

1/03 IRIZPENA

Euskadiko Garraio Agintaritzako Lege Aurreproiektuaren gainean.

Bilbon, 2003ko otsailaren 26an

I.- AURREKARIAK

Urtarrilaren 14an Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herrilan Sailaren idatzia sartu zen, Euskadiko Garraio Agintaritzaren Legearen Aurreproiektuaren gaineko txostena eskatuz, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen gaineko ekainaren 27ko 9/1997 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarrita dagoen bezala.

Lege Aurreproiektu horrek gai honetan Euskadiko Autonomia Estatuaren 10.32 eta 10.34 artikulua ematen duten eskumen eskusiboak garatzen du, non Autonomia Erkidegoari trenbideen eta lurrazaleko, itsasoko eta ibaietako eta kablezko garraioen, portuen, heliportuen, aireportuen eta Euskadiko Metereologia Zerbitzuaren, Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe, kontratazio zentroen eta garraio gaietako zama terminalen gaietan eskumen eskusioak ematen zaizkion. Gainera, Autonomia Estatuaren 12.9 artikulua dio Euskal Autonomia Erkidegoari dagokiola Estatuak merkantzien eta bidaiarien garraioaren antolamenduaz duen legedia betearaztea, Autonomia Erkidegoaren barruan hasi eta amaitzen direnean, nahiz eta Konstituzioaren 149. artikulua 1. atalaren 21. zenbakiak hizpide duen estatuaren titularitateko azpiegituren gaintik joan, Estatuak beretzat gordetzen duen betearazpen zuzenaren kalterik gabe. Bestalde, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta bere Lurralde Historikoetako Foru Erakundearen arteko harremanak arautzen dituen azaroaren 25eko 27/1983 Legearen bidez EAEn garatutako bane eskumeneren banaketak, 7. artikuluan foru erakundearen eskumen eskusiboak ezartzen ditu, errepide eta bideen plangintza, proiektu, eraikuntza, kontserbazio, aldarazpen, finantzaketa, erabilpen eta zehaztasunen gaietan, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideek onetsitako Errepideen Plan Orokorren arabera.

Lege Aurreproiektuaren kopia berehala helarazi zitzaizkien Batzordearen Osoko Bilkurako kide guztiei, egoki irizten zieten proposamen eta iritzia bidali zitzaizkien, eta proposamen eta iritzioak Batzorde Iraunkorriari edo zegoen Lan Batzordeari jakinarazteko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamendurako Arautegian ezarrita dagoen bezala.

Otsailaren 6an Ekonomia Garapenerako Batzordeak lan bilera izan zuen, eta ondoren Osoko Bilkuraren onespenerako aurkeztu zen Irizpen proposamena prestatu zuen. Osoko Bilkurak 2003ko otsailaren 26ko batzarrean onetsi zuen.

II.- EDUKIA

Hara zein diren Euskadiko Garraio Agintaritzaren Legearen aurreproiektuaren testuaren osagaiak: zioen azalpena, guztira hamasei artikulua dituzten hiru Goiburu, Xedapen Baliogabetzaile bat eta Amaierako bi Xedapen, eduki honekin:

ZIOEN AZALPENA

I. GOIBURUA. XEDEA ETA ESPARRUA.

1. artikulua.- Xedea.
2. artikulua.- Esparrua.
3. artikulua.- Herri Administrazioen arteko lankidetzaren hatsarrea.

II. GOIBURUA. EUSKADIKO GARRAIO AGINTARITZA.

4. artikulua. Xedeak
5. artikulua. Betekizunak
6. artikulua. Txostenak.
7. artikulua. Euskadiko Garraio Agintaritzaren Antolaketa.
8. artikulua. Osoko Bilkuraren osaketa
9. artikulua. Idazkaritza.
10. artikulua. Osoko Bilkuraren betekizunak
11. artikulua. Presidentearen betekizunak
12. artikulua. Funtzionamendua.
13. artikulua. Atalak eta Ponentziak.

