

7/21

irizpena

Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko
Legearen aurreproiektuari buruzkoa

Bilbon, 2021eko irailaren 16a



CES
EGAB

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Araoetarako Batzordea

Irizpena 7/21

I.- AURREKARIAK

2021eko uztailaren 16an Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren idazkia jaso genuen. Horren bitartez eta Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen maiatzaren 17ko 8/2012 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarritakoaren arabera, Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legearen Aurreproiektuari buruzko txostena eskatu ziguten.

Helburua gizarte, ekonomia eta ingurumen alorretatik mugikortasun jasangarri eta seguru baten garapen integrala lortzeko pertsonen eta salgaien garraioak erantzun beharreko printzipioak eta helburuak zehaztea da.

Halaber, EAEn mugikortasun jasangarria lortzeko tresnak eta prozedurak antolatzea proposatu da eta horretarako, mugikortasunaren alorrean eskumenak dituzten administrazioek modu koordinatuan jardun behar dute.

Berehala bidali zitzairen dokumentuaren kopia Kontseiluko Batzordeko kide guztiei haiek proposamenak eta iritzia eman zitzaizten eta horiek, aldi berean, zegokion Lan Batzordeari helaraz ziezaiten, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamendu Araubidean ezarritakoarekin bat etorritik. 2021eko irailaren 7an Ekonomia Garapeneko Batzordea bildu zen eta hartutako erabakietan oinarrituta Irizpen Proiektu hau sortu zuten. Ondoren, Kontseiluaren Osoko Bilkurara eraman zuten eta irailaren 16an aho batez onetsi zen.

II.- EDUKIA

Zioen azalpenean aipatu moduan, mugikortasun jasangarriaren kontzeptuaren barne dago pertsonen eta salgaien garraioaren alorrean herritarren beharrei erantzuten dien plangintza integratu eta multimodala osatzea. Era berean, plangintza horrek egungo garraio ereduak sortzen duen ingurumen eta gizarte inpaktua gutxitu edo murriztu behar du, eta, horretarako, EAEko administrazio publikoek eta gizariek batera lan egin behar dute.

“2050erako Estrategiaren” (2018ko azaroan onetsi zena) jarraibideak betez, beharrezko jarduketak gauzatu behar dira eta jarduketa horiek administrazio publikoek sustatu behar dituzte, horrela, garraioen alorrean ere neutraltasun klimatikoa lortzeko. Azken helburua, halaber, administrazio publikoek erantzunak ematea da, izan ere, egiaztatuta dago orain arteko garraio ereduak ingurumen kalteak sortzen dituela eta horrek gizartean, ekonomian eta hirigintzan ondorioak dituela. Beste batzuen artean, ebidentzia nabarmenak dira iturri berriztagarrietakoak ez diren energia kontsumoak, zenbait kutsatzailek airearen kalitatean dituzten immisio mailak eta horrek klima aldaketarekin duen lotura, adierazle akustikoak gehitu izana edo hiri nukleoetan azpiegiturek sortzen dituzten kalteak.

Horrekin lotuta, Europako Batzordeak 2019ko abenduan “Europako Hitzarmen Berdea” argitaratu zuen, eta beste gai batzuen artean, berariazko erreferentzia egiten die estatu kideek beraien gain hartu behar dituzten mugikortasun eta garraio erronkei.

Agiri horretan aurreikusitako jarduketaren barnean, Europako Batzordeak 2020ko abenduan “Mugikortasun Jasangarriaren eta Adimendunaren Estrategia” aurkeztu zuen eta EBko garraio sistemak eraldaketa ekologikoa eta digitala lortzeko eta sistema hori etorkizuneko krisietan erresilienteagoa izateko oinarriak ezarri zituen.

Euskadiko mugikortasun jasangarriaren araudi bateratuaren esparrua ezartzeko eta Euskal

Autonomia Erkidegoko estatutuan ezarritakoan oinarrituz (10.32 artikuluan EAEk duen eskumen propioa aitortzen du Euskal Autonomia Erkidegoko trenbideen, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioen, portuen, heliportuen, aireportuen meteorologia zerbitzuaren alorretan) eta Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoa albo batera utzi gabe, Lege Aurreproiektuaren xedea programen esparrua Europako politikekin bat etorritz zehaztea da.

