

EUSKADIKO MUGIKORTASUN
JASANGARRIAREN LEGE-PROIEKTUA

ZIOEN AZALPENA.

I. KAPITULUA.– XEDAPEN OROKORRAK.

1. artikulua.– Xedea.
2. artikulua.– Aplikazio-eremua.
3. artikulua.– Jarduteko printzipioak.
4. artikulua.– Helburuak.
5. artikulua.– Definizioak.

II. KAPITULUA.– MUGIKORTASUN
JASANGARRIA SUSTATZEA.

6. artikulua.– Garraio Publikoa sustatzea.
7. artikulua.– Mugikortasun jasangarriko hezkuntza-programak.

III. KAPITULUA.– PLANGINTZAKO TRESNAK
ETA KUDEAKETA-ORGANOAK.

8. artikulua.– Mugikortasun Jasangarriaren plangintzako tresnak.
9. artikulua.– Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana.
10. artikulua.– Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planak.
11. artikulua.– Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak.
12. artikulua.– Bizikleta-bideen Gida Plana.
13. artikulua.– Ebaluazio- eta jarraipen-adierazleak.
14. artikulua.– Kudeaketa-organoak.

IV. KAPITULUA.– MUGIKORTASUNA
KUDEATZEKO TRESNAK.

15. artikulua.– Tarifa-sistema bakarra.
16. artikulua.– Zerbitzu-planak.
17. artikulua.– Garraio-azpiegiturak.

PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE DE EUSKADI

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

CAPÍTULO I.– DISPOSICIONES GENERALES.

- Artículo 1.– Objeto.
- Artículo 2.– Ámbito de aplicación.
- Artículo 3.– Principios de actuación.
- Artículo 4.– Objetivos.
- Artículo 5.– Definiciones.

CAPÍTULO II.– IMPULSO DE LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE.

- Artículo 6.– Fomento del Transporte Público.
- Artículo 7.– Programas de educación en Movilidad Sostenible.

CAPÍTULO III.– INSTRUMENTOS DE
PLANIFICACIÓN Y ÓRGANOS DE GESTIÓN.

- Artículo 8.– Instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible.
- Artículo 9.– Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.
- Artículo 10.– Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos Artículo 11 Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- Artículo 12.– Plan Director de Vías Ciclables.
- Artículo 13.– Indicadores de evaluación y seguimiento.
- Artículo 14.– Órganos de gestión.

CAPÍTULO IV. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN
DE LA MOVILIDAD

- Artículo 15.– Sistema Tarifario Único.
- Artículo 16.– Planes de servicios.

V. KAPITULUA.– KABLE BIDEZKO GARRAIOA.

18. artikulua.– Xedea.

19. artikulua.– Eskumena, Instalazioaren administrazio-araubidea eta ustiapena.

20. artikulua.– Ikuskapena eta kontrola.

XEDAPEN IRAGANKORRAK.

AZKEN XEDAPENAK.

ZIOEN AZALPENA

Petrolioaren deribatuak diren erregai bidez propulstaturako ibilgailu pribatuen erabilera masiboan oinarritutako garraio-eredua gero eta zabalduagoa dago. Erabilera horrek sortzen dituen gizarte- eta ingurumen-arazoei erantzuteko premiak bultzatuta jaio da mugikortasun jasangarriaren kontzeptua.

Asko dira garraio-eredu horren eragozpenak: airearen kutsadura, berotegi-efektuko gasak isurtzen dituen energia kutsagarriaren kontsumoa, biztanleriaren osasunean duen inpaktu zuzena, zirkulazio-bideen saturazioa eta horrek lotuta dakarren energia-kostua eta azpiegitura berri gehiagoren etengabeko premia, etengabeko ingurumen-inpaktua, azken finean. Bada, horrek guztiak halako borondate kolektibo bat sorrarazi du, eredu horrek gizartean, ingurumenean eta ekologian dituen koste negatibo larriak arintzen lagunduko duten alternatibak bilatzearen alde eta mugikortasun-eredu berri baten alde, jasangarritasuna ardatz izango duena.