III. GOIBURUA. GARRAIOAREN LURRALDE AGINTARITZAK.

14. artikulua. Garraioaren Lurralde Agintaritzak sortzea.
15. artikulua. Garraioaren Lurralde Agintaritzen Araubidea.
16. artikulua. Euskadiko Garraio Agintaritzarekin jarduteko irizpideak.

Xedapen Baliogabetzailea

Amaierako Xedapenak

Zioen azalpena:

Hasierako zioen azalpenean esaten da, Euskadiko errealitate geografiko konplexua, dauden garraio eskariko fluxu biziak (udalerrri eta eskualdeetakoak, Lurralde Historikoetakoak eta mugaz harantzagoko fluxuak) eta gizarte eta administrazio antolamendu sistema bitxia direla-eta, erakunde antolatzaile, koordinatzaile eta plangintzagile baten bidez garraio sistema integratua ezartzeko kezka dagoela, are gehiago ibilgailu pribatuaren erabilpen ikaragarriaren erabilpena, azpiegituren asetazuna eta sistema osoaren jasanezintasuna ikusita.

Baina hori arazo korapilatsua da, gai honetako eskumenak administrazio ugaritan banatuta daudelako, eta herri zerbitzu hori enpresa pribatu eta publiko desberdinetatik kudeatzen delako. Hartara, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta bere Lurralde Historikoetako Foru Erakundeen arteko harremanak araupetzen dituen azaroaren 25eko 27/1983 Legeak, 7. artikuluan, foru erakundeen eskumen eksklusiboak ezartzen ditu, errepide eta bideen plangintza, proiektu, eraikuntza, kontserbazio, aldarazpen, finantzaketa, erabilpen eta zehaztasunen gaitan, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideek onetsitako Errepideen Plan Orokorraren arabera, baina hori guztia Autonomia Estatutuaren 10.34 artikuluan xedatutakoa gutxitu gabe, eta gainera, 10. artikuluan dio Autonomia Erkidego mailako Erakundeei dagozkiela Errepidean zeharreko Garraio Mekanikoen gaian Legegintza, Araudizko Garapen, Ikuskaritza Goren, Plangintza eta Koordinaketako eskumenak, eta Lurralde Historikoek, onetsi zenean, Arabak, Estatuarekiko indarreko itunen arabera, bere lurraldearen barruan zituen ahalmen berberak eta izaera bereberekoak izango zituztela.

Horregatik, gaian eskudun diren administrazio desberdinak elkarren artean koordinatu behar direnez, Lege izaerako arau honen bidez Euskal Autonomia Erkidego osorako garraio sistema integratua ahalbidetuko duten bitarteko eta mekanismoak sortzeari ekin nahi izan zaio, garraioaren gure erakunde antolamendua harmonizatu eta orekatzeko, eta garraio politika eragingarriagoa eta bere beharretarako egokiagoa, eta gai honetako europar batasuneko jarraibideetara moldatutakoa egin ahal izateko. Horrela, Euskadiko Garraio Agintaritza sortzen da (aurrerantzean ATE), Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren kontsulta eta koordinaketarako organo goren gisa, Eusko Jaurlearitzaren Garraio eta Herrilan Sailaren mende egongo dena.

Xedapenak:

Legearen I. Goiburuak, Euskadiko Garraio Agintaritzaren esparruaren xedea eta esparrua araupetzeaz ari denak, 1. artikuluan zehazten du ATE sortzea duela xede, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren garraioaren eta bere azpiegituren antolamenduaren gaien kontsulta eta koordinaketarako organo goren gisa, Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herrilan Sailaren mende egongo dena. 2. *artikuluan* dio ATEk antolamendu eskumenak Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldearen barruan hasi eta amaitzen diren garraioetan gauzatuko dituela, doazeneko azpiegituren titularra dena delarik, eta Lege honetan Euskal Autonomia Erkidegoaren esparruan merkantzien eta bidaiarien Garraioaren Antolamendu, Koordinaketa, Plangintza eta Ikuskaritza Gorenerako oinarriak eta mekanismoak ezartzen direla, trenbide, errepide, itsas, ibai eta kable bidezko garraioei dagokienez, baita garraioaren jarduera lagungarri eta osagarri dagokienez ere, garraioaren sistema integratuaren izatezko ezarpena ahalbidetzeko. 3. *artikuluan* ATEn parte hartzen duten Herri Administrazioen arteko lankidetzaren hatsarrea jasotzen da, beren harremanak elkarren arteko informazio emate, lankidetzaren, koordinaketa eta begirunezko betebeharrak dituz.