Xedapen multzoa

Aurreproiektuak 30 artikulua (bost kapituluatan banatuta), hiru xedapen osagarri, bi xedapen iragankor eta bi azken xedapen ditu.

Xedapen Orokorren I. kapituluaren (1. artikulutik 7. artikulura) legearen xedea, aplikazio eremua, printzipioak eta helburuak zehazten dira. Halaber, definizio batzuk jaso dira eta alor horretan eskumenak dituzten EAEko administrazioen eskumenak nola banatu behar diren arautzen da. Azkenik, pertsonen eskubideak eta betebeharrak zeintzuk diren azaltzen da.

Mugikortasun jasangarriari buruzko II. kapituluaren (8. artikulutik 12. artikulura) eskumenak egikaritzeko oinarriak ezartzen dira eta administrazio guztientzako mugikortasun politikak definitzen dira. Horrek guztiak azpimarratu egiten du araututako alorraren zeharkakotasuna. Horrez gain, berariaz aipatzen dira mugikortasun aktiboa, garraio publikoa, tren bidezko salgaien garraioa, hezkuntza eta garraiobideen eta azpiegituren irisgarritasunaren sustapena.

III. kapituluaren mugikortasun jasangarriaren plangintza tresnei (13. artikulutik 19. artikulura) buruzkoa da eta bertan azalduta daude EAEko administrazioek eta gizarteko bestelako sektoreek dituzten plangintza tresnak. Jarraian, zehazki arautzen dira administrazio eskuduna eta mugikortasun planen edukia eta indarraldia, eta, era berean, horien ebaluazioa eta jarraipena egiteko modua zehazten da.

Hauek arautzen dira konkretuki: Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana, Lurralde Historikoen Mugikortasun Jasangarriko Planak, Hiri Mugikortasuneko Planak eta Lantokietako Mugikortasun Planak.

Plan horiek guztiak ezinbestekoak dira legearen helburuak lortzeko planak definitzeko, eta, edonola ere, administrazioen arteko koordinazioa eta lankidetzaren sustapena dira.

IV. kapituluaren izenburua Mugikortasun Jasangarriko informazioa eta partaidetza publikoa deitzen da eta 20. artikulutik 25. artikulura informazioa eta partaidetza publikoa bultzatzeko eta sustatzeko artikulua azaltzen dira. Halaber, administrazioek informazio publikoa ematearen eta hedatzearen alorretan dituzten betebeharrak ezartzen dira eta, aldi berean, herritarrek informazio hori ezagutzeko duten eskubidea zehazten da. Bestalde, administrazio publikoen gardentasun printzipioa betetzeko adierazten da euskal gizarteak modu erreal eta eraginkorrean parte hartu behar duela mugikortasun jasangarriaren plangintzan zuzenean edo zeharka eragiten duten erabakiak hartzeko prozeduretan.

V. kapituluaren mugikortasuna kudeatzeko tresnei buruzkoa da eta 26. artikulutik 30. artikulura berariaz aipatzen ditu tarifen sistema bakarra, garraio publikoko tituluen beharrezko elkarreragingarritasuna, mugikortasun politiken finantzazioa, garraio zergak, zerbitzu planak eta garraioen azpiegiturak.

Bukatzeko, legearen azken zatian hiru **xedapen gehigarri** (lehenengoa Euskadiko Tren Segurtasuneko Agentziari buruz, bigarrena Garraio Planei buruz eta hirugarrena giza baliabideei eta bitarteko materialei buruz), bi **xedapen iragankor** (lehenengoa Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzaileari buruz eta bigarrena garraio publikoko tituluen elkarreragingarritasunari buruz) eta bi **azken xedapen daude**; azken horiek, hurrenez hurren Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legearen aldaketari eta araua indarrean jartzeari buruz hitz egiten dute.