Europar Batasunean izapidetzeko bidean dauden beste ekimen arauemaile batzuek bezala, ekimen honek ere «nork kutsatu, hark ordaindu» eta «erabiltzaile ordaintzaile» printzipioen aplikazioan aurrera egitea du helburu, mugikortasuna ingurumenean jasangarria eta gizartean bidezkoa izan dadin. Ibilgailu arin pribatuek kanpoko kostuen bi heren inguru osatzen dituzte. Kostu horiek barne hartzen dituzte klima-aldaketaren, airearen kutsaduraren, zarataren, istripuen eta beste eragin kaltegarri batzuenak (guztira Europar Batasuneko BPGdren % 1,8 eta % 2,4 bitartean hartzen dute). Errepideko trafikoaren puntako igoeren ondoriozko gizarte-kostuek Europar Batasuneko BPGdren % 1 hartzen dute. Ibilgailu

Artículo 17.– Infraestructuras de Transporte.

CAPÍTULO V.– TRANSPORTE POR CABLE.

Artículo 18.– Objeto.

Artículo 19.– Competencia, Régimen administrativo de la instalación y Explotación.

Artículo 20.– Inspección y control.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

DISPOSICIONES FINALES.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad sostenible es un concepto nacido de la necesidad de respuesta a los problemas sociales y medioambientales surgidos por la cada vez más extendida utilización de un modelo de transporte basado en el uso masivo del vehículo privado impulsado por la combustión de derivados del petróleo.

Los inconvenientes de este modelo, entre los que destacan la contaminación del aire, el consumo de energía contaminante con emisión de gases de efecto invernadero, los impactos directos en la salud de la población o la saturación de las vías de circulación con el coste energético asociado y la permanente necesidad de nuevas y mayores infraestructuras, a su vez de continuo impacto ambiental, han provocado una voluntad colectiva por encontrar alternativas que ayuden a paliar los graves costes sociales, ambientales y ecológicos negativos de este modelo e idear un nuevo modelo de movilidad definido por su sostenibilidad.

En la misma línea que las iniciativas normativas en tramitación en la Unión Europea, el objetivo es avanzar en la aplicación del principio de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», fomentando una movilidad medioambientalmente sostenible y socialmente equitativa. El vehículo ligero privado está en el origen aproximado de las dos terceras partes de los costes externos, incluidos los costes del cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y otros impactos negativos que alcanzan entre el 1,8% y el 2,4% del PIB de la Unión Europea. Los picos de tráfico por carretera tienen como resultado

arinek kostu horien bi heren eragiten dituzte, eta hiriarteko trafikoak % 20 eta % 30 bitartean eragiten du.

Mugikortasun jasangarriaren printzipioak planteamendu integratu eta multimodala eskatzen du, garraioaren efizientzia optimizatzeko egina. Batetik, pertsonen eta salgaien mugikortasun ekonomikoa eta efizientea bermatu beharko du, merkatuaren funtsezko elementu gisa -gure kasuan, barne-merkatuarena Europak ezarritakoaren arabera-, eta pertsonen joan-etorri askea ere bermatu beharko du. Horrez gain, gero eta handiagoa den garraio-bolumena kudeatu beharko du eta gizartean eragiten dituen kanpo-kostu larriak gutxitu, zirkulazio-istripuen, arnasketa-gaixotasunen, klima-aldaketaren, zarataren, ingurumen-kutsaduraren edo auto-ilaren ondoriozko kostuak, hain zuzen. Xede hori lortzeko neurriak ezarrita, Euskal Autonomia Erkidegoan lege-aurrerapen esanguratsuak egin dira, besteak beste, administrazio publikoetako ibilgailuetan eta bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoko ibilgailuetan erabiltzeko erregaiei buruzko betebeharrak ezarri direlako.

Lege hau bost kapitulutuan banatzen da, bost xedapen iragankor eta bi azken xedapen.

