

# 4/21

## *irizpena*

kable bidezko Garraioaren  
Lege Aurreproiektuari buruzkoa  
Bilbon, 2020ko abenduaren 23an



CES  
EGAB

Consejo Económico  
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea

## Irizpena 4/21

---

## I.- SARRERA

---

2021eko uztailaren 6an, Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren idazki bat sartu zen Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean, kable bidezko garraioaren Lege Aurreproiektuari buruzko txostena eskatzeko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen maiatzaren 17ko 8/2012 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarritakoaren arabera.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak egindako Lege Aurreproiektua da, Gernikako Estatutuaren 10.32 artikulua esleiturako eskumenak baliatuz egina, eta eskumen eskusiboa ematen du oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegotik igarotzen diren kable bidezko garraioen arloan. Helburua da Autonomia Erkidegotik igarotzen diren kable bidezko pertsonen garraio - instalazioen proiektzioa, eraikuntza, zerbitzuan jartzea eta ustiapena arautzea.

Uztailaren 6an, Lege Aurreproiektua helarazi zitzaion Kontseiluaren Osoko Bilkurako kide guztiei, beren proposamenak eta iritzia bidal zitzaizten, eta horien guztien berri eman zitzaion zegoion Lan Batzordeari, Ekonomiaren Garapenerako Batzordeari, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamendu Erregelamenduan ezarritakoaren arabera. Ekonomiaren Garapenerako Batzordea uztailaren 27an bildu zen lan-bilkuran, irizpen- aurreproiektuaren proposamen bat eztabaidatzeko, eta irizpen-proiektua egitea erabaki zuen. Euskal EGABaren 2021eko uztailaren 30eko Osoko Bilkuran aurkeztu zen, eta aho batez onartu zen.

## II.- EDUKIA

---

Kable bidezko Garraioaren Lege Aurreproiektuaren testuak honako hauek osatzen dute: Zioen Azalpen bat, 38 artikulua (lau kapitulutan banatuta), Xedapen Gehigarri bat, lau Xedapen Iragankor eta Azken Xedapen bat.

**Zioen Azalpenean**, lehenik eta behin, kable bidezko garraioa arautzen duen lege-esparrua aurkezten da. Estatuko araudi horrek honako hauek osatzen dute: 16/1987 Legea, uztailaren 30ekoa, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzkoa, eta 4/1964 Legea, apirilaren 29koa, Teleferikoen emakidei eta haren erregelamenduari buruzkoa. Estatuko lege-esparru hori ez da nahikoa berrikuntza teknologikoen ondorioz. Berrikuntza horiek jasota daude Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2016/424 (EB) Erregelamenduan, pertsonak kable bidez

garraiatzeko instalazioei buruzkoan, eta 2000/9/EE Zuzentaraua indargabetzen du.

Zioen azalpenean berariaz adierazten da egoera horrek justifikatzen duela beharrezkoa izatea Euskadin kable bidezko pertsonen garraio-instalazioen eraikuntza eta ustiapena arautuko duen lege-mailako arau bat izatea, Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua eta dagokion transferentzia gauzatzen duen 2488/1978 Errege Dekretuaren arabera duen eskumen eskusiboaren babesean.

Subsidiaritasun- eta proportzionaltasun-printzipioei jarraikiz, lege aurreproiektuak 50.000 biztanletik gorako udalerriei esleitzen dizkie hiri-eremuko kable bidezko garraio-instalazioak ezartzeko, antolatzeko, kudeatzeko, ikuskatzeko eta zehatzeko ahalmenak.

Lege berriaren edukia ibilbide azkarra egin aurretik, Zioen Azalpenak gaur egun EAEn dauden kable bidezko garraio-instalazio motak aurkezten ditu. Alde batetik, funikularrak, Lurreko Garraioak Antolatzeko Legearen, trenbide-garraioari buruzko araudiaren eta trakzioari buruzko 2016/424 (EB) Erregelamenduaren arabera. Bestalde, zerbitzu publikoko igogailuak, aurreko mendearen erdialdean emandako emakida-araubidean ustiatzen direnak, obra publikoari buruzko legeriaren arabera, eta 2014/33/EB Zuzentaruako igogailuei buruzko araudi teknikoaren eta transposizioari buruzko barne-araudiaren mende daudenak. Azken horiei dagokienez, hala ere, zehaztu du, indarrean dagoen araudiaren arabera, ez direla kable bidezko garraio-azpiegiturak. Era berean, aipatzen ditu hiriko irisgarritasuna errazteko udalek jarritako erabilera publikoko igogailuak, igogailuei buruzko araudi teknikoari atxikita, eta etorkizuneko lege berriak ere ez dituela arautzen.