III.- GOGOETA OROKORRAK

Europako Hitzarmen Berdea (2019ko abendua) eta Mugikortasunaren Europako Estrategia (2018ko abendua) agiri berrietan mugikortasun eta garraio erronka handiak azaltzen dira eta horiei aurre egiteko modua berritzailea izan behar da, eta, gainera, printzipio oso zehatz eta neurtutakoak jarraitu behar dira: **mugikortasun berria jasangarria, adimenduna eta erresilientea izan behar da.**

Herritarren egunerokotasunean eta mugikortasunean hain ezinbestekoa den zerbaiti buruzko begirada horrek pertsonen bizi estiloa aldatuko du. Izan ere,

- **Europa ez da izango klimatikoki neutroa eta ekonomia ez da izango oparoa, modernoa eta lehiakorra mugikortasuna “garbia, segurua eta konektatua” ez baldin bada.** Garraioa oraindik ere berotegi efektuko gasen emisio gehien sortzen dituen sektoreetako bat da. Zioen azalpenean aipatu moduan, emisio horien laurden bat garraioaren sektoreak sortzen du. Horregatik, garraio sektorearen erronka handienetako bat emisioak nabarmenki murriztea eta jasangarriagoa izatea da.
- **Europako herritarren egungo bizi estiloa eta kalitatea ezin dira gauzatu mugikortasun “garbirik, segururik eta konektaturik” gabe.** Mugikortasuna eta garraioa faktore erabakigarriak dira pertsonen bizitzetan: lan egiteko, aisialdirako, familiarekin egoteko eta abarrerako joan-etorrietan eragiten dute, baina, baita ere turismoaren garapenean (hazten ari den industria) eta, noski, gure zerbitzuak eta industria ekoizpena hornitzen duten munduko hornidura kateen funtzionamendu onean. Mugikortasunak gure bizitza ekonomikoa eta soziala ahalbidetzen ditu. Covid 19aren krisiak agerian utzi du mugikortasuna (salgaiena eta pertsonena) oso garrantzitsua dela gure eguneroko ongizatean.

Baina horrek guztiak kostuak sortzen ditu ingurumenean eta gizartean. Berotegi efektuko gasez gain, bestelako inpaktu negatiboak sortzen dira, adibidez, kutsadura atmosferikoa, akustikoa, urarena, trafiko istripuak, metatzeak eta biodibertsitatearen galera, eta horrek guztiak ondorioak ditu pertsonen osasunean eta ongizatean. Iraganean European ezarri ziren esfortzuek eta neurri estrategikoen oraindik ere ez dituzte kostu horiek nahikoa arindu. Horregatik, Hitzarmen Berdearen ikuspegi berrian **mugikortasunaren ekologizazioa** (garraio sektorea hazteko baldintzatzailea) eta **digitalizazioa** sustatzen dira; azken hori ezinbesteko motorra da sektorea modernizatzeko, oztoporik ez egoteko eta sistema guztia eraginkor bihurtzeko.

Azken finean, mugikortasuna eraldatuz gero, aukera argiak sortzen dira herritarren bizi kalitatea hobetzeko eta industria balio kate guztietan modernizatzeko, industriak kalitatezko lanpostuak sortzeko, produktu eta zerbitzu berriak garatzeko eta beste merkatu batzuk emisiorik gabeko mugikortasunera azkar aldatzen ari diren unean, sektorearen lehiakortasuna indartzeko.

Mugikortasunaren Europako eredu hori egi bihurtzeko araudi garapenak egin behar dira. Irizpena jasotzeko aurkeztu den lege aurreproiektuak hori guztia egin behar du eta horretarako, berehala jardun du. Gainera, Europako mugikortasuneko eredu berriaren ikuspegia eta printzipioak ezartzen ditu (jasangarria eta adimenduna), eta, beraz, **egokitzen jotzen dugu lege ekimen hau gauzatzea.**

Hala ere, zenbait gaiei buruz hausnartu behar da eta aurreproiektuan jaso ez diren beste kontu batzuk konpondu behar dira.

- **Trantsizio klimatiko-energetikoak, teknologiko-digitalak eta sozio-sanitarioak eraldaketa sakonak sortzen dituzte eta ondorioz, legerian eta plangintzan zurrunbilo modukoak gertatzen dira; horregatik, bereziki garrantzitsua da ordena eta koordinazioa ezartzea.** Askotariko alorretan hainbat arau eta plan onesten ari diren arren, alor horiek elkarrekin oso lotuta daude: energia, ekonomia zirkularra, hirigintza, eta abar.

