu horretan, 50/1999 KAEk adierazi zuenez (3. OJ), autonomiak berezko du erkidegoko administrazioak bere burua modu askean antolatzeko eskumena, eta eskumen eskusibo den aldetik, eduki bakartzat du «dagozkien erkidego-administrazioak osatzen dituzten, edo haien mendeko diren, organo, administrazio-unitate edo erakundeak sortu, aldarazi eta deuseztatzeko ahala».
117. Gai honetan guztian, garraioarekin lotuta baitago ikuspuntu integralenetik, oinarri hau aipa daiteke «Euskal Herriko ekonomiaren sustapena, garapena eta plangintza, ekonomiaren antolamendu orokorrarekin bat», EAEEren 10.25. artikuluan eskumen eskusibo gisa jasotzen dena.
118. Egin-eginean ere, 188/96 KAEk (10. eta 11. OJ), garraioaren antolamenduari buruzko printzipio orokorrak zehazten zituzten artikulua epaitzean, gogorarazten du garraioa oso egintza ekonomiko garrantzitsua dela, eta beraz, hark zilegitzat jotzen du Estatuak irizpide orokor batzuk finka ditzala, kontuan har daitezkeen garapen arauemailea egiteko orduan, betiere sektore espezifiko horretan ordena ekonomikoaren oinarritzko printzipioen unitatea ziurtatzera mugatuta. Horregatik, irizpide horiek garatzen direnean, EAEEren 10.25. artikulua sartzen da jokoan.

II ARAU-ESPARRUA

119. Mugikortasun jasangarriaren eremuan erraz gerta liteke terminologia komunitarioan *soft law* gisa ezagutzen dena, zuzenean aplikatzeko moduko araurik ez izateagatik edo balio adierazgarria bakarrik izateagatik, NBEk, EBk edo Estatuak promulgatuta, eta gure Autonomia Erkidegoak ere baduena.
120. Haien artean, Klima Aldaketaren aurkako Euskal Autonomia Erkidegoko Estrategia - Klima 2050 azpimarratu behar dugu. Tresna hori Eusko Jaurlaritzako sail guztiek partekatzen dute, gaur egunera arte ezarri diren neurriak are gehiago sendotzeko eta etorkizunean giza garapen jasangarri bat diseinatzea ahalbidetuko diguten beste batzuk hartzeko.
121. Estatuko lege-araudiari dagokionez, aurreproiektu honen aurrekaririk zuzenena eta nahitaez aipatu beharreko arau-esparrua —hark duen oinarritzko izaeragatik— EYL izango litzateke. Legearen III. tituluaren ingurumen-jasangarritasunari buruzko



III. kapituluko hiru ataletan (93-106. artikuluetan: 1. atala, garraioa arautzea; 2. atala, azpiegituren eta garraio-zerbitzuen plangintza eta kudeaketa eraginkorra; eta 3. atala, mugikortasun jasangarria) garraioa eta mugikortasun jasangarria jorratzen baitira.

122. Lege horrek bere xedapenen oinarritzko izaera adierazten du (azken xedapenetako lehena); I. eta II ataletako xedapenak EKren 149.1.13. artikuluan oinarritzen dira (ekonomia-plangintza orokorraren oinarriari eta koordinazioari buruzkoa), eta III. atalekoak, berriz, EKren 149.1.23. artikuluan (ingurumenari buruzko oinarritzko legegintza), eta EKren 149.1.25. artikuluan (energia-erregimenaren oinarriak).
123. Mugikortasunari zuzenago ekiten dion atalak hauek jorratzen ditu, hurrenez hurren, 99, 100, 101, 102 eta 103. artikuluetan: mugikortasun jasangarriaren arloko printzipioak, mugikortasun jasangarriaren politikako helburuak, mugikortasun jasangarriari buruzko planak eta haien sustapena eta lanketa.
124. Ejlren arabera, mugikortasun-planak egiteko eta berrikusteko prozedurek parte-hartze publikoa bermatu behar dute, Ingurumen gaietan informazioa eskuratu, publikoki parte hartu eta auzitegietara jotzeko eskubideak arautzen dituen uztailaren 18ko 27/2006 Legearen xedapenei jarraikiz.
125. Bestalde, Airearen Kalitateari eta Atmosferaren Babesari buruzko azaroaren 15eko 34/2007 Legeak (AKABL) airearen kalitatea hobetzeko planak hiri-mugikortasuneko planekin txertatu beharra ezarri zuen eta, hala badagokio, azken horiek enpresen garraio-planak txertatu ahal izango dituzte, negoziazio kolektibo bidez adostuta, kutsadura gutxiago sortzen duten garraio-bideak sustatzeko helburuarekin. Gainera, arrisku-egoeran esanguratsuak diren jarduerak kontrolatzeko edo eteteko neurriak barne hartzeko aukera ere aurreikusten du, trafikoaren murrizketa osoa edo partziala barne, ibilgailu kutsakorreni, matrikula jakin batzuei, ordu jakin batzuei edo eremu jakin batzuei mugak jarritz, besteak beste.
126. 7/2021 Legeak, maiatzaren 20koak, Klima Aldaketarenak eta Trantsizio Energetikoarenak (KATEL), IV. tituluan ekin dio, Europako arauekin bat, mugikortasun jasangarriaren eta emisiorik gabekoaren erronkari, eta zenbait betebeharrak ezarri dizkie 50.000 biztanletik gorako udalerriari eta 20.000 biztanletik gorakoei, baldin eta kutsaduraren muga-balio batzuk gainditzen badira; hain zuzen ere, urtarrilaren 28ko 102/2011 Errege Dekretuan ezarriak, airearen kalitatea hobetzeari buruzkoa baita arau hori.



127. Aurrekoez gain, eta arlo honetan duen eragin eztabaidea ezina dela-eta, kontuan izan behar ditugu Lehorreko Garraioen Antolaketari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea eta Trenbide-sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legea.
128. Autonomia-erkidegoaren eremuan, jada aipatua dagoen JEL ekarri behar dugu, hark finkatzen baititu jasangarritasun energetikoaren oinarri arauemaileak euskal administrazio publikoen eta sektore pribatuaren esparruetan. Gainera, mugikortasunari buruzko zenbait neurri hartzen ditu barne, besteak beste, ibilgailuen zirkulazio-murrizketak, nahitaezko mugikortasun-planak 5.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan eta lantokietako mugikortasun-planak.
129. Garraioaren esparruan, honako hauek daude batik bat: 4/2004 Legea, martxoaren 18koa, Errepideko Bidaiari Garraioarena (EBGL); 2/2000 Legea, ekainaren 29koa, bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duena (BAGPL); 6/2004 Legea, maiatzaren 21ekoa, Red Ferroviaria Vasca - Euskal Trenbide Sareari buruzkoa; eta 6/2003 Legea, abenduaren 22koa, Kontsumitzaileen eta Erabiltzaileen Estatutuarena.
130. Azkenik, lurraldean eta ingurumenean duten inpaktuari dagokionez, honako hauek ditugu: 10/2021 Legea, abenduaren 9koa, Euskadiko Ingurumen Administrazioarena; 2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzkoa (EAEHL), eta 4/1990 Legea, maiatzaren 31koa, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzkoa (EHLAL), bai eta haiek garatzeko arauak ere.

III EGITEKO PROZEDURA

131. Xedapen Orokorrek egiteko Prozedurari buruzko abenduaren 22ko 8/2003 Legea (aurrerantzean, XOEPL) egiaztatze-parametroa da irizpena egin behar zaion testua egiteko prozesua aztertzeke.
132. Aholku-batzordearen doktrina jarraituaren arabera, ohartarazi beharra dago, araubide-zertasun horrek ez duela balio gabetzen lege-aurreproiektuak egiteko prozeduraren azterketan lehenetsi beharreko ikusmoldea, bestelakoa izan behar duena, halakoak izapidetzearen ondorioz sortutako produktuek izaera berezia baitute.
133. XOEPLren asmoa da gobernuak beste arauen proiektuetan aplikatzen den metodologia bera erabiltzea lege-proiektuak egitean ere. Izan ere, xedapenaren zioen azalpenak dioenez, horrela «...legegintzako ahala duenaren eginkizuna erraztu egingo da, hobeto funtsatutako egitasmoak aurkeztuko baitzaizkio eztabaidarako eta erabakia hartzeko, helburuak iristeko egokiagoa eta finagoa den teknika juridikoaz artikulatua».