Aurreproiektuak kable bidezko garraio-instalazioetarako ezarri nahi duen araubidea 4 bloke handitan egituratzen da. Bloke horiek xedapen orokorrak, instalatzeko eta ustiatzeko administrazio-araubidea, instalazioen ikuskapena eta kontrola eta zehapen-araubidea jorratzen dituzte. Xedapen iragankorren atalean, adierazi behar da administrazio-emakidaren mende dauden hiri-eremuko zerbitzu publikoko igogailuak kokatuta dauden udalerrietako udalak subrogatuko direla Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren erakunde emakidatzaile gisa. Era berean, udalerriko biztanleria 50.000 biztanletik gorakoa denean ere subrogatuko dira, etorkizuneko legearen aplikazio-eremuan sartzen diren eta administrazio-emakida behar duten hiri-eremuko kable bidezko garraio-instalazioen kasuan.

## **Xedapen-kidegoa**

Lege Aurreproiektuaren xedapen-kidegoak honako xedapen hauek ditu:

### **I. KAPITULUA - XEDAPEN OROKORRAK**

1. Artikulua.- Xedea
2. Artikulua.- Aplikazio-eremua
3. Artikulua.- Helburuak
4. Artikulua.- Instalazioen sailkapena
5. Artikulua.- Eskumen-araubidea
6. Artikulua.- Sektoreko legeriara egokitzea
7. Artikulua.- Instalazioen segurtasuna
8. Artikulua.- Kable bidezko garraio-instalazioen erregistroa
9. Artikulua.- Eragin-eremua
10. Artikulua.- Erabiltzaileen eskubideak
11. Artikulua.- Betebeharrak eta debekuak

### **II. KAPITULUA. - INSTALATZEKO ETA USTIATZEKO ADMINISTRAZIO-ARAUBIDEA**

1. Sekzioa. Zerbitzu publikokotzat jotzen diren garraio publikoko instalazioak
12. Artikulua.- Prestatzeko jarduerak
13. Artikulua.- Prozeduraren hasiera

14. Artikulua.- Zerbitzua eta beharrezko obrak ustiatzeko proiektua
15. Artikulua.- Jendaurreko informazioa eta txostenak
16. Artikulua.- Ustiapen-proiektua onartzea eta onura publikoko deklarazioa
17. Artikulua.- Eraikuntza eta ustiapena
18. Artikulua.- Kontratuen baldintzak
19. Artikulua.- Kontratuen indarraldia eta amaiera
2. **Sekzioa. Zerbitzu publikokotzat jotzen ez diren garraio publikoko instalazioak**
20. Artikulua.- Prozedura eta dokumentazioa
21. Artikulua.- Proiektua onartzea
22. Artikulua.- Ustiatzeko administrazio-baimena
23. Artikulua.- Baimenaren baldintzak
24. Artikulua.- Instalazioak aldatzea eta eskualdatzea
3. **Sekzioa. Garraio pribatuko instalazioak**
25. Artikulua.- Araubide juridikoa

### **III. KAPITULUA. - INSTALAZIOAK IKUSKATZEA ETA KONTROLATZEA**

26. Artikulua.- Ikuskapen-araubidea
27. Artikulua.- Kontrol-dokumentazioa

### **IV. KAPITULUA. - ZEHAPEN-ARAUBIDEA**

28. Artikulua.- Erantzukizuna
29. Artikulua.- Arau-hausteen definizioa eta sailkapena
30. Artikulua.- Arau-hauste oso larriak
31. Artikulua.- Arau-hauste larriak
32. Artikulua.- Arau-hauste arinak
33. Artikulua.- Kautelazko neurriak
34. Artikulua.- Zehapenak
35. Artikulua.- Neurri osagarriak
36. Artikulua.- Arau-hausteen eta zehapenen preskripzio-epea
37. Artikulua.- Organo eskudunak
38. Artikulua.- Zehapen-prozedura

### **V. KAPITULUA - KABLE BIDEZKO GARRAIOA**

18. Artikulua.- Xedea
19. Artikulua.- Eskumena, instalazioaren eta ustiapenaren administrazio-araubidea
20. Artikulua.- Zerbitzua eta araubide juridikoa

#### **XEDAPEN GEHIGARRI BAKARRA**

#### **XEDAPEN IRAGANKORRAK**

#### **AZKEN XEDAPENA**

## **III.- GOGOETA OROKORRA**

---

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailak Lege Aurreproiektu bat aurkeztu dio Kontseilu honi, kontsulta egin diezaion. Lege Aurreproiektu horren helburua da Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik igarotzen diren pertsonak kable bidez garraiatzeko instalazioen proiektzioa, eraikuntza, zerbitzuan jartzea eta ustiapena arautzea.