II. Goiburuak Euskadiko Garraio Agintaritzaren xede, betekizun, antolakuntza eta funtzionamendua araupetzen ditu, eta 4. *artikuluan* ATEn xede nagusiak zerrendatzen ditu, besteak beste, garraioaren antolamenduko politikak definitu eta koordinatzea, garraio modu desberdinen plangintza egitea, eta lurralde orekari eta garapen jasangarriari doitzea, administrazioen arteko lankidetzaren, zerbitzuen, sareen eta tarifen koordinaketa sustatzea, eta erabiltzaileari eskaintza hobea jartzea, garraio zentzuzko eta eragingarriagoa bultzatzea, garapen jasangarriaren gizarte, ingurumen eta ekonomia alderdiak erabat integratuz, baliabide publikoak eta pribatizatuak optimizatzea, garraio modu desberdinen arteko elkar-eragintza sendotzeko, eta Europako garraio zerbitzuan txertatzea, eta abar.

5. *artikuluan* dio ATEn betekizunak antolamendu, plangintza, koordinaketa, ikuskaritza gorena eta kontsultazkoak direla. 6. artikuluan dio ATEk gehienez hiru hilabeteko epean eman beharko dituela Lege honen arabera eskatutako txostenak. 7. *artikuluak* ATEn antolamendua zehazten du, Osoko Bilkuran, Ataletan eta Ponentzietan jardun ahal izango duelarik. 8. artikuluan, izan ere, Osoko Bilkuraren osaketa zerrendatzen du, non burua Garraio eta Herri Lanen sailburua eta buruordea Sail horren sailburuordea izanik, beste 18 kide ere izango diren (Euskal Administrazio Orokorreko 8 ordezkari, 6 Foru Aldundietakoak eta 4 EAEko udaletakoak). 9. *artikuluak* ATEko Idazkaritza Teknikoa ezartzen du, eta 10. eta 11. *artikuluak* Osoko Bilkuraren eta Buruaren betekizunak, hurrenez hurren. 12. *artikuluak* ATEn, bere osoko bilkuraren eta bere erabakien funtzionamendua definitzen du. 13. artikuluan dio Osoko Bilkurak Atalak eta Ponentziak sortzea erabaki ahal izango duela.

III. Goiburuak 14. *artikuluan* dio ATEk Garraioaren Lurralde Agintaritza desberdinak sortzea bultzatuko duela, erakunde eta entitate eskudunen arteko lankidetzaren itunen artean, eta sortzeko bitartekoan ezartzen zaizkien araubidea izango dutela, 15. *artikuluan* dioenaren arabera, eta 16. *artikuluak* ezartzen duenarengatik, itun horietan beren eskumenen esparruko antolamendu, plangintza eta koordinaketa betekizunak garatuko direla, jarduera ATetik irtendako oinarriko irizpideetara doitzuz.

Amaitzeko, *Xedapen Baliogabetzaileak* Lege honetan esandakoaren aurkakoak diren maila bereko edo beheagoko xedapenak baliogabetzen ditu. *Amaierako Lehenengo Xedapenak* Eusko Jaurlaritza gaitzen du legea garatzeko eta aplikatzeko behar diren xedapenak emateko, eta *Amaierako Bigarren Xedapenak* dio Legea EHAOn argitaratu eta biharamunean jarriko dela indarrean.

