

2/03 IRIZPENA

“Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca” (ETS-RFV) erakundea sortzeko Lege Aurreproiektuaren gainean

Bilbo, 2003ko martxoak 19

I.- AURREKARIAK

2003ko urtarrilaren 24an Garraio eta Herrilan Sailaren idatzia sartu zitzaigun Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean, Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca” Zuzenbide Pribatuko erakundea sortzeko Lege Aurreproiektuaren zirriborroaren txostena eskatzeko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeari buruzko ekainaren 27ko 9/1997 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarrita dagoen bezala.

Legearen xedea “Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca” erakundea sortzea da. Erakunde honek EAEn trenbide azpiegituren eraikuntza eta administrazio gaitan eskumenak izango ditu.

Zirriborroa jaso eta berehala, dokumentuaren kopia Batzordearen Osoko Bilkurako kide guztiei banatu zitzairen, beren proposamen eta iritziak bidaltzeko eta proposamen eta iritzi horiek zegokion Lan Batzordearengana bideratzeko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamenduko Arautegian esaten den moduan.

Otsailaren 14an eta 28an Ekonomia Garapeneko Batzordeak lan bilerak egin zituen, Irizpen Aurreproiektuaren proposamenak eztabaidatzeko. Batzorde honek hartutako erabakietan oinarriturik, irizpen-proiektua aurkezten da EEGABaren 2003ko martxoaren 19ko aparteko osoko bilkuran. Bilkura honetan, ondoko testua onetsi da.

II.- EDUKIA

Lege Aurreproiektuaren zirriborroaren testua honelaxe osatuta dago: Zioen Azalpena, guztira hemezortzi kapitulu dituzten bost Kapitulu, hiru Xedapen Gehigarri, Xedapen Iragankor bat, Baliogabetzeko Xedapen bat eta hiru Amaierako Xedapen.

Zioen azalpena:

Trenbide garraioa Europar Batasunaren esparruan eraldaketa ikaragarria bizitzen ari den unean, prozesu horren oinarritzko elementuetako bat trenbide azpiegituraren kudeaketaren eta trenbide garraio zerbitzuen prestazioaren arteko banaketan datza, eta hori beharrezkoa da, alorrean lehia sartzeko ez eze, baita saneatzeko ere, azpiegiturretan egindako koste handiko inbertsioak herri botereek zuzenean beren gain har ditzaten eta ondoren eragileen artean modu orekatu eta eragingarrian bana daitezkeen modura.

Testuinguru honetan, EAEk bere trenbide sistemaren kudeaketa eredu berri honetara moldatzeko erronka dauka aurrean, horrela aukera esparru ikaragarria zabalduko baitzaio, eta modernizatzeko herrialde honen egoera geostrategikoa sustatzeko euskarri gisa balio du.

Lege honek “Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca” (ETS-RFV) herri erakundea sortzen du, trenbide azpiegiturak eraiki eta administra ditzan, bere jardura Zuzenbide pribatura doitu, salbuespen batzuekin, eta bere eskumena gaur egungo

trenbide azpiegitura guztietara eta gerora Eusko Jaurlaritzak indarreko konstituzioaren eta estatutuaren esparruak betetzeko bere gain hartzen dituenenetara hedatzen delarik.

Arauen multzoa:

1. artikulua Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Vasca Zuzenbide pribatuko herri erakunde gisa sortzen dela dio. **2. artikulua** araupetuko duen lege araubidea definitzen du, eta **3. artikulua** EAEko Administrazio Saitan trenbide alorreko eskumenak dituenaren mende egongo dela eta jarduera esparrua EAE izango duela dio.

4. artikulua ETS-RFS erakundearen helburuak aipatzen ditu, besteak beste, Euskadiko trenbide sistema Europar Batasuneko araudiaren hatsarreen arabera garatzea, euskal trenbide azpiegituraren elkar-eragintza Garraio Politika Erkidearen ildotik sustatzea, prozesu honetara ingurumena babesteko exijentziak eranstea eta, azkenik, euskal garraio sistemaren modu ugaritasunari bulkada ematea.

5. artikulua ETS-RFSren xedea zazpi puntutan garatzen du, besteak beste, Eusko Jaurlaritzaren eskumeneko trenbide azpiegituren eraikuntza, kontserbazioa eta kudeaketa. Horretarako herri baltzuak sortu ahal izango ditu, eta Europar Batasuneko edozein herrialdetako helburu berberak dituzten erakundeekin lankidetzat itunak sinatu ahal izango ditu, eginkizun horiek ahalik eta ongien betetzeko.

6. artikulua ETS-RFV erakundearen eginkizunak zerrendatzen ditu, arestiko artikuluan definitutako xedea betetzeko, azpiegiturak eraiki, berri edo hobetzeko obrak egiteko eta obrak, horniketak eta zerbitzuak kontratatzeko dituen ahalmenei dagokienez.

7. artikulua erakundearen funtzionamendurako araubidea ezartzen du, oro har, Zuzenbide Publikoaren mende egongo delarik.