Kable bidezko garraio-instalazioak esaten zaie beren ibilbidean zehar metalezko kableak erabiltzen dituzten instalazioei, bai ibilgailuen zirkulazio-bidea osatzeko, bai ibilgailuen mugimendu-ahalegina transmititzeko.

Kable bidezko garraioa garraiobide independentetzat hartzen da, eta garraio -behar jakin batzuk konpontzeko erabiltzen da, bereziki aparteko desnibelak dituzten distantzia txikiko desplazamenduak edo orografia bereziki konplikatuak egiteko.

Garraio-behar horiek askotarikoak izan daitezke, eta honako egoera hauek barne hartzen dituzte: hiri-hausturako eremuetan irisgarritasuna bermatzea, urruneko, istripua izan duten edo babes berezia behar duten espazioetarako irisgarritasuna, garrai o mota horren berezko erakargarritasunagatiko turismo-aplikazioak, eskaintzen duen paisaiaren ikuspegitik, edo neguko eta mendiko kirolekin lotutako erremon-te-instalazioak.

Ezaugarri bereziak dituen lurreko garraio-modalitate bat da. Bertan, pertsonak garraiatzen dira egindako ibilbidean zehar jarritako kableek esekitako ibilgailuetan, edo kable horiek errodadura finkoko lurreko bide batean trakzionatutako ibilgailuetan. Lehenengo kasuan, teleferikoak bezalako instalazioak ditugu, telekabina eta teleaulki aldaeretan, errodadurarik gabeko esekidura-kable batek edo gehiagok mugituta. Bigarrenean, funikularrak, gurpilen edo bestelako gailuen bidez errodadura-bide baten gainean sostengatuak eta kableek trakzionatuak. Badira beste modalitate batzuk, teleskiak kasu, non pertsonak, behar bezala hornituak, kableek tiratutako arrastakadengatik atoian eramaten diren.

Garraio mota honetatik kanpo geratzen dira igogailuak, jasogailuekin parekatutako kategoria propioa osatzen dutela jotzen baita, eta ez dira sartzen kable bidezko trakzioa duten tranbia konbentzionalak, ezta kable bidez eragindako ontziak ere.

Kable bidezko garraioa, beraz, errepideko eta trenbideko ohiko garraio-bideez bestelako lurreko garraio-bidea da, eta garraioen esparru globalean garrantzi mugatua duen arren, bere ezaugarriengatik errepideak edo trenbideak hori egin ezin duten edo, behintzat, hain modu eraginkorrean egin ezin dezaketean ibilbideetan zerbitzua ematen duen modu bat da. Are gehiago, ezinbestekoa da beste garraio-bide publiko alternatiborik ez dagoen lekuetan, pertsonen joan-etorrien irisgarritasuna eta beharrak asetzea bermatzeko.

Bere garrantzi ekonomiko eta soziala aldatu egiten da tradizioaren eta ingurune-ko instalazio kopuruaren arabera. Euskadin kable bidezko 4 garraio-instalazio daude, garraio publikoko 4 funikularrez osatuak. Honako hauek dira:

- La Reineta funikularra, Trapagaran udalerriko La Escontrilla eta La Reineta auzoak lotzen dituena. Titularra Eusko Jaurlaritza da, eta Eusko Trenbideak erakundearen bidez kudeatzen da. Ekainaren 21eko 150/2014 Dekretuak monumentu-multzoaren kategoriarekin kultura-ondasun gisa kalifikatzen du.
- Mamarigako funikularrak (Santurtzi) Metro Bilbaoko zerbitzu osagarria eskaintzen du, Santurtziko geltokia Mamarigako Itsasoko Ama Birjinaren plazako goiko geltokiarekin lotuz. Haren titularra Eusko Jaurlaritza da, eta Bizkaiko Garraio Partzuergoaren esku utzi da, Metro Bilbao SAK ustiatu dezan.
- Artxandako funikularra (Bilbo), Funicular de Artxanda SA udal-enpresak kudeatua, emakida bidez.
- Igeldoko funikularra (Donostia), Monte Igueldo SA enpresak kudeatzen duena emakida bidez. Funikularra monumentu-multzoaren kategoriako kultura-ondasun gisa kalifikatuta dago maiatzaren 27ko 84/2014 Dekretuaren bidez.