III.- OHARTARAZPENAK

Horretarako behar diren garraioa eta azpiegiturak oso garrantzitsuak dira gure erkidegorako, horien mende baitaude, besteak beste, EAEko garapena eta ekonomia, gizarte eta lurralde kohesioa. EAEn orografia malkartsuak eta iberiar penintsularen eta kontinentearen gainekoaren arteko pasabide gisako bere kokapen geografiko bera dira gure lurraldean dagoen mugikortasun handia baldintzatzen duten bi faktore nagusiak, eta horrek errepide sare zabala izatea ekarri digu

(gainazalaren kilometro karratu bakoitzeko 0,60 kilometro errepide, estatuko handiena), trenbide, aireportu eta itsas portuez gain, eta aldi berean jasan behar dugun baina etekina ere ateratzen diogun trafiko ikaragarri horren ondoriozko eraikuntza, mantentze eta ingurumeneko koste handiak ere bai. Asetasunetik gertu dagoen egoera honen aurrean, azkeneko urteetan goraka doan garraio zerbitzuen eskaria aurkitzen dugu, gero eta bidaia kopuru handiagoz eta gero eta urrutiago, izan ere gure errepide sareko hainbat puntu asetasuneraino eta istripuen kopurua handitzera eramaten ari diren joan-etorri ugariak.

Gainera, Aurreproiektuak zioen azalpenean dioen bezala, EAeko gizarte eta administrazio antolamendu sistema bitxiak" erantzukizunen banaketa konplexua dakar, non Eusko Jaurilaritzak, erakunde erkide gisa, eta udalek, beren udalerrri esparruetan ez eze, Foru Aldundiek ere errepideko garraioetan eta azpiegituretan oso eskumen zabalak baitauzkate. Hartara, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta bere Lurralde Historikoetako Foru Erakundeen arteko harremanak araupetzen dituen azaroaren 25eko 27/1983 Legeak foru erakundeek errepide eta bideen plangintza, proiektu, eraikuntza, kontserbazio, aldarazpen, finantzaketa, erabilpen eta zehaztapenen gaietan dituzten eskumen esklusiboak ezartzen ditu, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideek onetsitako Errepideen Plan Orokorren arabera (7. artikulua¹). Autonomia Erkidegoaren Erakunde Erkideenak dira, bestalde, errepidean zeharreko Garraio Mekanikoen gaiko legegintza, araudizko garapen, ikuskaritza goren, plangintza eta koordinaketa eskumenak (10. artikulua).

Euskadiko Autonomia Estatutuak Eusko Jaurilaritzaren eskumen esklusibo gisa ezagutzen ditu lurraldearen eta itsasaldearen antolamendua, hirigintza eta etxebizitza (10.31 artikulua), trenbidea eta itsas, ibai eta kablezko garraioak, portuak, heliportuak, aireportuak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Metereologia Zerbitzua, Konstituzioaren 149.1.20. artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe, kontratazio zentroak eta garraio alorreko zama terminalak (10.32. artikulua); Euskal Autonomia Erkidegoak interes orokorrekotzat jotako portu eta aireportuetako gaietan estatuko legeek diotena ere betearazi behar du, Estatuak horien kudeaketa zuzena berarentzat gordetzen ez duenean (12.8 artikulua), eta Autonomia Erkidegoan hasi eta amaitzen diren merkantzia eta bidaiarien garraioaren antolamenduaren gaietan ere, garraio horiek Konstituzioaren 149. artikulua 1. atalaren 21. zenbakiak hizpide dituen estatuaren titularitateko azpiegituren gainean joan arren, Estatuak berarentzat gordetzen duen betearazpen zuzenaren kalterik gabe (12.9 artikulua).