Lege aurreproiektuan behar hori kontuan hartu da eta 4.j artikuluan ezarri da EAEko administrazio publikoen mugikortasun politikaren helburuetako bat izan behar dela **“egiturazko plangintza metodo baten bidez antolatutako administrazioen arteko sistema bat eratzea”**. Gainera, 3. artikuluan jasota dago administrazio publikoek **“mugikortasun jasangarriaren alorrean eskumenak dituzten administrazio publikoen arteko informazio, koordinazio eta lankidetzak”** (3.j artikulua) printzipioa eta **“lurralde eta hirigintza planak mugikortasun jasangarriko planekin koordinatzea”** (3.i artikulua) printzipioak beteko dituztela.

Hala ere, ikusirik alorrak konplexuak direla, eraginpeko jarduketak alorren arteko teilakapen ikaragarria gertatzen dela eta legeria eta plangintza erritmoak ezberdinak direla, **gure iritzia da beharbada beharrezkoa izango litzatekeela nolabaiteko koordinazio eta antolamendu mekanismo zehatzagoa eta espezifikagoa sortzea, gainjartzeak saihesteko eta araudi eta plangintza integrazioa hobetzeko.**

Hori guztia ikusirik, beharrezkoa da erakundeetako garraio eta azpiegituren, plangintza eta hirigintzaren, energiaren, ingurumenaren, barne gaien (trafikoa) edo hezkuntzaren alorretan eskumenak dituztenek batera eta une egokian lan egitea politikak bateratzeko eta horrela, mugikortasun eredu jasangarri eta eraginkorra lortzeko. Gure ustez, horrekin, legeria ugaritasuna ekidingo litzakete eta elkarrekin lotuta dauden alorretan eragiten duten arauak hobeto antolatuta egongo lirateke.

Aipatutakoarekin lotuta, ezin dugu ahaztu Batzorde honek 2019ko uztailean Euskadiko mugikortasun jasangarriko Legearen aurreproiektuaren bertsio bat egin zuela eta aurreproiektu hori egungoarekin alderatuta egiaztatu da nabarmenki aldatu direla edukia eta irismena. Zehazki, kable bidezko kapitulua ezabatu eta garraio sistema hori arautzea xede bakarra duen lege bat izapidetzearen kontuari buruz, aurreko irizpenean eman dugu gure iritzia.

- **7. artikuluan jasotako eskubide eta betebeharrak dagokienez eta kontuan hartuta aurreproiektua planifikatzailea, sistemikoa eta antolatzailea dela, beharrezkotzat jotzen dugu horiek modu osatu eta egokiagoan arautzea eta eskubide eta betebeharrak gisa eratzea, ez mugikortasun politiken inspirazio printzipio gisa bakarrik.**

Izan ere, eskubideak eta betebeharrak arautzea oso garrantzitsua da, eta horregatik beharrezkotzat jotzen dugu eskubide bakoitzaren araubidea gehiago zehaztea eta

eskubideen subjektuak, ez-betetzeetarako zehapen araubidea eta abar definitzea eta, beraz, ahal den heinean, gehiegikeria egoerak ahalik eta gehien ekiditea.

- Epeei dagokienez, gure ustez, Mugikortasun Jasangarriko Planaren 10 urteko indarraldia (14. art.) luzeegia da, izan ere, legeak arautzen dituen alorrak etengabe aldatzen ari dira. Hala ere, egia da bost urtean behin xedapenak berrikustea aurreikusten dela. Gainera, kontuan hartu behar da plana sortzeko bi urteko epea dagoela eta hiriko mugikortasun planek bost urteko indarraldia izaten dutela.

Halaber, ez da ahaztu behar hiriko mugikortasun planen xedea udalerrietako eremu geografikoetan lege honen 3. eta 4. artikuluetan (16. artikuluko 2. puntuan xedatuta dagoen moduan) eta Mugikortasun Jasangarriko Planean jasotako printzipioak eta helburuak garatzea denean, horiek onesteko Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean eta Lege honetan horri buruz aurreikusitakoak beteko direla.

Beraz, 4/2019 Legean (2019-02-28an indarrean jarri zena) zehaztutako epeekin bat, hiriko mugikortasun planak 2021-02-28tik onetsiak egon beharko lirateke, eta, ondorioz, indarrean egon daitezke Mugikortasun Legea sortu aurretik. Horregatik, Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzaileari buruzko lehenengo xedapen gehigarria bezala, hirugarren xedapen gehigarri bat sortu beharko litzateke eta bertan hiriko mugikortasun planen eraginkortasun eta indarraldi osoa aurreikusi beharko lirateke Euskadiko lehenengo Mugikortasun Jasangarriko Plana indarrean jarri arte, hala, 2 urteko epean egokitu ahal izateko.