134. Hain zuzen ere, legebiltzarrean hedatzen baita bere zabalean legegintza-prozedura, eta Konstituzioak (EK), Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuak (EAE) edo, batzuetan, lege organikoek baldintzak ezartzen dituzten kasu berezietan izan ezik, lege-proiektuek bete beharreko baldintza bakarra da beharrezko aurrekariekin batera bidaltzea Legebiltzarrera, Parlamentuak bere iritzia eman eta erabakia hartu ahal izan dezan; gutxienez ere, memoria orokorra, generoaren arabeko eraginaren eta zuzentze-neurrien aurretiazko azterketa, finantzaketari buruzko eranskina eta kontrol ekonomikoko txostena — aurrekontuari karga edo zama dakarkioten proiektuetan—, gure irizpena, eta legeriaren arabera nahitaezko diren beste txostenak (Jaurlaritzaren Legearen 57. artikulua, eta Eusko Legebiltzarreko Araudiaren 133.2 artikulua).
135. Beraz, lege-aurreproiektuei dagokienez, prozedurak, gobernu-egoitzan gauzatzen den bitartean, ezin duenez arriskuan jarri amaierako produktuaren baliozkotasuna, helburu nagusi batekin aztertzen da egite-prozesua: hain zuzen, araua proposatutako edukiarekin idaztea eragin duen oinarri objektiboa ezagutzea. Ondorioz, legearen arrazionaltasunaren inguruan ikertzen da —ea hausnarketaren ondoriozko erabakia den—, baita haren arrazoikotasunaren inguruan ere —gure ordenamendua taxutzen duten arau axiologikoei jarraitzen ote dien—.
136. Horretarako, aurreproiektuaren fase hauek aztertzen dira, betiere ikusmolde material batetik: organo sustatzailearen egite-fasea —hasierako testu arauemailea zentzuzkotzen duten arrazoiak eta gogoeta—; parte-hartze fasea —ea testua zabaldu den arauaren eraginpeko pertsonak eta sektoreek parte-har dezaten, zer iritzi izan dituzten, eta zer arrazoi, testua onartu edo errefusatzeko—; arauak hala esleituta, testu arauemailea ikuspegi gaituetatik aztertzeko eginkizuna duten organoen esku-hartze fasea; eta arauaren eraginpeko esparruak dituzten administrazio eskudunen iritzia biltzeko fasea.
137. Prozedura aztertuz, halaber, egiaztatu daiteke ea aintzat hartu diren, kasuan-kasuan, arauaren bideragarritasuna baldintzatzen duten faktoreak (hau da, ea aztertu den bestelako hautabiderik eta horien ondorioz, eta benetan hautabideok aplikatzeko egon litezkeen aukerak, baita, orobat, horien bidez lortu nahi diren ondorioak erdiesteko gaitasuna ere). Alderdi horretan, azterketak arreta berezia jartzen du eragin ekonomikoaren gain: hau da, ahalegin publiko eta pribatuaren ebaluazioa jaso den.
138. Irizpen honen xedeko aurreproiektuan zentratuta, araua prestatzeko espedienteak lehenik dokumentatzen du alde aurreko kontsultaren izapidea, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2020ko azaroaren 11ko Aginduaren bitartez gauzatua. Informazio hau zekarren: a) ekimenarekin



konpondu nahi diren arazoak; b) onesteko beharra eta egokitasuna; c) arauaren xedek eta d) beste aukera posible batzuk, arauketa zekartenak eta arauketarik ez zekartenak. Horretarako, Gobernu Kontseiluaren 2017ko abenduaren 12ko Erabakiak jasotako jarraibideetan ezarritako irizpideak bete ziren (xedapen orokorrak egiteko prozeduraren aplikazioari buruzkoa da erabaki hori).

139. Kontsulta horri zabalkundea emateko, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoaren Egoitza Elektronikoen iragarki-oholean iragarki bat jarri zuten, hartara bete zedin abenduaren 9ko 19/2013 Legeak, Gardentasunari, informazio publikoa eskuratzeko bideari eta gobernu onari buruzkoak, 7.c) artikuluan ezarritakoa.
140. Partikular baten eta Euskal Herriko Arkitektoen Elkargo Ofizialaren alegazioak jaso ziren, eta behar bezala arrazoitu ziren 2021eko otsailaren 1eko txostenean.
141. Araua prestatzeko prozesuari hasiera eman dion 2021eko otsailaren 5eko Aginduak aditzera ematen du zein diren erregulazioaren xedea eta helburua, bideragarritasun juridikoa eta materiala, eta antolamendu juridikoan zein aurrekontuetan izan ditzakeen ondorioak. Gainera, araua onartzeko behar diren txostenak eta izapideak zehazten ditu, baita testu arauemailea ele bitan idazteko metodoa ere (itzulpena, alegia).
142. Aurreko izapideak egin ondoren eta bidezko kontsiderazioak egin ostean, sailburuak, XOEPLren 7. artikuluan aurreikusitakoarekin bat etorrira, 2021eko martxoaren 25ean aurretiazko izaeraz onartu zuen legearen aurreproiektuaren hasierako testu elebiduna eta, ondorioz, legea onartzeko behar ziren izapideekin aurrera jarraitzea.
143. Lege-aurreproiektuaren testua eta aurretiazko onarpena eman duen agindua Legebiltzarrera igorriko zituzten, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legearen 56.1. artikuluan ezarritakoaren arabera.
144. Gero, testua Eusko Jaurlaritzako gainerako sailei erakutsi zitzaizen, *Legesarearen* bidez.
145. XOEPLren 9. artikuluari jarraikiz, kontsulta-izapidea egin zaie beste administrazio eta erakunde batzuei. Horrela, bada, testua bidali zaie honako hauei: Arabako, Gipuzkoako eta Bizkaiko foru-aldundiei; Euskadiko Udalen Elkarteari (EUDEL); Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendaren Ministerioari, Lurreko Garraio Zuzendaritza Nagusiaren bitartez; Gipuzkoako Garraio Lurralde Agintaritzari; Bizkaiko Garraio Partzuergoari (BGP); Euskal Trenbide Sareari (ETS); Euskotreni, eta Kontsumobideri.



146. Berariazko kontsulta egin zaio, halaber, Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailari.
147. Era berean, memoria ekonomikoa idatzi da, bi hizkuntzetan. Araudi aplikagarriarekin bat etorritik, arauaren ekonomia- eta aurrekontu-eragina aztertzen da bertan, proiektaturiko arauaren helburuak, ekintzak eta adierazleak aurkeztuta. Gainera, Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren berezko gaitan eragina izan dezaketen alderdiak identifikatzen dira. Azterketak adierazten duenez, zuzeneko eragina izango da, lehenik eta behin, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Plana egiteko eta haren jarraipena egiteko beharrezkoa dena. Alderdi hori jasota dago jada aurrekontuetan. Memoria horren arabera, badira berariazko kontu-sail batzuk, EAEko aurrekontu orokorretan jarriak, Euskal Autonomia Erkidegoko Garraioaren Informazio Sistema garatzeko, EAEko garraio-sistemei buruzko informazioari buruzko zentro telematikoen garapenerako, eta garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasunerako.
148. Gogoeta berberak egiten ditu foru-aldundiekiko eraginari dagokionez, eta hau ondorioztatzen du: foru-aldundi bakoitzak, mugikortasuna planifikatzeko duen ahalmena erabiliz, bere lurralde historikoan aplikatu beharreko politikak ezartzen dituztenean zehaztu ahal izango direla zehatz-mehatz aurreproiektuak eragiten dituen gastuak eta diru-sarrerak. Toki-korporazioei dagokienez, hau azpimarratu du: 5.000 biztanletik gorako udalerriek bakarrik izango dutela hiri-mugikortasun jasangarriko planak idatzi beharra, eta planak prestatzeko garaian zehaztuko dela eragina. Orobat dio ezen, aurreproiektuak garraioaren lurralde-agintaritzari ematen dizkien ahalmenen izaera kontuan hartuta, erakunde horiek osatzen dituzten administrazio publikoek behar diren bitarteko ekonomiko, giza baliabide eta baliabide materialez hornitu beharko dituztela, ahalmenok benetan gauzatu ahal izateko. Zuzkidura horren baldintza zehatzak haiek osatzen dituzten administrazio publikoen borondatearen arabera izango dira.
149. Espedientean, justifikazio-memoria elebiduna dago. Bertan aztertzen da arauaren egokitasuna, eta hura eragin duten arrazoiak, lortu nahi diren helburuak eta alternatiba juridiko posibleak zehazten dira.
150. Txosten juridikoak XOEPLren 7.3 artikuluko eskakizunak betetzen ditu, eta ondoko ondoko zenbait epigrafetan jasotzen ditu aurrekariak, erakundeen eskumenak eta aurreproiektua izapidetzeko behar den prozedura. Ildo beretik, zehatz-mehatz aztertu dute aurreproiektuaren edukia eta indarreko legezketasunaren arabera erkatu. Aukerak ere proposatu dituzte araua hobeto txertatzeko ordenamendu juridikoan.



151. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen aurreproiektuak enpresen eraketan, abiaraztean eta funtzionamenduan duen eraginari dagokionez, arau-testuak ez omen die legezko betebeharririk ezartzen lantokiei; izan ere, JELe eta hura garatzeko xedapenetan xedatutakora jotzen du: gaur egun, 254/2020 Dekretua, azaroaren 10ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa.
152. Ekimena sustatu duen organoak egingo du generoaren arabeko eraginari buruzko txostena, hala eskatzen baitu 4/2005 Legeak, otsailaren 18koak, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerakoak, 19. artikuluan. Txosten horretan, emakumezkoen eta gizonezkoen egoera aztertu ondoren garraioaren eremuan, azpimarratzen da aurreproiektuak ez duela inongo diskriminaziorik sartzen, sexua dela eta, arauan aurreikusitako jarduerak irizpide objektiboaren arabera izango direlako.
153. Ekonomiaren Garapen, Jasangarritasun eta Ingurumen Sailak ohar batzuk egin ditu testuan energia-jasangarritasuna jasotzeki buruz.
154. Hauen alegazioak jaso dira: Mercadona, SA, Aitzol Egia jauna, Elkartearen Desgaitasun Fisikoa duten Pertsonen Euskadiko Elkarte Koordinatzailea, eta Gasteizko Bizikletakoak.
155. Bizkaiko Foru Aldundiak, Azpiegituren eta Lurralde Garapenaren Arlotik, zenbait ohar egin ditu zehaztasun kontzeptual handiago baten beharri buruz eta errepideen gaineko foru-eskumenari buruz. Jasangarritasunaren eta ingurune naturalaren arloko eskumena duen sailak, bere aldetik, alternatiba edo aukera arautzaile batzuk proposatu ditu, arauaren artikulua direla eta.
156. Arabako Foru Aldundiko Mugikortasun Sailak zehaztapen batzuk aurkeztu ditu testua dela eta, plangintzaren epeak eta izapideak zehazte aldera.
157. Donostiako Udalak zenbait alderdi ekarri ditu, garraio-azpiegiturak nahitaez jaso beharraz eta haien norako publiko edo pribatuari buruz. Intermodalitatea bultzatu beharra ere aztertu du, eta zenbait zalantza plazaratu ditu EMJPN jasotako norainokoaz eta joan-etorriez. Era berean, agerian utzi dute erabakiak hartzearen alorreko argitasunik eza, plangintza-neurrien arteko koordinazioaren beharra, eta plangintzan kontuan hartuko diren ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-kostuak eta -onurak zehazteko premia. Azkenik iritzi diote udalen entzunaldia EUDelen bitartez bideratzeak ez duela bermatzen udalek parte hartzeko eskubidea.
158. Gasteizko udalak zehaztasun batzuk aurkeztu ditu artikulua direla eta.
159. Bizkaiko Garraio Partzuergoak protagonismo handiagoa eskatu du lurraldeko garraio-agintaritzentzat, alor hauetarako eskatu ere: prestakuntza- eta



sentsibilizazio-programen sustapena eta zabalkundea, EMJPren prestakuntzan eta tarifen formulazioan. Eskatzen du, halaber, lurralde historikoen eremua gainditzeko ez duten azpiegituren plangintzari buruzko txostenak nahitaezkoak izan daitezela, eta, azkenik, garraioaren lurralde-agintaritzak eratzeko ez diren bitartean, koordinazio-eginkizunak betetzen dituen lurralde-organoa ari dadila haien ordean.