Bere garrantziari dagokionez, kable bidezko garraioaren trafikoaren garrantzi ekonomiko eta soziala, urteetan zehar handitzen joan den arren, ez da instalazio kopuru handiagoa duten beste autonomia-erkidego batzuetan bezain nabarmena, bereziki neguko kirolei lotutakoak, Euskadik ez baititu. Euskadiko lau funikularrek, eskuragarri dauden datu berrienen arabera (2019), hiru milioi bidaiari baino zertxobait gehiago izan dituzte, eta azken hamar urteetan bikoiztu baino gehiago egin dira, neurri batean, Mamarigako funikularra zerbitzuan jarri delako, Santurtziko metro-geltokien arteko anezka gisa erabiltzen dena.

| EUSKAL FUNIKULARRETAKO URTEKO BIDAIRIAK (MILAKA BIDAIRITAN) |               |                |             |               |                      |
|---|---------------|----------------|-------------|---------------|----------------------|
| Urtea   | Artxandako F. | La Reinetako F | Igeldoko F. | Mamarigako F. | Funikularrak guztira |
| 2000  | 382           | 221            | 272         |               | 874                  |
| 2001  | 369           | 218            | 244         |               | 831                  |
| 2002  | 367           | 215            | 256         |               | 838                  |
| 2003  | 425           | 222            | 265         |               | 913                  |
| 2004  | 432           | 204            | 278         |               | 914                  |
| 2005  | 453           | 204            | 305         |               | 962                  |
| 2006  | 483           | 198            | 347         |               | 1.028                |
| 2007  | 489           | 182            | 313         |               | 983                  |
| 2008  | 512           | 182            | 304         |               | 998                  |
| 2009  | 517           | 178            | 331         |               | 1.026                |
| 2010  | 524           | 175            | 373         | 263           | 1.335                |
| 2011  | 565           | 161            | 401         | 740           | 1.868                |
| 2012  | 522           | 156            | 415         | 679           | 1.773                |
| 2013  | 565           | 156            | 420         | 821           | 1.962                |
| 2014  | 614           | 146            | 482         | 1.015         | 2.256                |
| 2015  | 729           | 165            | 564         | 590           | 2.048                |
| 2016  | 773           | 149            | 706         | 975           | 2.603                |
| 2017  | 830           | 139            | 775         | 1.036         | 2.780                |
| 2018  | 932           | 140            | 788         | 1.073         | 2.933                |
| 2019  | 1.033         | 134            | 846         | 1.082         | 3.095                |

*ITURRIA.- Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herri Lan Saila*

### Arauaren egokitasunari buruzko gogoetak

Aztertzen ari garen lege aurreproiektuak, izapidetze-prozesua amaitu ondoren, kable bidezko garraioa arautzeko lehen euskal araua izateko asmoa du, eta, gaur egun, estatuko eta Europako arauak arautzen dute.

Egiaztatzen dugu arauak aurreikusitako aplikazio-eremua mugatua dela; izan ere, dauden kable bidezko garraio-modalitateetatik, aurreproiektuak funikularrak, teleferikoak eta teleskiak barne hartzen ditu, eta berariaz kanpoan uzten ditu igogailuak, meatzaritzarekin eta industriarekin lotutako instalazioak, aisia eta aisialdia helburu dutenak, nekazaritza- edo basogintza-helburuak dituztenak eta aterpe edo etxolei zerbitzua ematen dietenak. Gaur egungo aplikazio-eremu erreala, beraz, Euskadin dauden 4 funikularretara murrizten da, lehen aipatu ditugunak. Etorkizuneko instalazioei dagokienez, eta nahiz eta arauak funikularra ez den beste modalitate batzuk aurreikusten dituen, hala nola teleferikoen eta teleskien instalazioa, ez dirudi horrelako instalazioen hedapen handia ikusten denik, beste autonomia-erkidego batzuetako kable bidezko garraio-instalazio gehienak osatzen baitituzte.