8. artikulua gobernu erakunde gisa Administrazio Kontseilua eta Lehendakaria aipatzen ditu. **9. artikulua** Administrazio Kontseiluaren eraketa araupetzen du, eta **10. artikulua** kontseilu horren eginkizunak zerrendatzen ditu.

11. artikulua dio ETS-RFSko lehendakaria trenbide gaitan eskuduna den Sailburua izango dela, eta **12. artikulua** lehendakariaren eginkizunak mugatzen ditu. **13. artikulua** Administrazio Kontseiluaren Idazkariaren irudia araupetzen du, eta **14. artikulua** kontseilu horren funtzionamenduko araubidea zehazten du.

15. artikulua ETS-RFV bere helburuak betetzeko izango duen ondarea deskribatzen du, eta **16. artikulua** erakundearen diru baliabideak deskribatzen ditu. Era berean, **17. artikulua** erakundeak izango duen araubide ekonomikoa ezartzen du. Azkenik, **18. artikulua** ETS-RFVren langileria du hizpide. Langileok lan zuzenbidearen menpe egongo dira, eta berdintasun, meritu eta gaitasun hatsarreetan oinarrituz hautatuko dira.

Lehenengo Xedapen Gehigarriak dio Jaurlaritzak Dekretu baten bidez zehaztuko dituela lehendik dagoen trenbide azpiegiturarekin zerikusia daukaten langile, ondasun eta egoera juridikoen baldintza berriak. **Bigarrenak** dio erakunde berriak egun Bizkaiko Garraioen Partzuergo titular deneko ondasunen kudeaketa bere gain hartuko duela. **Hirugarrenak**, Dekretu baten bidez honek ere, Bilboko Metrorako Ingeniaritza den “Ingeniería para el Metro de Bilbao, S.A. – IMEBISA”, Baltzuren amaiera xedatzen du, eta horko langile eta ondasunak ETS-RFV erakunde berrira igaroko dira.

Xedapen Iragankor Bakarrak dio Jaurlaritzak Lege hau garatu eta aplikatzeko behar diren xedapenak eman arte, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek behar diren kredituak eta langileak gaitu eta jarriko dituela.

Baliogabetzeko Xedapen Bakarrak baliorik gabe lagatzen ditu testu honetan esandakoaren aurkakoak diren maila bereko edo beheragoko xedapen guztiak.

Lehenengo Amaierako Xedapenak zuzenbide pribatuko erakunde publikoen araudietara eta herri administrazioen araubide juridiko eta prozedurazko arau orokortara jotzen du Lege honetan araupetu ez diren kontu guztietarako. **Bigarrenak** Jaurlaritzak eta Sailburu eskuduna Lege hau aplikatzeko behar diren garapenezko xedapenak hartzeko gaitzen ditu, eta aldi

berean indarrean jartzen denetik sei hilabeteko epea zabaltzen du behar diren arautegizko xedapenak emateko. **Hirugarrenak**, azkenik, Lege hau EHAOn argitaratzen denetik hiru hilabetera indarrean jarriko dela dio.

III.- OHARTARAZPENAK

Ohartarazpen orokorrak

I – Lege Aurreproiektuaren balorazio orokorra:

Garraioak, Europan, batetik, mugikortasunaren gero eta eskaera handiagoaren eta, bestetik, kongestioak, ingurumenak, segurtasunak eta zenbait eskualderen isolamenduak okerrera egin izanaren arteko gatazkari aurre egin behar dio. Garbi dago konponbideak ezin direla mugikortasuna eragoztetik, garraiabideen arteko banaketa berria ezartzetik etorri eta, horregatik, Garraioetarako Europako Politikaren Liburu Zuriak (COM/2001-370) hazkunde ekonomikoaren eta mugikortasunaren hazkunderen arteko lotura hausteko estrategia multzo bat definitzen du.

Agerikotasunak, gainera, garraio sistemaren izaera integrala eta, beraz, garraiabide desberdinek elkarrekiko duten mendetasun funtzional eta eragiketazkoa egiaztatzen lagatzen du. Horrek esan nahi du modalitate batean ekintza bat bideratzeak sistemaren gainerako guztiari ere ukitzen diola eta, bereziki eta berehalakoan, herri garraioko zerbitzuei. Horregatik, irizpideak bateratu behar dira. Liburu Zuriaren helburuen artean garraiabide desberdinak berrorekatzea, itolarri puntuak ezabatzea, erabiltzaileak garraio politikaren elementurik garrantzitsuentzat jotzea eta garraioaren globalizazioa kudeatzea daude. Horretarako, neurri zerrenda luzea xehatzen du, besteak beste, trenbidearen sustapena, garraiabide horrek moduak berrorekatzeko arrakastarako balio estrategikoa daukalako, jasangarriena den aldi berean.