160. EUDELe, bere aldetik, zenbait ohar egin ditu aurreproiektuari buruz, honako hauek azpimarratuz: hiri-mugikortasuneko planak egiteko udal-betebeharrerako finantzaketa-mekanismoak heldu behar zaiela, mugikortasunaren arloko gobernanta-sistema bat diseinatu behar dela, eta tokiko gobernuek ez dutela mugikortasun-plangintzako tresnetan parte-hartze aktiborik izateko sistemarik. Haien ustez, garraio-zerbitzu publiko batean oinarritutako mugikortasun-ereduak garapen handiagoa beharko luke. Bestalde, hiri-mugikortasunaren araudia klima-aldaketarekin integrazteko beharra aldarrikatzen du, udalei lan-testuinguru segurua eskaintzeko. Ildo beretik, hirigintza-betebehar berriek, hala nola pertsonen eta salgaien joan-etorriak modu jasangarrian kudeatzearen bideragarritasuna ebaluatzeak, beste karga bat dakarkio hirigintza-planak egiteko udal-prozedurari, agindu hori hirigintza-araudiak bere gain hartzen ez badu. Araudi sektorialak ez luke interferentziak sortu behar ez eta beste araudi sektorial batean araututako beste betebeharririk ere, segurtasun juridikorik eza sortzen baitu horrek. Ohar orokor horiez gain, udal-erri-eremuan duen eraginaren gaineko beste gogoeta batzuk egiten ditu artikuluei buruz.
161. Alegazio, oharrazpen eta proposamen horiek aztertu ziren, eta lege-aurreproiektuaren instrukzio-fasean zehar jasotako alegazioei eta hobekuntza-proposamenei erantzuteko txostena prestatu: espedientean dago jasota.. Txosten horretan, behar bezala motibatuta adierazi zen, aztertu ostean, alegazioak eta proposamenak onetsi ziren edo ez; hala izanez gero, lege-aurreproiektuaren hasierako testua aldatuko zen.
162. Nahitaezko txostenei dagokienez, Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzak txostena egin du, eta nabarmendu du hizkuntza-araudia bete dela aurreproiektua izapidetzean, eta ez duela eraginik euskararen erabileran.
163. Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundeak bere txostena egin du, Emakumeen eta Gizonen berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 21. artikuluan agindutakoari jarraikiz. Txostenak iradokizun batzuk egiten ditu zioen azalpenari eta artikuluei buruz, emakumeen eta gizonen berdintasunari eta genero-ikuspegiari dagokien dimentsioa txertatu beharraz. Aurreikusitako planak egitean, berdintasunaren alorreko adituek parte hartzeko aukera iradokitzen du.



Azpimarratu dutenez, ebaluazio- eta jarraipen-adierazleek garrantzi handia dute emakumeei eta beste kolektibo batzuei mugikortasun-premiak betetzen ote zaizkien ebaluatzeko. Gainera, interesgarri iritzi diote garraioaren estatistiketan zaintzaren mugikortasuna izeneko kontzeptu berri bat sartzeari, eta sexuaren arabera bereizitako datuak edukitzea, EGBLk ezarritako betebeharraren arabera.

164. Jasota dago Kontsumobideren aldeko erabakiaren ziurtagiria, Kontsumitzaileen eta Erabiltzaileen Estatutuari buruzko abenduaren 22ko 6/2003 Legearen 36.1.a) artikuluan xedatutakoaren arabera.
165. Euskadiko Kontsumoko Kontsulta Batzordeak, abenduaren 22ko 6/2003 Legearen 36. artikulua aplikatuz, kideek alegaziorik ez dutela adierazi du.
166. Euskadiko Tokiko Gobernuen Batzordeak (ETGB) arauaren testuari buruzko txostena egin du, eta gogorarazi du alerta goiztiarreko organo gisa diharduela, ETELen 88.1.a) eta 90. artikuluen arabera. ETGBk, aurreproiektua aztertu ondoren, ondorioztatu du toki-erakundeen autonomia eta finantza-nahikotasunaren printzipioa murriztea edo urratzea ekar dezaketen aurreikuspenak jasotzen dituela, eta, aldi berean, eskumen propioak eta, batez ere, betebeharrak esleitzen dizkiela udalerriei, eremu material bakoitzean dagozkien ahalmenak edo ahalak behar bezala esleitu gabe; beraz, eranskin espezifikoa bat jaso beharko luke aipatutako finantza-nahikotasuna ziurtatzeko beharrezkoak diren baliabideen hornidurari buruz.
167. Ekimena sustatu duen organoak txosten bat egin du ETGBk egindako aldaketa-proposamenei buruz, eta behar bezala arrazoitu du alegazio bakoitzari emandako erantzuna. Zehazki, eskatutako finantzaketa-eranskinari dagokionez, azaldu du ez dela beharrezkoa; izan ere, aurreproiektuak ez du ezartzen plangintza-tresnak onartzeko betebeharra, JELen jasotako erregulazioa jasotzera mugatzen baita, eta hark 100 milioi euroko funtsa aurreikusten du jada, haren xedapenek ezartzen dituzten betebeharrei erantzuteko.
168. Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak bere txostena eman zuen (ekainaren 27ko 9/1997 Legeak, Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearenak, 3.1 artikuluan dioenaren arabera), eta adierazi zuen legegintza-ekimenak koordinatu behar direla, bereziki aurreproiektua eta JEL. Ekimenaren balorazio positiboa egin dute, baina egokitzen jotzen du koordinazio- eta antolamendu-mekanismo zehatzagoren bat sartzea, gainjartzeak saihesteko eta araugintza- eta plangintza-integrazioa hobetzeko. Herritarren eskubide eta betebeharren arauketa osoagoa eskatu dute, bai eta hiri-mugikortasuneko planen epe eta indarraldiena ere, eta lantokien mugikortasunarekin lotutako gaiak legean



jasotzearen garrantzia aipatu dute. Era berean, proposamen zehatz batzuk egiten ditu artikuluko batzuen edukia hobetzeko.

169. Gero, bigarren memoria laburra osatu da; bertan, aurreko edukiak jasotzeaz gain, gerora jasotako txostenei emandako erantzunak hartzen dira barne, eta jasotako iradokizunak onartu egin diren ala ez adierazi.
170. Horren emaitza gisa, aurreproiektuaren beste bertsio bat egin da.
171. ETGBk, testu berria aztertu ondoren, beste idazkera bat eman zien ondorioei eta aurreproiekturako proposamenei.
172. ETGBren txostenaren ondorioak ikusita, eta proposatutako aldaketak osorik ez onartzearen ondorioz, ETELen 90. artikuluan aurreikusitako alde biko batzorderako deialdia egin zen. Bilera horren akta egin zen, alderdi bakoitzaren ikuspegiak azalduta. Ondoren, sail sustatzaileak xehetasunez aztertu ditu, prozedurari buruzko memorian, ETGBren txostenean azaldutako ondorioak eta aurreproiektuarekiko desadostasunak.
173. Espedientean Kontrol Ekonomikoko Bulegoak (KEB) egindako zuzenketa-eskari bat dago, alde biko batzordearen, Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitaletako Zuzendaritzaren eta Aurrekontu Zuzendaritzaren txostenak sartzeko beharra adierazten duena. Beste alde batetik, Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortzeari dagokionez, 464/1995 Dekretuaren 42. artikuluan eskatzen den dokumentazioa eskatu dute. Aurrekoaren ondorioz, txostena egiteko epea etetea erabaki du, eskatutako dokumentazioa jaso arte.
174. Jasota dago Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitalak Zuzendaritzaren txostena, zeinak artikuluei buruzko hobekuntza-proposamen batzuk egiten baititu. Beste alde batetik, proposatu du sailak berak hartzea bere gain Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortzea zekarten eginkizunak.
175. Aurrekontu Zuzendaritzaren txostenak aurreproiektuarekiko adostasuna adierazten du, eta ñabardura bat egiten du: araua abian jartzeko behar diren baliabideak EAEko aurrekontu-legeetan ezarritakoari egokitu beharko zaizkio.
176. KEBek errekerimendua egin ondoren, eskatutako dokumentuak sartu ziren espedientean. Era berean, memoria osagarri bat egin zuten Herritarrak Hartzeko eta Zerbitzu Digitaletako Zuzendaritzaren eta Aurrekontu Zuzendaritzaren oharrei erantzun egokia emateko.
177. Jasota dago, halaber, KEBen txostena, urriaren 19ko 2/2017 Legegintzako Dekretuak onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Ekonomia Kontrolari eta



Kontabilitateari buruzko Legearen testu bateginaren 25.etik 27.era bitarteko artikuluek esleitzen dizkieten funtzioak betez. Txostenaren arabera, ez dira betetzen Euskadiko Trenbide Segurtasuneko Agentzia sortzea justifikatzen duten baldintzak. Era berean, uste du ez direla behar bezala bideratu indarreko araudiak eskatzen dituen justifikazioak, lortu nahi diren helburu publikoak betetzeko erakunde deszentralizatu bat sortu beharra oinarrituko luketenak; beraz, erakunde hori saihestu beharko litzatekeela uste du.