Egiaz, garraioen alorreko eskumenak eta erantzukizunak erakunde desberdinetan sakabanatuta egotea izan daiteke sistemaren disfuntzio ugariaren jatorria. Garraio Agintaritzaren Legearen Aurreproiektuak zioen azalpenean dioen bezala, bere xedea garraio sistema integratua ezartzea da, garraio guztien erakunde antolatzaile, koordinatzaile eta plangintzagilea eratuz. Horrela sortuko da ATE, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren garraioaren eta bere azpiegituren antolamenduaren gaian kontsulta eta koordinaketarako organo goren gisa. Izan ere, 2002ko azaroaren 19ko Gobernu Kontseiluak onetsitako Garraio Jasangarriaren Plan Zuzendariak berak, lehenengo xedean, zioen "Euskadiko Garraio Agintaritza sortzea bultzatuko dela, Garraioaren Politika Erkidearen garapenean eta Garraio jasangarria lortzeko bidean plangintza, antolamendu eta koordinaketa betekizunekin.

¹ 7.8 artikulua ondokoa ere badio:

"Autonomia Erkidegoko errepideen sarearen koordinazio egokia ziurtatzeko, Lurralde Historikoek beren sareetarako Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideek onetsitako Errepideen Plan Orokorrean ezartzen diren arau tekniko eta seinaleztapenekoak indarrean jarriko dituzte, eta estatuaren errepideen luzapenak diren edo gure erkidegoaz kanpoko beste Herri Erakunde batzuenekin lortzen diren, edo Lurralde Historikoen artekoak diren errepideetan, gutxienez, Errepideen Plan Orokor horretan ezartzen diren aurreikuspen, xede, lehentasun eta hobekuntzak egingo dituzte.

Autonomia Erkidegoaren, beraz kanpoko beste Herri Erakundeen edo Lurralde Historikoen planetan Lurralde Historikoetan edo beraiekin mugan daudenetan zuzenean eragiten duten komunikabide berriak ezartzea aurreikusten denean, plan horiek hurrenez hurrenko ahalmen eta eskuduntzetan oinarrituz koordinatuko dira."

Arestian azaldu dugun eta oraintxe gauden eszenatoki horrengatik, Euskadiko EGBk ontzat jo behar du garraio modu desberdinak eta garraioekin lotutako jarduerak modu eragingarriagoan antolatu, koordinatu eta planifikatzen lagunduko duen, eta garraioaren antolamendu hori herritarren beharrekin eta garraio ugaritasunari, irismenari eta ingurumenari gehiago aditzearekin harmonizatzen lagako duen edozein ekimen.

Hala ere, uste dugu badirela hainbat gauza helburu hauek zuzen eta eragingarritasunez lortzea zaildu ez eze, iristea eragotziko dutenak.

Lehenik eta behin, gure ustez legezko justifikazioa hedatu beharko litzateke, eragin nahi zaion araudia aipatuz. Lege Aurreproiektu honetan legezko oinarria Euskal Autonomia Estatutuan eta Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta bere Lurralde Historikoetako Foru Erakundeen arteko Harremanen Legean dago, eta ez da inolako aipamenik egiten araupetu nahi diren, eta zalantzarik gabe eragingo zaien alor desberdinetako funtsezko araudiez, autonomia zein estatu mailako araudiez (esaterako, Lurrazaleko Garraioen Antolamenduko Legea, portuen araudia, aireportuena, eta abar). Segurtasun juridikoarengatik eragilearengan ukitu nahi zaien arauen aipamen argia eta agerikoa egin beharko litzateke, "aplikatzekoa den araudia" esatea, nahikoa ez izanik, gutxiegi delako.

Bigarren, ATEk ez dauka benetako "agintaritzak" bihurtzeko eta zioetan esandako EAeko garraioen antolamendu, koordinaketa eta plangintzako xedeak lortzeko nahikoa ahalmen. Xede horiek bete ahal izateko ezinbesteko eskumen bat da bere barruan hartzen diren erabakiak nolabait lotesleak izan behar direla ATEn ordezkaturako eragile desberdinek ondoren hartzen dituztenentzat. Erakunde horri horrelako agintaritzak maila eman nahi bazaio, nekez ulertzen da bere erabakiak betearaztekoak eta lotesleak izan daitezen ez aurreikustea, erakunde batzuek beste batzuen mende ez jartzea, baita edozein erakunde integratuk erabaki horiek ez betetzeak ekar litzakeen ondorioak ez argitzea ere.