- Batzorde honek uste du Euskal Autonomia Erkidegoko Mugikortasun Energetikoaren otsailaren 21eko 4/2019 Legeak lantokirako mugikortasunari buruzko alderdiak arautzen dituen arren, bai ikuspuntu kuantitatibotik (lanerako mugikortasuna mugikortasun osoaren ehuneko handia baita) bai kualitatibotik (laneko istripuekin, absentismoarekin eta abarrekin zerikusia duten alderdi oinarritukoak) mugikortasun lege sistemiko batean jaso beharko liratekeela, besteak beste, gai hauek:
 - ✓ Espazio bera partekatzen duten enpresak dauden lekuetako mugikortasuna: enpresen arteko lantokietarako mugikortasun planak (multienpresak),
 - ✓ Lantoki baten hirigintza ezarpenak sortzen duen mugikortasuna.
 - ✓ Eragile ekonomiko eta sozialek gobernantza ereduan duten parte-hartzea.

IV.- GOGOETA BEREZIAK

1. artikulua Xedea

Garrantzitsua da gainera, garapen jasangarriko hiru dimentsioez gain, herritarren bizi kalitatea, ongizatea eta osasuna gehitzea, izan ere, guztiak ongizatearen adierazleak dira.

Lege honen xedea gizartearen, ekonomiaren, ingurumenaren eta herritarren bizi kalitatearen, ongizatearen eta osasunaren ikuspegitik mugikortasun jasangarriaren eta seguruaren garapen osoa lortzeko pertsonen eta salgaien garraioak jorratu beharreko printzipioak eta helburuak zehaztea da.

3. artikulua Jarduketa printzipioak.

- a) apartatuak hauxe dio hitzez hitz: *“Mugikortasun jasangarria eta irisgarritasun unibertsala garraio sistema integratua, eraginkorra, segurua eta inklusiboa behar duen eskubide indibidual eta kolektiboa izatea”*, eta gure proposamena da EBko Mugikortasun Adimendunaren eta Jasangarriaren Estrategiarekin bat aldatzea eta honela idaztea:

a) Mugikortasun jasangarria garraio sistema integratua, eraginkorra, segurua eta inklusiboa behar duen **pertsonen eta salgaien zirkulazio askatasunaren bermatzaile eraginkorra** izatea.

- b) apartatuan hauxe gehitzea proposatu da:

b) b) Ingurumena eta pertsonen osasuna eta segurtasuna babestea mugikortasun jasangarriaren ikuspegitik.

- c) apartatuan, ikusirik gaur egun teknologia berriekin potentzia gutxiko motor elektrikoak (besteak beste bizikleta elektrikoak) dituzten mugikortasun tresnak daudela, honakoa gehitzeko proposamena egin dugu:

c) c) Gizarte eta ingurumen kostu txikiago duten garraiobideak lehenestea eta aurreikuspenak eta plangintzak mugikortasun aktiboa eta jasangarria sustatzeko izatea.

- Gogoeta orokorrean adierazitakoarekin bat, h) apartuan hauxe gehitzea proposatzen dugu:

d) h) Mugikortasun jasangarrian eta bertan eragiten duten alorretan eskumenak dituzten administrazio publikoen arteko informazioa, koordinazioa eta lankidetzak.

- Gogoeta orokorretan adierazitakoarekin bat, i) apartatuan hauxe gehitzea proposatzen dugu:

e) i) Lurralde, hirigintza eta energia planak mugikortasun jasangarriko planekin koordinatzea.

4. artikulua Helburuak.

- a) apartatuan “segurua” gehitzea proposatu dugu garraio sistemari buruzko 3. artikuluko a) jarduketa printzipioarekin bat.

f) a) Garraio sistema integratua, segurua eta koordinatua eta bikoizketarik eta eraginkortasun ezik gabekoa izatea eta Euskal Autonomia Erkidegoko garraio sistema bakarra izatea”.