178. Beste kontu batzuetara etorrira, sustapen-neurria gauzatzeko beharrezkoak diren tresna juridikoak zehaztu behar direla adierazten du, gomendagarria litzatekeelako memoriak, gutxienez, aurreikuspenak gauzatzeko tresnak zehaztea, bai eta egungo programei eustea dakarren ere, edota beste programa bat sortu edo ordeztzea, eta Administrazio honentzako kostu gehigarriaren zenbatespena. Era berean, komenigarritzat jo dute, oro har, planek edukiaren zati gisa zehaztea plangintzari lotutako ildoen eta jarduketan kostuen eta finantzaketa-iturrien estimazio bat sartu beharra. Era berean, komeniko litzateke adieraztea aurreikusten diren planen arteko erlazioa, bereziki garraio-zerbitzuen planena, eta plan bakoitzarentzat aurreikusten den denbora-horizontea bateratzeko modua, desberdina izan baitaiteke. Beste administrazio publiko batzuentzat, partikularrentzat eta, oro har, ekonomiarentzat izan dezakeen kostuari dagokionez, espedientean sartutako memoria ekonomikoak alderdi horiek jorratzen ditu, baina partikularrengan eta sektore ekonomikoetan izango duen eraginari buruzko azterketa zehatzagoaren falta sumatzen du, geroago zehaztuko dena.
179. Ondorioz, azken izapideen memoria labur bat egin da, bertan sartuta espedientearen izapidetze-prozesuan igorritako txostenen erantzun eta ohararazpen guztiak, XOEPLren 10.2. Artikuluak jasotakoaren ildotik, aurreproiektuaren izapideak dokumentu bakar baten bidez ezagutzeko moduan.
180. Adierazitako guztiagatik, betetzat jo behar dugu XOEPLn aurreikusitako prozedura.

IV AURREPROIEKTUAREN EDUKIAREN AZTERKETA

A) Ohar orokorrak:

181. Aurreproiektuak beharrezko diren plangintza-tresnak ezarri nahi ditu garraio-eredu integratu eta multimodal bat ezartzen laguntzeko, egungo ereduak sortzen duen ingurumen- eta gizarte-eragina murrizte aldera.



182. Mugikortasun jasangarria diseinatu behar da, erregai solidoak erabiltzen dituzten garraiobideek sortutako hiri-pilaketa eta -kutsadura nabarmen murrizteko. Erronka da energia gutxiago eta garbiagoa erabiliko duen garraio-politika bat diseinatzea, azpiegitura eraginkorragoak diseinatzea, ingurumenarekiko eta baliabide naturalekiko inpaktua murriztuz.
183. Ekimena Europako estrategia baten barruan dago: 2050erako neutrala izatea klimaren aldetik, berotegi-efektuko gasik batere isurtzen ez duen ekonomia baten bidez. Helburu hori da Europako Itun Berdearen muina, non garraioak garrantzi handia duen, isurketa guztien laurden bat inguru egiten baitu. Estrategiak ibilbide-orri bat du, garraio multimodala bultzatzeko beharrak gidatua, trenbideko garraioa sustatzeko eta kudeaketa-sistema adimendunen bidez konektatutako mugikortasuna sustatzeko.
184. Europako Itun Berdean aurreikusitako jardueren artean, Europako Batzordeak, 2020ko abenduaren 9an, «Mugikortasun jasangarri eta adimentsuaren estrategia» aurkeztu zuen, eta Europar Batasuneko garraio-sistemak eraldaketa ekologikoa eta digitala lortzeko eta etorkizuneko krisien aurrean erresilienteagoa izateko oinarriak ezarri zituen.
185. Testuinguru horretan, garrantzi handia du neurri batzuk bultzatzeak, garraio-sistema koordinatua, bikoiztasunik eta eraginkortasun ezik gabea, eratzeko, trenbide-garraioari garrantzi handia emanez. Modu koordinatuan bultzatu nahi dira politika batzuk, erregai solidoak baliatzen dituzten garraiobideak erabiltzearen ondoriozko arazoei aurre egiteko.
186. Horretarako, mugikortasun iraunkorrari buruzko planak eta araudiak prestatzen dira. Plan eta araudi horietan, emisio kutsatzaileak eta ingurumenarekiko beste kalte batzuk benetan murrizteko neurriak jaso beharko dira, arlo horretako nazioarteko konpromisoak betetzen laguntzeko.
187. Azken batean, aztergai dugun aurreproiektuaren xedea da mugikortasun jasangarriko politiken arau-esparru komuna diseinatzea EAEn eremuan, mugikortasun jasangarriaren arloko politika publikoen printzipioak eta helburuak ezarrita. Esparru horretan, tresna eta prozedura batzuk antolatu nahi ditu legeak, mugikortasunarekin lotutako gaietan eskumena duten administrazioen arteko koordinazio egokia lortzeko behar direnak.
188. Aurretik adieraziko dugu mugikortasun jasangarria bi lege-aurreproiektutan jorratu zela, 2012an eta 2019an hurrenez hurren, eta Gobernu Kontseiluak onartu bazituen ere, ez zuten Legebiltzarraren abala lortu; beraz, izapidetu ziren legegintzaldia amaituta, biak bertan behera geratu ziren.



189. Aurreproiektu horietako azkenak barnean hartzen zituen, mugikortasun iraunkorrari berari buruzko alderdiak ez ezik, kable bidezko garraioaren erregulazioa eta, zeharka, EGAL aldatzea ere. Sailak aurreproiektu independente baten heldu dio kable bidezko garraioari, eta batzorde honek oraintsu aztertu du aurreproiektu hori.
190. Oraingoan, testua honetara mugatzen da: mugikortasun jasangarriaren printzipio eta helburuekin zerikusia duten alderdiak arautzera, eta helburu horiek erdiesteko plangintza-tresnak ezartzera. Zeregin konplexua da, eskumenak banatzeko sistema bat tartekatzen delako, maila eta intentsitate desberdinekin, eta sistema hori gainerako politika sektorialetan txertatzen delako, batez ere lurralde-antolamenduan, hirigintzan, ingurumenean eta energian, zeinetan plangintza-tresna batzuk baitaude.
191. Alde horretatik, aurreproiektuaren izaera nabarmenki printzipialista da, eta, neurri handi batean, helburuak eta betebeharrak formulatzera mugatzen da; helburu eta betebeharrak gero zehaztu beharko dira, aurreikusitako planen garapenaren bitartez.
192. Adierazi dugun bezala, testu honen aurretik zenbait arau eman dira, eta arau horiek zenbait betebeharrak ezartzen dituzte mugikortasun jasangarriaren eremuan.
193. Eragin berezia du JELe, mugikortasun jasangarriaren arloko zenbait aurreikuspen jasotzen baititu. Hartara, 5.000 biztanletik gorako udalerriei hiri-mugikortasuneko planak izan beharra ezarri zien, bai eta foru-aldundiei mugikortasun-planak onartu beharra ere, plan horiek hartzen ez duten gainerako lurraldeko hiriarteko mugikortasuna jorratzeko. Aurrekoaz gain, haien edukiak eta izapideak egiteko modua zehaztu zituen, parte-hartze publikoa eta udalek ibilgailuen zirkulazioa murrizteko aukera bermatuz. Arauak berak zehazten ditu planen edukia, helburuak, izapidetzeko modua eta balioa.
194. Era berean, lantokietako mugikortasun-planak egon behar direla zehazten du, txanda bakoitzean 100 pertsona baino gehiago lanean ari diren zentroetan. Plan horietan, garraio publikoak edo titulartasun pribatuko ibilgailu alternatiboak erabili ahal izateko neurriak sartu beharko dira. Halaber, bizitegi-eraikinetarako betebeharrak jakin batzuk ezarri dira, karga-puntuak eta bizikletetarako aparkalekuak jartzeari dagokionez.
195. Beste alde batetik, lurralde-antolamenduko, hirigintza-plangintzako eta garraio-azpiegituretako tresnek jasangarritasun energetikoari buruzko azterlan bat izan behar dutela xedatu du.