Horren ildo beretik, Lege honen Aurreproiektuaren 16. artikuluan Lurralde Agintaritzek ATErekin jarduteko irizpideen gainean ezarritako legezko betebeharra gutxiegi izan liteke; eskumenen egungo banaketa islatzen du eta agerian uzten du ATEren eskumenak oso murriztak direla. Hartara, Eusko Jaurlaritzak iaz onartutako Garraio Jasangarriaren Plan Zuzendariak berak, lehenengo xedeak "Euskadiko Garraio Agintaritzak Koordinatzailea sortzea bultzatuko da, Garraioaren Politika Erkidearen garapenean eta Garraio Jasangarriaren lorpenean plangintza, antolamendu eta koordinaketa betekizunekin" aurreratzen zuen arren, antolamendu eta plangintza eskumen horien oinarritzko zati bat Aldundietan daudenez eta, ondorioz, antolamendu eta plangintza betekizun horiek ATE honi ez dagozkionez, betekizun hori 1. artikulutik desagertzen da, eta Aurreproiektu honetan hori aitortu egin behar da.

Hartara, "agintaritzak" barik "koordinaketa erakundea" litzateke hau, Zergen Koordinaketarako Erakundearen antzekoa, non gaian eskumenak dituzten administrazioak ados jartzen diren zergen gaineko xedapen desberdinen gainean, eta ondoren bakoitzak bere eskumen esparruan burutzen ditu, ala ez; edo bestela "Garraioen Kontseilua" litzateke, zeren bere betekizunak, izatez, funtsean aholkularitza eta informaziokoak baitira. Agintaritzak hitza betearazteko ahalmena duten erakundeentzat gorde behar da, edo beste erakunde batzuek lagata datozenentzat, baina arau honetan ez da horrelako baldintzarik bat ere ezartzen. Alde horretatik beste Autonomia Erkidego batzuetan Agintaritzak Bakarrari ematen zaizkion izenera eta esanahira joko dugu, esaterako, Katalunian, Metropoliko Garraioaren Agintaritzak, edo Madrilan eta baita Europan ere, aire alorreko Agintaritzak Bakarra sortzeko dauden aurreikuspenekin.

Horrengatik, gure ustez, ematen zaizkion ahalmen eta betekizunak ikusita, Agintaritzako administrazioaren erakunde horri jarritako izena aldatu beharko litzateke, zeren legean jasotzen diren helburuak Administrazioak koordinatzeko betekizun hutsak baitira. Lehen esan dugun bezala, izen hori izateko, eta EAEn dagoen eskumen banaketa kontuan izanik, inplikaturako administrazioek betekizunak laga edo eskuordetu beharko litzateke, administrazio bakoitzak zuzenean egiten dituen eragiketak bere gain hartzeko gaitzeko.

Gogoratu behar dugu Euskadiko EGBk 2001eko otsailaren 23an Uraren Agintaritzarako ere gauza bera aurreikusi genuela (Lege aurreproiektu haren gaineko irizpene 2001eko otsailaren 23an eman zuen Euskadiko EGBk, oraindik Eusko Legebiltzarrean onartu ez den arren), non "uren polizia" deritzonaren kasuan eskumenen lagapen logiko eta beharrezkoa