I. kapituluak («Xedapen orokorrak») legearen xedapen eta printzipioen nondik norakoak biltzen ditu.

Mugikortasun jasangarriko politikatzat hartuko dira gorago aipatutako efektu negatiboak murrizten lagunduko dutenak, hala nola arazo horiekin sentsibilizatuta dauden pertsonen mugikortasun-praktika arduratsuak (autoan ibili ordez, oinez, bizikletaz edo garraio publikoan mugitzea ahal den guztietan, autoa partekatzea lanera joateko, eta abar), mugikortasun jasangarriko aukerak zabaltzeko enpresek garatutako teknologiak, edota herritarrak sentsibilizatzeko edo praktika horiek sustatzeko administrazioek zein beste eragile sozial batzuk hartutako erabakiak. Eta horretarako, gizarte ohiturak eta garraio-sistema tradizionalak aldatzea sustatuko duten neurriak eta prozedurak hartuko dira.

II kapituluak («Mugikortasun jasangarria sustatzea») biltzen dira erronka horren aurrean

costes sociales que ascienden al 1% del PIB de la Unión Europea. Dos tercios de estos costes pueden atribuirse a los vehículos ligeros y entre un 20 y un 30% al tráfico interurbano.

El principio de movilidad sostenible requiere un planteamiento integrado y multimodal concebido para optimizar la eficiencia del transporte. Debe, de un lado, garantizar la movilidad económica y eficiente de personas y mercancías como elemento central del mercado, en nuestro caso del mercado interior en términos europeos, y la libre circulación de personas. Pero, además, ha de gestionar el siempre creciente volumen del transporte minimizando sus graves costes sociales externos derivados de los accidentes de circulación, las enfermedades respiratorias, el cambio climático, el ruido, la contaminación ambiental o los atascos. En la adopción de medidas ordenadas a tal fin se han producido avances legislativos significativos en Euskadi con la imposición de obligaciones relativas al uso de combustibles tanto en los vehículos de las administraciones públicas como en los destinados al servicio público de transporte de personas.

La actual ley se distribuye en cinco capítulos, cinco disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.

El Capítulo I, Disposiciones Generales ofrece una aproximación al objeto y los principios perseguidos.

Se entiende por políticas de movilidad sostenible, aquellas que ayudan a reducir dichos efectos negativos, ya sean prácticas de movilidad responsable por parte de personas sensibilizadas con estos problemas (desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar de en coche siempre que sea posible, compartir coche para acudir al trabajo, etc.), desarrollo de tecnologías que amplíen las opciones de movilidad sostenible por parte de empresas o decisiones de las administraciones u otros agentes sociales para sensibilizar a la población o promover dichas prácticas, adoptando medidas y procedimientos que promuevan el cambio de hábitos sociales y de los sistemas de transporte tradicional.

El Capítulo II, Impulso de la Movilidad

Euskadik bere gain hartu dituen konpromisoak.

Euskadiko administrazio publikoak bat datoz mugikortasun jasangarria indartuko duten politikak bultzatzearen konpromisoarekin. Horrela, mugikortasunaren efizientzia-eskenatokian aurreikusitako helburuak lortzeko, erakunde-maila guztiek garatutako politika publikoen katalogoan honako hauek daude jasota:

- Mugikortasun politikak garraioaren plangintza integralean txertatzea eta politika horiek, era berean, lurraldea antolatzeko, azpiegiturak planifikatzeko, ingurumenerako eta hirigintza-arloko berrantolaketarako politiketan.

- Garraio publikoaren elektrifikazioa bultzatu, trenbideko garraioa eta emisiorik gabeko garraio-ibilgailuen erabilera lehenetsita.

- Euskal Autonomia Erkidegoan garraioa hobetzeko plana egitea, garraio-modu guztiak era jasangarrian integratuz kudeaketan.

Konpromiso horiek betetzeko, III. kapituluaren («Plangintzako tresnak eta kudeaketa organoak») daude definituta jarduketak gauzatzeko mekanismoak.