196. JELez gain, EAELHLk ere jasotzen du mugikortasun jasangarriaren kontzeptua, eta garrantzi berezia ematen die hiri-berrikuntzako plan bereziei, arlo horretako jardueri ekiteko. Era berean, Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan (LAA), gidalerro batzuk jasotzen dira mugikortasun iraunkorrari buruz.
197. Ezin ditugu ahortzi, ezta ere, EBGLk sortutako errepideko garraio-planak, apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuaren bidez garatuak (51/2012 Dekretua, Errepideko Bidaiari Garraioaren Erregelamendua onartzen duena, garraio-plan orokorra eta garraioen foru- eta toki-planak ezartzen dituena). Plan horien antolamendu-printzipioak bat datoz mugikortasun iraunkorraren printzipioekin.
198. Estatuko legeriari dagokionez, AKABLk 16. artikuluan xedatu du autonomia-erkidegoek planak eta programak onartu beharko dituztela beren lurralde-eremuan airearen kalitatea hobetzeko eta airearen kalitatearen helburuak betetzeko, bai eta atmosferaren kutsaduraren inpaktu negatiboak minimizatzeke edo saihesteko ere. Hau ere xedatu du: plan horietan hiri-mugikortasuneko planak txertatuko direla, eta, hala badagokio, negoziazio kolektibo bidez adostutako enpresako garraio-planak ere sartu ahal izango direla, hain kutsagarriak ez diren garraibideak sustatzeko.
199. Eta artikuluko beraren 4. paragrafoak aukera ematen die toki-erakundeei, beren eskumenen esparruan, beren planak eta programak egin ditzaten, trafiko-neurriak eta -murrizketak jaso ahal izateko. Eta 100.000 biztanletik gorako udalerrien kasuan, bai eta aglomerazioenetan ere, planok prestatzea nahitaezkoa da airearen kalitatearen helburuak betetzeko eta hobetzeko, bide-segurtasunari eta plangintza autonomikoari buruzko legeriaren esparruan.
200. EJLk, bere aldetik, mugikortasun jasangarriko planak definitzen ditu 101. artikuluko erakusten duenez:
- Dagokion eremu geografikoan joan-etorriak egiteko modu jasangarriagoak ezartzea helburu duten jarduera-multzo bat dira, banakako garraioa murriztea lehenetsiz sistema kolektiboen eta motorizatu gabeko beste garraio-modu batzuen mesedetan, eta hazkunde ekonomikoa, gizarte-kohesioa, bide-segurtasuna eta ingurumenaren defentsa bateragarri egiten dituztenak garatuz, herritarrentzako bizi-kalitate hobea ere bermatuz. Plan horiek irtenbide eta ekimen berritzaileak jaso beharko dituzte, mugikortasunaren ingurumen-inpaktua eraginkor murrizteko, ahalik eta kostu txikienarekin.
201. Halako planek lurralde-eremu autonomikoa, udalez gaindikoa edo udalerrikoa izan dezakete, eta dagozkien plangintza-tresnetara egokituko dira, eta, bereziki,



azpiegiturei, garraioei, aurrezpen eta efizientzia energetikoari buruzkoetara, bai eta Ministro Kontseiluak 2021eko abenduaren 10ean onartutako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren 2030 Estrategiara ere.

202. Planen edukiari dagokionez, 101.4 artikulua dio gutxienez honako hauek jasoko dituela: egoeraren diagnostikoa, lortu beharreko helburuak, hartu beharreko neurriak, finantzaketa-mekanismo egokiak eta jarraipena, ebaluazioa eta berrikuspena egiteko prozedurak, eta ekonomia-, gizarte- eta ingurumen-kostu eta -onuren azterketa. Azaldutakoa berdin eskatu ahal izango zaio plan horien edukiari, bide-segurtasunari dagokionez.
203. Berrikiago, KATELek ezarri du 50.000 biztanletik gorako udalerriek hiri-mugikortasun jasangarriko planak egin behar dituztela 2023 baino lehen. Plan horiek arintze-neurriak hartu behar dituzte mugikortasunaren ondoriozko emisioak murrizteko, emisio txikiko eremuak sartuta, gutxienez. Apartatu horretan xedatutakoa 20.000 biztanletik gorako udalerriei aplikatuko zaie kutsatzaileen muga-balio batzuk gainditzen direnean; hain zuzen ere, Airearen kalitatea hobetzeari buruzko urtarrilaren 28ko 102/2011 Errege Dekretuan araututakoak.
204. Arau-aniztasun horren ondorioz, ahalegina egin beharko litzateke bermatzen ondo uztartuko direla, alde batetik, aurreproiektuan aurreikusitako plangintza eta bere edukiak, eta, bestetik, sektoreko araudi propioan eta estatukoan jasotako gainerako plangintza-tresnak –jasangarritasun energetikoaren, lurralde-antolamenduaren, garraioen eta azpiegituren eremuetan–, eta haren barruan sartzeko klima-neutraltasunaren helburuak lortzeko ezarri diren betebeharrak. Horrela ahalbidetuko litzateke aurreproiektuan jasotako tresnak eta haien neurri zehatzak egokiro txertatzea ordenamendu juridikoan aurreikusitako gainerako betebeharratan.
205. Zeregin horretan, garrantzi berezia eman beharko litzaioke EAEko mugikortasun jasangarriaren edukiak arau-testu bakar batean biltzeari, beharrezkoa da eta; izan ere, aurreproiektu honen bidez, bi lege desberdinetan banatuko dira, eta horrek zaildu egingo du edukiak ulertzea eta aplikatzea. Gai horretako lege berezia denez, komenigarria litzateke JEL aldatzea aurreproiektuan aipatutako edukiak sartzeko.
206. Ildo beretik, JELen 7. artikuluan aipatutako mugikortasun-azterketaren arauketari heldu beharko lioke aurreproiektuak, jasangarritasun energetikoari buruzko azterketaren zati gisa. Hala, aurreproiektuaren **18.3** eta **30.2** artikuluetan mugikortasun-azterketa horri buruzko eduki gehigarriak sartu arren, ez da



berariaz jasotzen nola erlazionatzen edo integratzen den aurreproiektuan aurreikusitako plangintza-tresnen edukiekin.

207. Aurrekoa gorabehera, eta aurreproiektuak markatutako ibilbideari jarraikiz, hausnarketa merezi duten alderdi azpimarragarrienetan pausatuko da gure azterketa.

B) Xedapen orokorrak

208. I. kapituluaren barruan, legearen xedapen orokorrei buruzkoa baita, komeniko litzateke **2. artikuluan** jasotako arauaren aplikazio-eremua birformulatzea. Testuak aplikazio-eremuaren barruan sartzen ditu plangintza- eta kudeaketa-tresnak eta eremuan garatzen diren politikak. Definizioak ez dio heltzen arauaren benetako eremu funtzional eta geografikoari; aitzitik, arauaren garapena ahalbidetzen duten elementuetara mugatzen da.
209. Kasu honetan, arauaren eremuaren definizioa goragoko espazio batean kokatzen da, ahalik eta esparru arautzailerik handiena hartuta, eta ez da mugatu behar egikaritzearen osagaiak zehaztera, xedearen berezkoagoa baita hori. Ildo horretatik, aplikazio-eremua bat etorri beharko litzateke EAEko lurralde-eremuan edozein garraibideren bitartez egiten den mugikortasun jasangarriarekin, eta hori bat dator arauaren azken helburuarekin.
210. Zuzen sartu da **3.i) artikuluan** gainerako lurralde-plangintza sektoriala koordinatu beharra, eta horrek, zeharka bada ere, arau-koherentzia eman nahi die aurreproiektuan jasotako plangintza-tresnei eta gainerako plangintza-tresna sektorialeiei. Beharbada, komeniko litzateke aipatzea Lurralde Antolamenduaren Gidalerroen esparruan egingo dela hori guztia, erreferentziazko esparru orokorra baita gainerako antolamendu-tresnen formulaziorako, bai eta lurzorua araubideari buruzko legerian aurreikusitako antolamendu-planetarako ere. Beraz, gidalerro horiei egokitu beharko zaizkie lurraldean eragina izan dezaketen plan, programa eta ekintza guztiak, autonomia-, foru- eta toki-mailako administrazio publikoek beren eskumenak baliatuta gara ditzaketenak (EHLAL, 4. artikulua).
211. Testuak, batzorde honek bere 188/2019 irizpenean egindako gomendioari jarraikiz, eskumen-banaketari buruzko artikulua bat sartu du (**6. artikulua**). Behar bezala txertatzen da aipatutako eskumen-esparruan, betiere plangintza-tresnen garapenean adierazitako mugak betetzen badira.
212. Dena den, atentziora ematen du aurreikuspen honek: foru-aldundiek eskumena izango dutela laguntza tekniko emateko, aplikatzekoa den araudian



aurreikusitakoaren arabera, baina hiri-mugikortasuneko planak egiteko betebeharra duten udalerriei bakarrik.

213. Foru-aldundiek udalerriekin lankidetzan aritzeko eta haiei laguntza teknikoa emateko aukera TAOLek esleitutako eskumen propioa da (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 hiri-mugikortasuneko planak egiteko betebeharra duten udalerrietara; izan ere, ezerk ez du eragozten beste udalerrri batzuek, beren borondatez edo beren inguruabar bereziengatik, egoki iriztea hiri-mugikortasuneko planak egiteari. Artikuluari emandako idazketarekin, badirudi foru-aldundiek ez luketela aipatutako eskumenik izango kasu horretan. Horregatik, apartatua modu orokorragoan idaztea gomendatzen da, eskumena kasu jakin batera mugatu gabe.
214. Nolanahi ere, kendu egin beharko litzateke **16.5 artikuluan** ezarritako zehaztapena, hau da, foru-aldundiek lankidetzan jardun beharko dutela 5.000 eta 20.000 biztanle bitarteko udalerriekin, nahitaez, eta 20.000 biztanletik gorakoekin, udalerriek eskatuz gero. Gure ustez, lankidetzatza, nolanahi ere, toki-erakunde interesdunak eskatu ondoren egin behar da, eta ezin da nahitaezko lankidetzarik ezarri toki-eskumen propioen gaietan.
215. **7. artikuluan**, pertsonen eskubideak eta betebeharrak jorratzen dira. **1. apartatuko b) letraren** arabera, administrazio publikoen betebeharra da edonork garraio publikoko zerbitzu bat edukitzea, bizilekua edozein duela ere. Eskubidea modu absolutuan formulatzeak, inolako baldintza-parametrorik gabe, agertoki zehaztugabea erakusten digu, ulertzen eta zehazten zaila.
216. Argi dago garraiorako eskubideak gizarte-kohesioa indartu beharko lukeela, garraibideetarako sarbide ekitatiboa bermatuz, eta hori garraio publikoa sustatzeko printzipioen barruan sartzen da, aurreproiektuan eta gainerako araudian baitaude jasota. Hala ere, mugikortasun jasangarriaren printzipioekin bat etorritik, ondasunen eta zerbitzuen eskuragarritasuna bermatu nahi da, mugikortasun-baldintza egoki, irisgarri eta seguru eta ahalik eta ingurumen-inpaktu txikiarekin. Ildo horretatik, eskubide hori inolako baldintzarik gabe ezartzea legearen beraren helburuetatik harago doa, eta, beraz, komeniko litzateke esijentzia hori aipatutako moduan modulatzeko.
217. Ez dugu ahaztu behar, EJK jasotako mugikortasun jasangarriaren arloko printzipioek adierazten duten bezala, garraio-zerbitzu berriak ezartzeko baldintza izango dela inbertsio-kostuekin eta mantentze-kostuekin bat datorren eskaera-bolumena egotea,



betiere kontuan hartuta kalitate, prezio eta segurtasun egokiak dituzten beste modu batzuk daudela, bai eta ingurumen-ebaluazioaren emaitzak ere.