dagoen (lehenengo Goiburuaren bigarren kapitulua). Horren gainean, Euskadiko EGBk zioen "ados dagoela inplikaturako administrazioen funtzionamenduan erakundeen arteko lankidetzeta eta koordinaketazko dosiak sartzeko helburuaz diseinatutako uraren euskal Administrazioaren ereduaren egokitasunarekin, barneko antolamenduak ezarritako eskumenen banaketak bultzatzen duen uren eremuko jardueren eta kontzepzioen zatikatzea gainditzea ahalbidetuko bada, baita administrazio egiturak soildu eta dauden baliabideak optimizatuko badira ere". Eta ohartarazten zuen "aurreproiektuak proposatutako diseinu zehatza Foru Aldundiek proposatzen den uraren euskal administrazioaren ereduarekin hartzen duten konpromisoaren eta uren poliziaren gaietako bere eskumenetarako URA Erakunde Autonomoa izatez eskuordetzearen gainera dator, hein handian. Ereduari bideragarritasun, egonkortasun eta iraupen berme handiagoak eman behar zaizkiola uste dugunez, EGBk gomendatzen du Lurralde Historikoen Legearen aldarazpena izapidetuz sendotzea, zeinetan uren gaian Lurralde Historikoei esleituta dauzkaten eskumenak erakunde erkideen eskuetara alda daitezzen."

Beste adibide esanguratsu bat, lurralde esparru txikiagotan bada, Bartzelonako Metropoliko Garraio Agintaritzaz gain, Valentziako Eremuko Metropoliko Garraioarena da, Valentziako Metropoliko Garraioaren Herri Erakundea eratzea ekarri baitu (Valentziako Autonomia Erkidegoko otsailaren 14ko 1/1991 Legea, Valentziako Metropoliko Garraioa Antolatzen duena, Valentziako Metropoliko Garraioaren Herri Erakundea eratzten duen azaroaren 23ko 9/2000 Legeak partzialki baliogabetu duena). Lehenengo kasuan zerbitzuen Administrazio titularrek topo egiteko espresuki egindako batzordea zen, eta bigarrean, ordea, bai Valentziako Generalitateak bai hartzen dituen udalerriek eskumenak laga zituzten, eta trenbide, portu eta aireportuetako ardura duten administrazioek ere parte hartzeko ahalbidea ere aurreikusten da.

Hirugarren, garraioen alorrean berdinki eskudunak diren Administrazioen arteko koordinaketa eta lankidetzeta lortu nahi direnez, administrazioaren erakunde berria sortzeaz gain, helburu hori lortzeko beste ildo batzuk ere jorratu beharko liriteke (Lankidetzeta itunak, alorrez alorreko kontseiluak). Gainera, beste zehatzu gabeko garrantzitsu batzuk ere igarri ditugu. Hartara, 7. artikulua dio ATEk osoko bilkuran, ataletan eta ponentzietan jardun ahal izango duela. Aurreproiektuak, ordea, ez dio ezer Atal eta Ponentzien gainean, eta ez dakigu zertarako izango diren eta nola funtzionatuko duten. Osoko Bilkura, berriz, bai garatzen da artikulua honetako gainerako ataletan eta 8. artikuluan.

Gainera, 5.1.5. f) artikuluan Erakunde honi kontsultatzea aginduzkoa dela dio, edozein arau osatzen duten administrazioei, banaka bada ere, kontsultatzea aurreikusten duen suposamenduetan, eta horrek legegintzako eskumenen esparruan talka egin dezakeen araudizko aldarazpena dakar, zeren autonomia mailako lege bat kontsultarako beste erakunde batzuek jota aurreikus zezan estatu lege bat edo foru arau bat, edo Udal Araudi bat aldarazten aritzea gerta baitaiteke. Horri erabakiak hartzeko eta txostenak onartzeko erabateko gehiengo behar delako datua (12.3 artikulua), eta Osoko Bilkuraren osaketaren araubideak (Eusko Jaurlaritzaren 10 ordezkarik, Foru Aldundien 6 eta EAeko udalen 4) edonola ere Eusko Jaurlaritzaren gehiengo ziurtatzen duela (buruaren kalitatezko botoarekin) gehitzen badiogu, Foru edo udal erakundeen kontsultarako eskubidea mozten aritzea gerta liteke, autonomiako Administrazio orokorrari erabateko nagusitasuna emanez.