Gure ustez, erregulazioak izango duen irismen material txikia bereziki garrantzitsua da ekimenaren egokitasuna baloratzeko, eta, horregatik, bereziki justifikatu behar da.

Zioen Azalpena eta Justifikazio-memoria irakurri ondoren, uste dugu baliagarria izango litzatekeela Lege Aurreproiektuak sakontzea Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila kable bidezko garraioaren sektorea arautzera bultzatzen duten arrazoietan, lege-mailarekin; izan ere, esan bezala, nahiz eta kable bidezko garraioak gora egin duen urteetan zehar, Euskadin ere oso dimentsio apalak ditu, eta arlo horretan legeak egin dituzten beste autonomia-erkidego batzuek dituztenetatik oso urrun daude, bereziki Katalunian eta Aragoian, non kable bidezko garraioaren hedapen-maila eski-zentroen eta kirol-zentroen garapen

garrantzitsuari lotuta baitago.

Egungo idazketan, legegintza-ekimenaren justifikazioa oso modu laburrean aurkezten da, eta horietan sakontzeak aukera emango luke elementu gehiago eta hobeak edukitzeko ekimen honen beharra eta egokitasuna baloratzeko.

Zehazki, Zioen Azalpenean eta Justifikazio-memorian azaltzen da kable bidezko garraio- instalazioak arautzen dituen Estatuko lege-esparrua nahikoa ez denez, azken urteotan garraio mota horrek izan dituen berrikuntza teknologikoak direla-eta, eta pertsonak kable bidez garraiatzeko instalazioei buruzko 2016/424 (EB) Erregelamenduan jaso direnez, beharrezkoa dela gaia arautzen duen lege-mailako arau bat izatea.

Zehaztasun handiagorik ez dagoenez, eta Euskadin kable bidezko garraioaren eremu material txikia kontuan hartuta, beharrezkoa iruditzen zaigu zehaztea zergatik ez den nahikoa egungo lege-esparrua, bai Estatuko legediarena, bai Europako Erkidegoko arauarena, berrikuntza teknologikoen eragina, eta berrikuntza horiek zein neurritan geratzen diren 2016/424 (EB) Erregelamenduak, transposizio-araurik garatu beharrik gabe Batasun osoan zuzenean aplikatzekoa denak.

Nolanahi ere, lege-mailako arau bat behar izanez gero, kable bidezko garraioaren araubide juridikoaren arauketa ezin izango litzateke egin Euskadiko mugikortasunaren antolamendu orokorraren barruan, berriki ebatzi dugun mugikortasun-lege baten bidez edo sailak gaur egun izapidetzen ari den lege baten bidez.

Ez da hau Kontseilu honek kable bidezko garraioa jorratzen duen lege aurreproiektu bati buruzko irizpena ematen duen lehen aldia. Duela bi urte, zehazki, Kontseiluaren Osoko Bilkurak Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko Legearen Aurreproiektuari buruzko 2019ko uztailaren 30eko Irizpena eman zuen. Irizpen horretan, kable bidezko garraioari buruzko kapitulu bat zegoen, EAEko lurraldetik osorik igarotzen diren pertsonen garraio publikoko instalazioen proiektzioa, eraikuntza, zerbitzuan jartzea eta ustiapena arautzeko.

2019ko Aurreproiektuan ez bezala, oraingoan planteatutako araua kable bidezko garraioan soilik oinarritzen da, eta lege-tresna bat da, garraioa eta mugikortasun jasangarria antolatzeko lege-tresnatik independentea.

Irizpide-aldaketa horren arrazoiei dagokienez, Memoria Ekonomikoak aipamen txiki bat egitendu honako hau adierazteko: *“Azkenean, kontuan hartu da kable bidezko garraioa lege-mailako arau baten bidez arautzeko aukera eta egokitasuna, mugikortasun jasangarriaren lege- proiektutik bereizita.”* Gure ustez, irizpide-aldaketa dela eta, bereziki garrantzitsua da mugikortasun iraunkorrari buruzko legetik bereizitako arau baten bidez kable bidezko garraioa arautzeko aukera eta egokitasuna ondorioztatzeko arrazoiak zehaztea. Are gehiago, kable bidezko garraiorako legegintza-proiektu espezifikoak ez bada jasotzen legegintzaldiko Legegintza-programan, Mugikortasun Iraunkorraren Lege Aurreproiektuan ez bezala, azken horretan bai baitago.