C) Mugikortasun jasangarria sustatzea

218. Bestela idatzi beharko litzateke **8.1 artikulua**, ez baita beharrezkoa zer eskumen dauden zehaztea egin nahi diren sustapen-ekintzak adierazteko. Zaildu egiten da mezua, gainera. Era berean, komeniko litzateke berriz aztertzea ea joan-etorrien sustapena, ibilgailuen kasuan, motorrik gabeko baliabideetara soilik bideratzen den, eta ez erregai fosilik kontsumitzen ez duten beste bitarteko batzuetara; izan ere, azken horiek, inpaktu txikiko sistemak direnez, sustatzen ari dira, bai Estatuan, bai Europan.
219. Mugikortasun aktiboaren sustapenean sartutako neurrien artean, **8.3 eta 4 artikuluan**, zenbait eraikinetan bizikletetarako aparkalekuak jartzea aurreikusten da. Hala ere, mugikortasun elektrikoaren barruan mugikortasun pertsonaleko beste ibilgailu mota batzuk sortu direnez, mugikortasun jasangarriaren helburuak betetzen dituztenak, komenigarria litzateke, halaber, ibilgailu mota horietarako aparkalekuen hornidurari heltzea.
220. **9.2 artikulua**, garraio publikoaren sustapenari buruzkoa bera, bere azken tartekia uztartu beharko luke JELen 22. artikulua bidaiariak errepidez eramateko zerbitzu publikorako ibilgailuentzat ezarritako betebeharrekin; izan ere, aurreproiektuak dioenez, lehentasuna emango zaio ordezkoko erregaiak bultzatutako garraiobide kolektiboak erosteari garraio publikorako flotak berritzean. Hala ere, aipatu 22. artikulua araberan:
- 1.– Bidaiariak errepidez eramateko zerbitzu publikoa ordezkoko erregaiak erabiltzen dituzten ibilgailuen bidez eskaini behar da, lege honetan eta berau garatzen duten arauetan xedatutakoaren araberan.
 2. 2020tik aurrera, berritzen den ibilgailu-flota guztiak (% 100) ordezkoko erregaiak erabili behar dituela hartu behar da kontuan administrazioko baimenak edo emakidak emateko eta egiteko edo, hala badagokie, baimen horiek berritzeko onartzen diren baldintza-agiri edo tresnetan.
221. **9.3 artikuluan** aurreikusitako neurrien garrantziaren ondorioz, eta gaiari buruzko gainerako legeriarekin bat etorritik, egokiago ematen du, ibilgailu motordun pribatuak aipatzean, ordezkoko erregairik erabiltzen ez duten ibilgailuak ere aipatzea edo, propulsiio-teknologia dela-eta, emisio-maila jakin batzuk gainditzen dituztenak.



222. Hartara, trafikoarekin eta bide-segurtasunarekin lotutako murriztapenak salbu (edozein ibilgailu motordunen zirkulazioa mugatzeko neurriak har ditzakete), gainerako mugak berotegi-efektuko gasen emisioa murriztearekin lotuta daude, eta erregai solidoak erabiltzen dituzten ibilgailuen zirkulazioa mugatzeko neurriak hartzera bideratuta daude (edota haien isurtze-mailaren araberakoak), ibilgailuen erregelamendu orokorrean ezarritakoarekin bat etorritik, baina ez ibilgailu motordunak oro har, eta hori, aldi berean, Europako estrategiarekin bat dator.

D) Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

223. Aurreproiektuan aurreikusitako tresnen bitartez gauzatutako plangintza-jarduera hartzen da tresna nagusi, mugikortasun jasangarriko politikak lortu nahi dituen helburuak lortzera bideratua.
224. Gai nagusi gisa, lehen aipatu dugun bezala, komeniko litzateke argi eta garbi ezartzea zer interrelazio edo integrazio dagoen mugikortasun jasangarriaren arloan jada existitzen diren plangintza-tresnen eta aurreproiektuak aurreikusi dituenen artean. Komenigarria litzateke arlo horretako planak bateratzea, aurreproiektuaren edukiak lege edo erregelamenduetan jasotzen direnekin bateratuta. Edo, plangintza-tresna desberdinei eusten bazaie, argi eta garbi zehaztea eremu bakoitzari gordetako tartea, edukiak behar bezala bereiziz eta, hala badagokio, beharrezko interrelazioak ezarriz. Osterantzean, panorama lausoa sortuko litzateke araudiaren aplikazioan, eta horrek zaildu egingo luke araudiaren argitasuna eta, ondorioz, segurtasun juridikoa.
225. Ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnekiko integrazioari dagokionez, aurreproiektuaren **13.3 artikulua** hau adierazten du: plangintza-tresnetan jasotako zehaztapenak «kontuan hartuko dira ingurumen-, energia-, lurralde-, hirigintza- eta azpiegitura-plangintzako tresnak lantzean eta formulatzean».
226. Lehenago adierazi dugunez, **3.i) artikuluan** gainerako lurralde-plangintza sektoriala koordinatzeko betebeharra sartzeak, formulazio horrekin batera, zeharka ematen die arau-eraginkortasuna aurreproiektuan jasotako plangintza-tresnei, baina eraginkortasun horren intentsitatea aldatu egingo da, aurreproiektuko plangintza-tresnen edukia gainerako lurralde-plangintza sektorialean nola islatzen den.
227. Gure 59/2012 irizpenean adierazi genuen bezala, «Ikusten denez, beraz, badirudi aurreproiektuaren helburuetako bat dela mugikortasun iraunkorraren plangintzaren xedapenak gainerako plangintza-tresnetan txertatzea –lurraldearen antolamendurako planetan, hirigintza, azpiegiturak eta garraioa antolatzeko planetan–, mugikortasunari dagokion guztian, eta hori



betearazteko, jakina, dagoeneko aipatua dugun bidea balia daiteke, hots, sektore bakoitzeko goi-mailako plangintzaren azken onarpena organo beraren esku egotea. Hala ere, ezin da baztertu mugikortasunari buruzko xedapenak azkenean ez agertzea, formalki bederen, antolamendu-tresna guztietan».

228. Hau ere esan genuen: EMJPK bere izaera autonomoa mantendu nahi izan du, lurralde-plan sektorialtzat kalifikatu gabe, formalki behintzat; izan ere, halakotzat har zitekeen, haren lurralde-eragina dela-eta, EHLALri jarraikiz (16. artikulua). Horrela, bada, ez zaio jarraituko Kataluniako lege homonimoaren dinamikari (9/2003 Legea, ekainaren 13koa, Mugikortasunari buruzkoa), lege horretan lurralde-plan sektorialaren izaera esleitzen baitzaie mugikortasun-jarraibide nazional deiturikoei (6.2. artikulua).
229. Nolanahi ere, badirudi aurreproiektuaren helburuetako bat dela mugikortasun iraunkorraren plangintzaren xedapenak gainerako plangintza-tresnetan txertatzea –lurraldearen antolamendurako planetan, hirigintza, azpiegiturak eta garraioa antolatzeke planetan–, mugikortasunari dagokion guztian, eta hori betearazteko, jakina, dagoeneko aipatua dugun bidea balia daiteke, hots, sektore bakoitzeko goi-mailako plangintzaren azken onarpena organo beraren esku egotea.
230. Hala ere, mugikortasunari buruzko xedapenak azkenean agertuko ez balira, formalki bederen, antolamendu-tresna guztietan, haien aplikagarritasuna nahitaez lortu beharko litzateke espezialitate-printzipiora joz, zeinak aukera ematen baitu mugikortasun jasangarriaren zehaztapenak lehenetsunez aplikatzeko haren eraginpeko egikaritze-plan edo -proiektuei dagokienez, alde batera utzita kasuan kasuko antolamendu-tresnetan txertatu diren ala ez.
231. Azken batean, aurrerapen handia egin den arren, mugikortasun jasangarriaren plangintza gainerako tresnekin integratzeko betebeharra sendoagoa izan beharko litzateke, eta, beraz, argiagoa. Hala, adierazi beharko litzateke plangintza sektorialeko tresnen edukiek haren arabekoak izan beharko luketela, eta horrek aukera emango luke plangintza-koherentsia eta -koherentsia handiagoa lortzeko esparru sektorial guztietan, are gehiago kontuan hartuta identitate bat ikusten dela eskumen-eremu bakoitzari dagozkion planak onartzeko ardura duten organoetan.
232. Aurrekoaren ildotik, **14. artikulua** behar bezala taxutu du EMJP onartzeko prozedura, Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez onartzearekin amaitzen baita, eta horrek *per se* ematen dio arau-indarra, eta, beraz, ordenamendu juridikoan behar bezala integratu beharko da nahitaez, eta gainerako plangintza-tresnetan xedatutakoa bete beharko du, eta, tresna horiek, gainera, EMJPrri egokitu beharko zaizkio.