IV.- ONDORIOAK

Euskadiko EGBk Euskadiko Garraio Agintaritzako Legearen aurreproiektua izapidetzeari egoki irizten dio, baina kontsultarako batzorde honek egindako ohartarazpenak kontuan izanda.

Bilbon, 2003ko otsailaren 26an

O.I. Batzorde Burua
Rafael Puntonet del Río

Idazkari Nagusia
Manuel Aranburu Olaetxea

RAFAEL IZQUIERDO SANCHEZEK, LAB SINDIKATUAREN ORDEZKARIAK FORMULATUTAKO BOTO PARTIKULARRA

1. EGBren Osoko Bilkuran onetsitako irizpenak dio “Agintaritza” esapidea betearazteko ahalmenik daukaten Erakundeentzat gorde behar dela, eta ez dela hori, hain zuzen, Araba, Bizkaia eta Gipuzkoan garraioaren eta bere azpiegituren antolamendurako sortu nahi den erakunde berriaren kasua.

Jarraian, eta irizpenaren beste lerroalde batzuetan ere, halako erakundeek zenbait Autonomia Erkidegotan hartutako izena aipatzen da. Gure iritziz, aipamen horiek, ordea, ez dute ezer argitzen erakundearen izena aldatu ala ez komeni den kontuaz. Aitzitik, nahastea ere sor dezakete, EA Ean dagoen administrazio antolamenduaren ereduak eta erakunde esparru desberdinen arteko eskumenen banaketak ez baitaude zerikusirik beste eremu geografiko batzuetan daudenekin.

2. Irizpenaren beste pasarte batean Uraren Administrazioa araupetzen duen Legearen gainean emandako irizpenaren zati batzuk hitzez hitz jasotzen dira. Horri desegokia eta lekuz kanpoko irizten diogu, jada irizpena emanda dagoen gaia delako eta ez daukalako, gainera, eskuartearen daukagun gaiarekin inolako zerikusirik.

Beste alde batetik, Uraren Agintaritzaren aipamen horretan, EGBren Osoko Bilkuraren gehiengoak berriro aldarrikatzen du eskumenak zentralizatzea, kasu honetan Udalek eta Aldundiek egun dagozkien eskumenak etorkizuneko Garraio Agintaritzaren eskuetan utz ditzaten, eta gu ez gatoz horrekin bat.

Ohartarazpen hori, gainera, irizpen horretan jasotako beste iritzi batzuekin kontraesan dago, esaterako, “Agintaritza” bat barik “Koordinaketa Erakunde” bat dela baiesten denean, edo erakundea aldaraztea proposatzen denean, “Agintaritza” esapidea betearazteko ahalmenak dituztenentzat gorde behar delako.

3. Azkenik, esan behar dugu ez gatozela bat irizpenak 5.1.5. artikularen f) atalaz egiten duen kritikarekin. Gure ustez, *“indarreko legearen arabera aginduzkoak diren txostenak”* egiteak ez du beste Administrazio batzuek kontsultatzea, edo beste Administrazio horiek, beste edozein arauk hala badio, beren txostenak egin ditzaten eragozten..

Harrigarria da, gainera, irizpenean, beste erakunde batzuei kontsultatzea (Garraio Agintaritzaz bestelakoren bati) aurreikus lezaketan foru edo udal arauari dagokienez, Aldundien eta Udalen oraingo eskumenen esparrua errespetatu dadin adierazten den ardura edo kezka. Ez da arreta edo aditasun bera jartzen beste udal eta foru eskumen batzuk zentralizatzea animatzean, *“inplikaturako administrazioen funtzionamenduan behar diren elkarlan eta koordinazio dosiak sartzera..., baita administrazio egiturak soilzera eta dauden baliabideei ahalik eta etekinik handiena ateratzera”*.

Bilbon, 2003ko otsailaren 27an

Rafael Izquierdo Sánchez