Euskal erakundeek, halaber, garraioa alor estrategiko eta oinarrizkoa dela aitortzen dute, izaera ekonomikoa, gizarte eta lurralde kohesiorako ahalduna, eta kanpoarekiko ekonomia, gizarte eta kultura harremanetarako bitartekoa. Europako Garraiorako Politika Erkidea EAeko Garraio Politikarako erreferentzia markoa da. Alorra Liburu Zuriaren garapen gidalerroek proposatutako neurriak ezarri askatu behar dela argi ikusten du, erakunde arautzaileen, azpiegituren kudeatzaileen eta trenbide eragileen arteko banaketa bultzatuz, zerbitzuen segurtasuna, kalitatea eta errentagarritasuna bermatzeko.

Funtsezko helburu horrekin aurkeztu da "Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca" sortzeko Legea, azpiegituraren kudeaketa eta garraio zerbitzuen prestazioa banatzen lagako duena. Horren haritik, Euskadiko EGBk uste du ekimen hau Europako trenbide estrategiaren ildotik doala, baina aldi berean hainbat gabezia ere antzeman dio.

Hartara, Euskadiko EGBk, ETS-RFV erakundea sortu beharrarekin bat etorritik, Zioen azalpenean sortzearen premia justifikatzen duten arrazoiak sakontzea komeni dela dio. Europar Batasuneko legediak Estatu kideak 2003an nazioarteko trenbide sarea merkantzien garraioko eragile pribatuei zabaltzeko halako erakundeak sortzera behartzen baditu ere, gainerako sarerako betebeharrak hori 2008ra atzeratzen da.

Bestalde, ez dugu uste ETS-RFVri hautatutako izaera juridiko hori, Zuzenbide pribatuko erakunde publikoarena, alegia, eman beharra nahikoa argudiatu denik ere, ez baita ukagu oso garbi jarri zaion helburu horretarako egokiena den ala ez.

II – Erabilitako hizkuntza:

Batzorde honek generoaren ikuspegitik sexu ñabardurarik ez duen hizkuntza erabiltzea eskatzen du. Hartara, "el presidente" edo "el secretario" esapideen ordez "la presidencia" edo "el/la secretario/a" jartzea gomendatzen du.

Ohartarazpen orokorrak egiten amaitu ondoren, Euskadiko EGBk berariazko hauek ere egin behar dituela uste du:

Berariazko ohartarazpenak

Zioen azalpena.

Zioen azalpenean 1995eko ekainaren 19ko 95/19/CE Jarraibidearen lehenengo erreferentzia bat egiten da, eta arau hori Europar Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2001eko otsailaren 26ko 2001/14/CE Jarraibideak baliogabetu zuen.

Pentsatzen dugu gure irizpenaren mende jarritako legearen testuak aipatutako arau hori baliogabetuta dagoela espresuki adierazi behar duela.

4. artikulua: Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca erakundearen helburuak.

1. atalak hauxe dio:

“Euskadiko trenbide sistemaren garapena, europar batasuneko araudian ezarritako herri zerbitzuko hatsarreen arabera, eta euskal garraio sistemaren garapen jasangarriaren exijentziekin eta Euskadiko gizarte eta ekonomia kohesioarekin bat etorritz.”

Artikulu honen idazketa, gure ustez, ez dator teknikoki Garapen Jasangarriaren kontzeptuarekin, Europar Batasunak aitortzen dizkion hiru dimentsioei dagokienez: ekonomikoa, gizartekoa eta ingurumenekoa. Euskadiko EGB, ordea, ez dago idazketa aldatzearen alde, ekonomia eta gizarte kohesioaren beharra azpimarratzen duelako.

6. artikulua: Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca erakundearen eginkizunak.

Lehenik eta behin, 1.a) atalak, ETS-RFV erakundearen eginkizunen artean, “egingo diren trenbide azpiegituren proiektu teknikoan, bideragarritasun ekonomikokoen eta ingurumeneko ebaluaziokoen prestakuntza” aipatzen du.

Ondo eta egoki ikusten dugu trenbide azpiegitura berri baten eraikuntzak izango dituen ingurumeneko eraginaren ebaluazioa ondoren azpiegitura hori ekonomikoki ustiatzeaz arduratuko den erakundeak egitea, baina beste sail batzuei, eta, zehazkiago, Ingurumen Sailari egoki liezazkiokeen ingurumen gaitetako eskumenei kalterik egin gabe egitekotan.

Gainera, Batzorde honek ez du oso legezko ikusten ETSk trenbide azpiegiturak eraiki, berritu, mantendu eta hobetzeko obrak dagokion udal lizentziaren beharrik gabe egin ahal izatea, artikulu bereko hirugarren atalean esaten den bezala. Izan ere, horrek Udalen berezko eskumenak murriztea ekarriko luke.

IV.- ONDORIOAK

Euskadiko EGBk egoki irizten dio “Euskal Trenbide Sarea - Red Ferroviaria Vasca” Zuzenbide Pribatuko erakundea sortzeko Lege Aurreproiektuaren zirriborroa izapidetzeari, kontsultarako erakunde honek egindako ohartarazpenekin.

Bilbon, 2003ko martxoaren 19an

O.I. Lehendakaria
Rafael Puntonet del Río

Idazkari Nagusia
Manuel Aranburu Olaetxea