233. Lurralde historikoetako mugikortasun jasangarrirako planei dagokienez, **15. artikulua** zehazten du legearen printzipioak eta helburuak lurraldeka garatzeaz gain, EMJP garatuko dutela.
234. Onartzeko prozedurari dagokionez (**15.1 artikuluan** jaso), legeari dagokion funtzioetako bat da planak izapidetzean kontuan hartu beharreko funtsezko alderdiak ezartzea, foru-administrazioek beren burua antolatzeko dituzten ahalmenetan sartu gabe.
235. Horren arabera, kontuan hartu beharko litzateke parte-hartze publikoa nahitaezkoa dela proiektua onartzera bideratutako prestatze-fasean, hala eskatzen baitu ingurumenari, lurralde-antolamenduari eta jasangarritasun energetikoari buruzko araudi lehenago aipatuak. Batez ere, EJLren 101.5 artikulua, zeinaren arabera parte-hartze publikoa bermatu behar baita planak egiteko eta berrikusteko prozeduretan, Ingurumen gaietan informazioa eskuratu, publikoki parte hartu eta auzitegietara jotzeko eskubideak arautzen dituen uztailaren 18ko 27/2006 Legearen xedapenei jarraikiz.
236. Nolanahi ere, ikusita **15.2 artikulua**, foru-planen lurralde-eremua ezartzeko, JELen terminoen aplikagarritasunera jotzen duela, eta kontuan hartuta JELen 24. artikulua idazketa eta aurreproiektuaren edukia, zalantzak sortzen dira bi planen identitateari buruz, eta, ondorioz, hiri-mugikortasuneko planaren edukia mugikortasun jasangarrirako foru-planei aplikatzeko aukerari buruz.
237. Hiriarteko izaera dutenez, jo daiteke eduki desberdina dutela, eta izaera autonomia, SELeke hiri-mugikortasuneko planetarako agintzen duenez bestelakoa; beraz, hala badagokio, ez litzateke kontuan hartu behar SELen 24.2 artikuluan jasotako edukia jasotzea, aurreproiektuaren ondoriozkoa baizik.
238. Beharbada, komeniko litzateke JELen 24.1 artikulua dioena argitzea, esanez lurralde historikoetako mugikortasun jasangarrirako planen edukia mugikortasun jasangarriari buruzko araudian ezarritakoa izango dela: horrek asko erraztuko luke antolamenduaren ulermena.
239. Bestela, foru-planek kontuan hartu beharko lukete zer funtsezko alderdi jasotzen den JELen 24.4 eta 5 artikuluan, izapidetzeari eta indarraldiari dagokienez.
240. Prozeduraren barruan, aurreproiektuaren artikulua bereko 3. **apartatua** zehazten du EAEko Administrazio Orokorrean garraioaren arloan eskumena duen sailak nahitaezko txosten loteslea eman beharko duela, EMJPrekiko adostasunari buruz.
241. Txostena nahitaezkoztat eta lotesletzat jotzeak zenbait eragozpen eragin ditu, foru-eskumenei interferentzia egin dakiekeelakoan.



242. Batzorde honek emana du jada alderdi horri buruzko iritzia 39/2003 irizpenean –Euskadiko Garraio Agintaritzaren sorrerari buruzkoa–. Bertan, organo horren kontsultarako parte-hartzea aurreikusten zen txosten baten bidez, errepideko plan orokorretan nahiz sektorialetan.
243. Irizpen hartan adierazi genuenez, garraio-antolamenduaz denaz bezainbatean, 118/1996 KAEk (22. OJ) hau adierazi zuen Lurreko Garraioen Batzorde Nazionalak igorri beharreko nahitaezko txostenari buruz (LGALren 36.5. artikulua): «loteslea ez izan arren (...), Estatuako Administrazioaren organo baten nahitaezko txostena eskatzen da, aldeztu aurretiko baldintza gisa —LGALren 16.1. artikulua egiten duen moduan—, Autonomia Erkidegoak bere garraio-planak egin eta onartu ahal izateko. Horrek baldintzatu egiten du, autonomia-erkidegoak bere eskumen propio eta eksklusiboak egikaritzea, eta eskumen-banaketarako sistemaren kontrakoa da, sistema horren arabera eskumen-titulartasuna dutenei baino ez dagokie planen onarpena».
244. Hausnarketa hori Estatuaren eta autonomia-erkidegoen arteko eskumen-banaketaren harira egin zen, baina une hartan pentsatu genuen erakunde erkideen eta lurralde historikoen arteko eskumen-banaketari aplikatu behar zitzaiola, estatutu bidez azken horiei gordetako gaia delako.
245. Bestalde, ohartarazi behar da foru-mugikortasuneko planekin lotuta dauden txostenek helburu bat bakarrik izan dezaketela: aurreproiektuak kasu bakoitzean ezartzen duen parametroa behar bezala egokitzen dela ziurtatzea, EMJPra, alegia. Zentzu horretan, eta 59/2012 irizpenean adierazi dugun moduan, irizpide horiek ez daude guztiz finkatuta eta nolabaiteko balioespen-tartea ematen dute. Egia da, halaber, txostena behar bezala arrazoitu behar dela legez zehazten diren irizpideak erabiltzean –erreferentziatzen hartu behar baititu–, eta beraz, debekatuta egongo litzateke konfiguratu zenean finkatutako helburuetatik desbideratutako instrumentalizazioan erortzea.
246. EAeko Administrazio Orokorrak foru-aldundien plangintza-jardueran esku hartu dezakeela aitortu ondoren, gogoeta berezia merezi du txostenari eman zaion izaera lotesleak; izan ere, EGALek, gaur egun, txostenen nahitaezkotasuna baino ez du ezartzen, oro har, mugikortasunaren plangintza publikoaren tresnak prestatzeko garaian.
247. Arestian esan dugun moduan, eskumenaren titulartasuna dutenei bakarrik dagokie planak onartzea. Horregatik, nahitaezko izaera duen txosten bat sartzeak eskumenaren egikaritze baldintzatzea ekarriko luke nolabait. Horrela dio 36/1994 KAEk: «... horrela, bada, Lurralde Antolamenduko Gidalerroen onarpena Autonomia Erkidegoaren eskumen eksklusiboa bada, Estatuaren Administrazio Zentralaren aldeztu aurretiko txosten baten derrigortasunak ezin du baldintzatu eskumenaren egikaritzea».



248. Zentzu horretan, ohartarazi behar da ezen txosten loteslea ezartzeak esan nahi duela txostena eskatzen duen Administrazioa, plana onartu behar duena, nahitaez jarraitu behar zaiola txostena egiten duen erakundearen iritzia. Neurri baten, beraz, ezarritako ondorio lotesleak nolabaiteko izaera baldintzatzailea izango luke eskumen propioen egikaritzan.
249. Prozedura jakin batzuetan onartzen dela justifikatzeko, hau ohartarazi dute «figura hori aldi berean gauzatzen diren bi eskumenen arteko egokitzapen- edo integrazio-teknika bat izango litzateke —Estatukoa eta autonomia-erkidegokoa; izan ere, eskumenok, titulu desberdinak eta helburu juridiko desberdinak baitituzte, espazio fisiko berean elkartzen dira [kasu honetan, subjektu berari dagokionez], eta nahitaez uztartu behar dira» (KAE: 40/1998, otsailaren 19koa, 38. O).
250. Aurrekoarekin jarraituz, txosten nahitaezko eta lotesle bat txertatzeak bakarrik izango luke zentzua txostena ematen duen organoaren ahalmenei edo eskumenei eragiten dieten alderdiak jorratzen direnean. Horrenbestez, ez litzateke egokia izango, egoera jakin honetan, txosten horri izaera loteslea ematea.
251. Aurreproiektuak **16. artikuluan** jasotzen ditu hiri-mugikortasuneko planak, JELe ezarritakoarekin bat etorriz. Nolanahi ere, apartatu berri batean zehaztu beharko litzateke hiri-mugikortasuneko planen edukian Estatuko oinarrizko arauditik edo Europar Batasuneko arauditik eratorritako beste betebeharrak sartuko direla, hartara, nahitaez bete beharreko eduki guztiak plangintza-tresna bakar batean sartu ahal izateko.
252. Bestalde, **16.4 artikulua** jasotzen du foru-aldundiek nahitaezko txosten loteslea egin behar dutela plana lurraldeko mugikortasun jasangarriko planaren aurreikuspenekin bat datorren ala ez adierazteko, plana onartu ahal izateko.
253. Lehen aipatu dugun bezala, interpretazio murriztailea zor zaio hiri-mugikortasuneko plan bat egiteko prozeduran txosten lotesle bat sartzeari, baldin eta toki-korporazioen eskumen eskusiboaren egikaritzaren baldintzatu badaiteke edo toki-autonomiari eragin badakioke, halakoetan ez baitago justifikatuta loteslea izatea.
254. Mugikortasun jasangarria hirigintza-plangintzan txertatzeari dagokionez, **18. artikulua** mugikortasun jasangarriaren printzipioak sartzeko betebeharra ezartzen du, EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroetan agindutakoarekin bat etorriz.



255. **Bigarren apartatuak**, bere aldetik, udalerriei ezarri die hau bermatu beharra: hirigintza-plangintzari buruzko araudiaren eta legean aurreikusitako plangintzaren arteko koordinazioa. Hala ere, adierazi dugun bezala, hori xedapenek eremu batean eta bestean duten behartze-indarraren edo toki-erakundeen borondatearen arabera izango da.
256. Hirigintza-plangintzara eta dagokion sektoreko gainerako planetara hedatzea bermatzeko, legeak berak eman beharko arau-indar loteslea, eta hierarkia- edo espezialitate-harreman bat ezarri gainerako plangintza-tresnekiko. Kontraesan partzial edo erabatekoetatik babesteko modua EHLALren 17.5 artikulua ezarritakoaren antzekoa izan liteke, edo, bestela, mugikortasun jasangarriaren gidalerroen zehaztapenak aplikatzeko lehentasuna finkatzea, halako moldez non haien aurkako aurreikuspenen alboratzea gertatuko den.