Kable bidezko garraioak baditu bere berezitasunak, baina garraibide bat da, eta mugikortasun-sistemaren beste pieza bat. Beraz, euskal mugikortasun-sistemaren gainerako garraibideekin batera, arauketa integratu bat egitea, helburu orokorreari lagunduz, printzipio arautzaileetan parte hartuz eta koordinazio intermodala erraztuz, guztiz zentzuzkoa da. Horregatik, aukera hori lege espezifikoaren alde baztertzeko arrazoiak garrantzitsuak dira.

### 3 CES Vasco - Euskadiko EGAB

Azken batean, uste dugu kable bidezko garraioaren Lege Aurreproiektuaren premia eta aukera azaltzen duten elementuak emateko orduan ahalegin handiagoa egitea Aurreproiektua hobetzeko lehentasunezko arloa dela, eta hori lagungarria izango dela oinarri sendoagoak eta irmoagoak ezartzeko. Ahalegin hori bi norabidetan egin beharko litzatekeela uste dugu:

- lege-mailako arauketa behar duten arrazoiak identifikatzea, kontuan hartuta arauketaren benetako eremu materiala 4 funikularrek soilik osatzen dutela, dagoeneko badagoela gaia arautzen duen Estatuko araudi bat eta Europar Batasuneko lurralde osoan zuzenean aplikatzekoa den Europako arau bat, eta ez dela zehaztu berrikuntza teknologikoez dagoen araudian duten eraginaren norainokoa.
- beharrezkoa den erregulazioa arau globalago baten parte ez izateko arrazoiak azalpena, hala nola Euskadiko Mugikortasun Iraunkorraren Legea, gaur egun izapidetze-egoera aurreratuan dagoena eta Kontseilu honen nahitaezko txostenerako aurkeztua. Horrek lagunduko luke, halaber, legegintza-ugaritasuna saihesten eta lotutako gaien gaineko eragin-arauak hobeto antolatzen.

## IV.- GOGOETA BEREZIAK

---

Lege aurreproiektuaren gorputz xedatzaileari dagokionez, haren bi aurreikuspen argitzeko beharra planteatzen dugu, behar bezala uler daitezten.

### 10.3. Artikulua. Erabiltzaileen eskubideak

10.3 artikulua adierazten du erabiltzaileek eta erakunde ustiatzaileak zerbitzua emateari buruz dituzten eztabaidak dagokion Garraio Arbitraje Batzordearen mende jarri behar direla.

Gure ustez, komenigarria litzateke aurreikuspen horren norainokoa argi tzea, eta eztabaidak Garraioaren Arbitraje Batzordearen esku uzteko betebeharra hori den ala ez, ezbeharren bat edo istripuren bat gertatuz gero dagokion erreklamazioa egiteko aukera alde batera utzita. Hau da, gai guztiak Arbitraje Batzordeak ebatzi behar ez baditu. Hala, adibidez, eragindako kalte-galeren ordaina eskatzeko aukerari buruz 34.5 artikulua aipatzen da, zehapenak ezartzeari dagokionez independentea dela adierazteko.

### 28. Artikulua. Erantzukizuna

28. artikulua zehazten dituen arau-hausteengatiko administrazio-erantzukizunari dagokionez, b) atalean aurreikusten da administrazio-erantzukizuna instalazioaren jabea edo errentaria den edo garraio-zerbitzua emateko arduraduna den pertsona fisiko edo juridikoari dagokiola, nahitaezko administrazio-titulu gaitzailerik gabe egiten diren garraio edo jardueretan.

Egokitzat jotzen dugu formulazio horretan argitzea ea jabeak, instalazioaren errentariak edo, hala badagokio, zerbitzua ematearen arduradunak solidarioki erantzuten duen, edo, kasu bakoitzean, erreklamazioaren erantzulea zehaztu beharko den. Alde batera utzi gabe, jakina, xedapen honetan erantzuletzat jo direnek beren erantzukizuna eragin zuten arau-haustea materialki egotz dakizkiekeen pertsonen aurka egin ditzaketen ekintzak.

## V.- ONDORIOAK

---

Euskadiko EGABak proposatu du aztertzea ea egokia den kable bidezko garraioa arautzeko arau espezifiko bat, egindako oharpenen arabera.

Bilbon, 2021eko uztailaren 30

O.E. Presidentea  
Emilia M. Málaga Pérez

Idazkari Nagusia  
Lorea Soldevilla Palazuelos