- b) apartatuan, EBko Mugikortasun Adimendunaren eta Jasangarriaren Estrategiarekin bat, honakoa gehitzeko proposamena egin dugu:

g) Garraio sistema digitala, erresilientea, berritzailea, aurreratua eta kostuen barneratze irizpideetan oinarritutakoa sustatzea.

- c) apartatuan, EBko Mugikortasun Adimendunaren eta Jasangarriaren Estrategiarekin bat, honakoak gehitzea proposatzen dugu:

c) Ingurumena eta herritarren segurtasuna eta osasuna hobetzea, energia kontsumoa, kutsadura atmosferikoa, urarena eta akustikoa eta klima aldaketaren ondorioak gutxituz.

- d) apartatuan honakoa gehitzeko proposamena egiten dugu, izan ere, uste dugu beharrezkoa dela jasotzea autoek, lehentasunezko garraioa izanik, trafiko istripuak gertatzeko arrisku handia dutela:

d) Ibilgailu pribatua gutxiago erabiltzeko neurriak ezartzea trafiko metatzeak ekiditeko eta trafiko istripuen ondoriozko heriotza eta lesio kopurua gutxitzeko, horrela, segurtasuna eta mugikortasun aktiboa sustatuz.

- j) apartatuari dagokionez, gure proposamena aldatzea eta edukia gehitzea da eraginpeko sektore alor guztietan sailen eta erakundeen arteko koordinazioa egotearen beharraz egin ditugun gogoeta orokorrekin bat. Idatzita dagoen modua ez da nahikoa koordinazio helburuak lortzeko: "j) erakundeen arteko harreman sistema bat sortzea egiturazko plangintza metodo baten bidez antolatuta".

Aldaketa horretan beste artikulua bat gehitu beharko litzakete eta iragartzen den koordinazio mekanismoa zein den zehaztu beharko litzateke, izan ere, ezarri diren koordinazio tresnak (beste batzuen artean 6.3, 8.3 eta 14. artikulua) badirudi ez direla nahikoa koordinazio sistema oso bat eraikitzeko.

8. artikulua Mugikortasun aktiboa sustatzea.

Honakoak gehitzea proposatzen da:

2. Hirigintza plangintzak eta hirigintza egikaritzarako tresnak erabilia indartu egingo da joan-etorri aktiboak eta jasangarriak egin daitezkeen kaleen, plazen, bideen eta etorbideen rola, hala, trafikoa baretuz eta oinezkoen lehentasuna emanaz.

3. Zerbitzu publikoetako eraikinetan, tren eta autobus geltokietan, ikastetxeetan, kultura eta kirol zentroetan eta bestelako merkataritza eta jardura ekonomikoko zentroetan bizikletentzako nahikoa aparkaleku eta ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu jarriko ditu administrazio publiko eskudunak.

9. artikulua Garraio publikoa sustatzea.

- 1.puntua: egokitzat jotzen dugu kostuak onargarriak eta herritar guztientzako modukoak izatea, eta, beraz, hauxe gehitzea proposatu da:

1. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute eta sare intermodal bat sortuko dute. Sare horrek, era berean, pertsonen eta salgaien mugikortasun irisgarria, eskuragarria, jasangarria, eraginkorra eta efizientea bermatuko du.

- 2. puntuan hauxe gehitzea proposatu da:

2. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen alorrean, gutxien kutsatzen duten eta jasangarrienak diren ibilgailuen eta erregaien

erabilera sustatuko dute eta garraio publikoko flotak berritzen dituztenean erregai alternatiboak erabiltzen dituzten garraiobide kolektiboak lehenetsiko dituzte.

Egia da puntu horretan gai hori aipatzen dela, baina, bakarrik garraiobide kolektiboak eskuratzeari dagokionez. Gure ustez, aipatutakoa gehituta aurreikuspena osatuagoa izango litzateke.

- 3.puntuan (bigarren paragrafoan), azpimarratutakoaren ordeztuz beltzez aipatutakoa jartzea proposatzen dugu, izan ere, "bermea bilatuko du" esaldia ez da oso argia.

Neurri horiek ezartzearen gehikortasunak alternatiba errealen bermea bilatuko du alternatiba errealak beharko ditu.

13. artikulua Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak

3. puntuan energia plangintza tresnetan gehiago kontuan hartu beharreko eremu material gisa gehitzea proposatzen dugu, izan ere, garraioaren eta energia alternatiboen arteko lotura oso garrantzitsua da mugikortasun jasangarriaren alorrean.