E) Informazioa eta parte-hartze publikoa

257. Akzio publikoa arautzen du **24. artikulua**. Jarduketa hori ez da berria gure ordenamenduan; izan ere, EAELHLren 203. artikulua ere aurreikusi du neurri hori, besteak beste, arrazoirik gabe betetzen ez badira konpontzeko, kontserbatzeko eta birgaitzeko obrak egiteko aginduak, hondaturik dauden edo benetako erabilera legitimorako baldintza nahikorik ez duten eraikuntzei dagokienez. Abenduaren 9ko 10/2021 Legean, Euskadiko Ingurumen Administrazioarenean, ere aurreikusita dago, 17. artikuluan; orobat 3/2015 Legean, ekainaren 18koan, Etxebizitzari buruzkoan, 6. artikuluan.
258. Konstituzio Auzitegiak bere 97/2018 Epaian, 2018ko irailaren 19koan, adierazi zuenez, azken arau horren aurkako errekurtsioa zela eta: «Ulertzen da ezen, EKren 149.1.6 artikulua araberak, autonomia-erkidegoek, beren eskumen eskusiboko gaietan, herri-akzioa arautzeko baimena dutela». «Administrazioaren alorreko akzio publiko horren bidez, EAeko legegileak aukera ematen dio herritar orori legearen ez-betetzeak salatzeke, eta etxebizitzaren arloko legeriarekin lotutako prozedurak herritarren parte-hartze zabalago batera irekitzeko».
259. Testuinguru horretan, ezin eragozpenik jarri neurriaren bideragarritasun juridikoari, baina xedapenaren azterketak gogoeta batzuk sorrarazten ditu.
260. Lehenik eta behin, azalduak ditugu jada gure gogoetak, testu honetan sartutako plangintza-tresnen arau-indarrari buruzkoak, eta horrek hartutako betebeharren galdagarritasunaren norainokoari eragingo lioke.
261. Aurrekoa gorabehera, planen edukiak berak ere sorrarazten ditu gogoeta batzuk, haiek betetzeko galdagarritasunari dagokionez. Alde batetik, funtsean izaera



printzipialista dutenez, mugikortasun-planek formulazio orokorreko printzipioak eta helburuak dituzte, berehalako galdagarritasun lausoagoa dutenak. Gerora xedapen partikularretan zehazten badira, erreklamazioaren xede izan daitezke, baldin eta legearen edo planen helburuak betetzen ez badituzte.

262. Aurrekoari lotuta, badira aurreproiektuan bertan zuzenean ezarritako betebeharrak batzuk, eta, zalantzarik gabe, zuzenean galdagarriak dira, testuan ezarritakoaren arabera.
263. Beste alde batetik, badira planetan sartu behar diren eduki batzuk, jasangarritasun energetikoari buruzko araudi autonomikotik edo Estatuko oinarrizko arauditik eratorriak, eta horien galdagarritasuna erreferentziako araudian xedatutakora mugatu beharko litzateke. Ez dirudi guztiz logikoa akzio publikoa hedatzea beste araudi batetik eratorritako edukietara, inolako prebentziorik gabe. Are gehiago, neurri horiek zehapen-araubide propioa izan dezakete ez-betetzeetarako, eta, beraz, testuinguru horretan izango lirateke galdagarri.
264. Horregatik, egokiago litzateke arauak ihes egitea formulazio generikoari, eta, Kataluniako aipatu legeak bezala (9/2003 Legea, ekainaren 13koa, Mugikortasunari buruzkoa), akzio publikoa mugatzea aurreproiektuan ezarritako betebeharrak zehaztetara, betebeharrak horiek identifikatuta.

F) Mugikortasuna kudeatzeko tresna

265. Mugikortasuna kudeatzeko tresnetako baten ezaugarriak zehazten ditu **26. artikulua**, hots, tarifa-sistema bakarra. **1. apartatuaren** arabera, Garraioaren lurralde-agintaritzak proposatuko ditu, bakoitzak bere sortzeko tresnaren arabera, bere eskumenekoak diren garraio-bideak eta garraio-azpiegiturak erabiltzeagatik erabiltzaileek ordaindu beharko dituzten tarifak eta dagozkien kudeaketa sistema eragileen erantzule izango da. **2. apartatuaren** arabera, berriz, aurrekoa gorabehera, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek eta Euskadiko Garraio Agintaritzak tarifa-sistema bakar eta integratu bat sustatuko dute, zenbait irizpidetan oinarrituta (jarraian garatzen ditu irizpide horiek).
266. Dagoen eskumen-banaketara egokitu da artikulua edukia, eta banaketak arau hauek ditu oinarri: EBGL, BAGPL, eta 7/1996 Errege Lege Dekretua, ekainaren 7koa, jarduera ekonomikoa sustatu eta liberalizatzeko premia zerga-neurriak buruzkoa. Horrenbestez, garraioaren lurralde-agintaritzari gorde zaie tarifa-sistema hori bultzatu eta sustatzeko lana.



267. Hala ere, harrigarria da ahalmen hori lurraldeko garraio-agintaritzak sortzeko tresnara bideratzeko aukera, zehaztasun gehiagorik gabe. Eskumenaren egikaritzea babestu nahi bada lurralde-agintaritzak ez sortzeko aukeraren aurrean, egokiagoa litzateke araubide iragankor hori aipatzea arauan horretarako ezarritako xedapenetan.
268. **29. artikulua** dioenez, zerbitzu-planak onartuz arautuko dute administrazio publiko eskudunek garraio-zerbitzuen eskaintza, eta aplikatzeko araudi sektorialaren arabera onartuko dituzte plan horiek. Beste alde batetik, Errepideko Bidaiari Garraioaren Erregelamendua onartzen duen apirilaren 3ko 51/2012 Dekretuaren 3. artikulua garraio-plan orokorra eta garraio-planak arautzen ditu, administrazio bakoitzak bere eskumenen arabera onartu beharko ditu eta. Plan horien edukiek eta aurreproiektuan zehaztutakoek nolabaiteko antzekotasuna dute.
269. Horri buruz, **lehenengo xedapen gehigarriak** zehazten du ezen garraio-planen edukia lege honetan araututako mugikortasun-planetan eta zerbitzu-planetan txertatu ahal izango dela. Formulazio horrek organo eskumendunaren borondatearen esku uzten du zerbitzu-plan horiek mugikortasun-planekin eta zerbitzu-planekin lotzea. Xedapen horrek halako zehaztugabetasun bat dakar, eta ez da halakorik komeni arau juridiko batean.
270. Legeei exijitzen zaien ziurtasun juridikoaren eskakizuna da legeen edukiak irtenbide juridikoak eskaintzea, emaitza aurreratuko dutenak, eta ezin da xedapen alternatibo edo orokorrik onartu. Ildo horretatik, arauak, garraio-planen izaera autonomoari eutsi nahi badio, zehaztu egin beharko luke ezen, nolana ere, edukia arauaren ondoriozko plangintzak xedatutakoari egokituko zaizkiola.
271. Plangintza orokorrean eduki autonomo gisa integratzea ere formula dezake, eta horrek koherentzia handiagoa eman diezaioke plangintzari. Nolanahi ere den, behar ez bezalako bikoiztasunak galarazi beharko liriateke, eta plangintza sektorialaren kohesioa eta koherentzia bilatu.

V LEGEGINTZA-TEKNIKAKO OHARRAK

272. Araugintza-teknika dela eta, Batzordeak gogorarazten du aurreproiektuak egokitu egin behar duela, oro har, legearen proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak egiteko 1993ko martxoaren 23ko Gobernu Kontseiluaren Erabakiaren bidez onetsitako gidallerroetara, XOEPLren hirugarren xedapen gehigarriaren arabera aplikagarriak direnetara.



273. Haietan adierazitakoari jarraituz, ohartarazpen hauek egin dira, arauzko produktu teknikoki osoago bat lortze aldera.
274. Berrikusi egin beharko litzateke letra larrien erabilera, euskal administrazio publikoak, foru-aldundiak eta plangintza-tresnak generikoki izendatzekoa.
275. Ildo beretik, gaztelaniazko bertsioan, **5. artikuluan**, definizio bakoitza, bi puntuen ondoren, letra xehez hasi beharko litzateke.
276. Otsailaren 21eko 4/2019 Legea aipatzen da **15.2 artikuluan**, eta aipamen hori legearen izen osoa sartuz osatu behar da.
277. **Bigarren xedapen iragankorra** xedapen gehigarri gisa formulatu beharko da, arau juridikoak sortzeko ez, baizik eta haiek betetzeko epea ezartzeko agindua jasotzen baitu.

ONDORIOA

Batzordearen irizpena da, txosten honen mamian egindako oharra kontuan hartu ostean, lege-aurreproiektua Gobernu Kontseiluari helaraz dakiokela onespena eman diezaion.

Eta hala ziurtatzen dut, Vitoria-Gasteizen, 2022ko otsailaren 17an, batzordeburuaren oniritziarekin, jakin eta kontuan har dadin. Era berean, azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 30.2 artikulua xedatzen duen betebeharra gogorarazten dizugu: Batzorde honi jakinarazi behar zaio azkenean onartutako xedapena edo ebazpena, antolamendu eta funtzionamenduaren araudia onartzen duen irailaren 12ko 167/2006 Dekretuaren 34. artikulua xedatzen duen moduan eta epean.

Jesús María Alonso Quilchano,

Idazkaria

Ontzat emana:

Sabino Torre Díez.

Batzordeburua

Elektronikoki sinatua