3. Aurreko paragrafoan aipatutako mugikortasun jasangarriaren plangintza tresnetako zehaztapenak kontuan hartuko dira ingurumen, energia, lurralde, hirigintza eta azpiegitura plangintzen tresnak sortzean.

14. artikulua. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana.

Artikulu horretan Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Plana arautzen da eta 4. puntuan zehazki plana sortzeko eta onesteko prozedura azaltzen da.

d) hizkian jasota dago Euskadiko Garraio Agintaritzak txostena egin ondoren plana behin-behinean onetsiko dela sail eskudunaren agindu batekin eta Gobernu Kontseiluak onetsiko duela behin betiko.

Azaldutako prozeduraren inguruan **bi kontu** hauek aipatu nahi ditugu: lehenengoa, plan bat agindu baten bidez **behin-behinean onestea eta administrazioetan eta pertsonengan izan ditzakeen ondorioak**. Eta bigarrena, kontsulten eta entzunaldien ondoren Eusko Jaurlaritzako Kontseiluak onetsiko badu, **zein den arrazoia ez aurreikusteko kontsulta organo honek irizpena eman beharra**, eskatzen dizkiguten bestelako arau (Lege aurreproiektu hau bezala) edo planetan bezala.

16. artikulua. Hiri mugikortasuneko planak

Ohar orokorretan azaldu dugun moduan, plan horien xedea udalerriko eremu geografikoan Lege honen eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Planaren 3. eta 4. artikuluetan ezarritako printzipioak eta helburuak garatzea izango da eta horiek guztiak 4/2019 Legearen aurreikuspenekin bat onetsiko dira.

Beraz, 4/2019 Legean (2019-02-08an indarrean jarri zena) ezarritako epeekin bat, hiri mugikortasun planak 2021-02-28tik aurrera onetsita egon beharko lirateke, eta, ondorioz, indarrean egon daitezke mugikortasun Legea sortu aurretik.

Horregatik, Garraio Jasangarriaren Plan Zuzentzaileari buruzko lehenengo xedapen osagarria bezala, hirugarren xedapen gehigarri bat sortu beharko litzateke eta bertan aurreikusi

beharko litzateke Hiri Mugikortasuneko Planek eraginkortasun eta indarraldi osoa izango dutela Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko lehenengo plana indarrean jartzen denera arte, hala, 2 urteko epean egokitu ahal izateko.

17. artikulua. Lantokietako mugikortasun planak

- 4/2019 Legeak lantokietako mugikortasunari buruzko alderdiak arautzen dituen arren, gogoeta orokorretan azaldutako arrazoiengatik faltan bota dugu honako gai garrantzitsuak ez jasotzea:
 - ✓ Enpresen arteko lantokietako mugikortasun planak (multienpresak). (Espazio bera partekatzen duten enpresa publikoak eta pribatuak dauden tokietan, enpresa horiek, batera, mugikortasun plan bat sortu beharko dute, albo batera utzita lantokiek mugikortasun plan propioa izatea horri buruzko araudian ezarritakoaren arabera. Helburua mugikortasun jasangarria sustatzeko alderdi komunak batera jorratzea da).
 - ✓ Lantoki baten hirigintza ezarpenak sortzen duen mugikortasuna. (Sortutako mugikortasunaren ebaluazio azterketek analizatu beharko dute hirigintza plangintza berri batek edo 100 pertsona baino gehiagoko lantoki berri batek sortutako joan-etorrien gehikuntza potentziala eta errepide zerbitzuen eta garraio zerbitzuen edukiera gaitasuna, jada bizikletarekin edo oinez egiten diren joan-etorriak barne hartuta. Hori guztia kokapen berrira joateko mugikortasun jasangarria lehenesteko helburuarekin. Azterketan proposatutako neurrien bideragarritasuna ebaluatu beharko da baita ere, hala, modu jasangarrian kudeatzeko mugikortasun berria, eta, bereziki, sustatzaileak sortutako mugikortasun berriaren arazoak konpontzen laguntzeko partaidetza eta finantzazio formulak kudeatzeko).
 - ✓ Eragile ekonomiko eta sozialek gobernantza eremuan duten parte-hartzea.
 - ✓ Lanera joateko mugikortasun programa/agentzia/bulego espezifikoa sortzea, mugikortasun plan horiek egiten dituzten enpresei babes teknikoa eta aholkularitza emateko.

19. artikulua. Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

2. puntuan haxe dago jasota: "Mugikortasun Plana sortu duten administrazio publikoek bi urtean behin adierazleen ebaluazio eta jarraipen txostena egingo dute...". Eta, bestalde, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoko 4/2019 Legean haxe dago jasota: "Planaren indarraldia bost urtekoa izango da eta urte horiek igarotzean emaitzak ebaluatu beharko dira...". Horregatik, gure ustez adierazleen ebaluazio eta jarraipen betebeharrentzako epeetan bateratasuna eta argitasuna egon beharko lirateke kontsultatu zaigun Legearen Aurreproiektuan eta indarrean dauden bestelako legeetan, adibidez, Jasangarritasunaren 4/2019 Legean.

23. artikulua. Partaidetza publikoa

Gogoeta orokorrekin bat eta partaidetza eta kontsulta espazioak sortzeko, 4. puntuan honako testua gehitu daiteke:

4. Eusko Jaurlaritzak eta lurralde historikoek Mugikortasun Kontseiluak sortuko dituzte eta kontsulta eta partaidetza zibiko eta sozialeko organoak izango dira garraio publiko

kolektiboaren eta mugikortasun sistemaren funtzionamenduari dagokionez, eta gutxienez, honakoek osatuko dituzte:

- Euskadin errotuenak dauden enpresa erakundeetako ordezkariak.
- Euskadin errotuenak dauden sindikatu erakundeetako ordezkariak.
- Euskadiko kontsumitzaile eta erabiltzaile elkarte garrantzitsuenetako ordezkariak.
- Garraio publikoaren eta mugikortasunaren alorrean garrantzia berezia duten elkarte eta kolektiboetako ordezkariak.

28. artikulua. Mugikortasun politiken finantzazioa eta garraioaren zerga sistema.

Euskal administrazio publikoek garatu beharreko mugikortasun politiketarako proposatzen den jasangarritasun ekonomikoko printzipioa partekatuz, hala ere, ulertzen dugu beharrezkoa dela bere inpaktua memoria ekonomikoa gehiago zehaztea, bereziki, sortuko diren organo berrietan, besteak beste Tren Segurtasuneko Agentzian. Eta, edonola ere, beharrezkoa izan behar da inpaktu ekonomikoa memoria bat egitea araudi garapenean eta administrazio publikoek aurreikusitako planetan. Horregatik, 1. puntuan haxe gehitzea proposatu da:

1. Euskal administrazio publikoek planetan eta estrategietan jasoko diren mugikortasun politikak sortuko dituzte eta oinarria jasangarritasun ekonomikoa izango da. Horretarako, baliabide publikoak erabiltzean ekonomia eta eraginkortasun irizpideak ezarriko dira eta planak onesteko inpaktu ekonomikoa memoria gehituko da.

Bestalde, 3. puntuan honako aldaketa egitea proposatu da, azpimarratutakoaren ordeztuz jarritakoa idatziz:

3. Zerga alorrean eskudunak diren euskal administrazio publikoek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko garraio alorrean eskuduna den sailari aurretiaz kontsulta egin ondoren, sustatuko dute sustatu ahal izango dute zerga sistema eta bestelako politika ekonomikoko tresnak erabiltzea lege honen helburuak lortzeko.

Hirugarren xedapen gehigarria. Giza baliabideak eta bitarteko materialak

Aurretik aipatutakoari jarraikiz, honakoa gehitzea proposatu da:

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, beraien eskumenekin bat eginez, beharrezko giza baliabideak eta bitarteko materialak lortuko dituzte **mugikortasun politiken jasangarritasun ekonomikoa** eta lege honetako helburuak betetzen direla bermatzeko.

V. - ONDORIOAK

EGABek egokitzen du Euskadiko Mugikortasun Jasangarriko Legearen Aurreproiektua izapidetzea, kontsulta organo honek egindako gogoetekin bat.

Irizpena 7/21

Bilbon, 2021eko irailaren 16a

O.E. Presidentea

Emilia M. Málaga Pérez

Idazkari nagusia

Lorea Soldevilla Palazuelos