Egitura eta antolaketa konplexuko herrialdea izanik, Euskadin ezinbestekoa da mugikortasun jasangarriaren arloarekin berez lotutako hainbat gairi buruzko politika propioak dituzten administrazio guztien inplikazioa. Pertsonen eta ondasunen gaur egungo garraioak eskatzen duen politika jarduketa publikoan jarraitu beharreko aplikazio orokorreko printzipio batzuen arabera izango da, lurralde- edo administrazio-maila edozein izanda ere; eta, betiere, jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna, eta ingurumenarekin bateragarriak diren portaera eta bizimoduaren sustapena bermatzeko, mugikortasun-politikekin zuzenean baitaude lotuta gai horiek guztiak. Erakunde komunak eskumen-eremuan daude gai horiek; hala ere, mugikortasun jasangarria diseinatzeko era honek administrazioen arteko lankidetzak eskatzen du eta antolatzeko eta jarduteko

Sostenible atienden al compromiso que como país asume Euskadi ante este reto.

Las administraciones públicas en Euskadi comparten el compromiso de impulsar políticas que potencien una movilidad sostenible. Por ello, el catálogo de políticas públicas desarrolladas por los distintos niveles institucionales a desarrollar para lograr los objetivos dibujados en el escenario de eficiencia en la movilidad consiste en:

- Incorporar las políticas de movilidad en la planificación integral del transporte y éstas a su vez en las políticas de ordenación del territorio, medio ambientales, de planificación de infraestructuras y reordenación urbanística.

- Impulsar la electrificación del transporte público a través de priorizar el transporte ferroviario y la utilización de vehículos de transporte sin emisiones.

- Dotar a la Comunidad Autónoma de Euskadi de un plan de mejora del transporte, integrando todos los modos de transporte en la gestión de forma sostenible.

Para conseguir estos compromisos, el Capítulo III, Instrumentos de Planificación y Órganos de Gestión define los mecanismos para ejecutar dichas actuaciones

Resulta fundamental en un país de estructura y organización compleja, como es el caso de Euskadi, la implicación del conjunto de administraciones responsables con políticas propias sobre diversas materias intrínsecamente relacionadas con la movilidad sostenible. El transporte de personas y bienes exige en la actualidad una política diseñada conforme a unos principios de aplicación general que deben mantenerse en la actuación pública, cualquiera que sea el nivel territorial o administrativo de que se trate, en orden a garantizar la ordenación y planificación de la actividad económica general, del territorio, del impulso de la cohesión social y de la igualdad de oportunidades de las personas en el acceso a las actividades formativas y económicas y de la promoción de hábitos de comportamiento y vida compatibles con el medio ambiente, materias todas ellas directamente asociadas a las políticas de movilidad. Las citadas materias se comprenden en el ámbito competencial de las Instituciones

zeharkako sistemak artikulatzea, betiere esku hartzeko gaitasuna duen eragile publiko bakoitzaren eskumenen banaketa errespetatuta.

Administrazioen arteko lankidetzaren esparru honetan, garrantzi berezia dute garraioaren lurralde-agintaritzek. Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legea aldatuta, antolaketa-eredu baten aldeko apustua egiten da, non lurralde historikoaren jarduketaren eremua garraio-bideen eta garraio-zerbitzuen eta haien azpiegituren plangintzarako egitura-erreferentzia bihurtuko den. Mugikortasun jasangarriko politikak gauzatzeko instituzio guztiak bildu, elkarlanean aritu eta koordinatzeko izaera publikoko entitate bihurtuko dira lurralde-agintaritzak horiek.

Lurralde historikoetako eta hirietako mugikortasun-planak egingo dituzte, hurrenez hurren, agintaritzak horiek, baita Bizikleta-bideen Gida Plana ere.

Kontuan izanda bizikleta-bideen eskumenak lurralde historikoenak direla, bakoitza bere eremuan, administrazioen arteko lankidetzaren printzipioaren bitartez posible da edozein lurralde-eremutan bizikletaz mugitzeko azpiegiturak planifikatzeko tresna bat artikulatzea, garraio-modu horren inguruko informazioa emateko eta erabilera sustatzeko mugikortasun-politikan parte hartzen duten gainerako garraio-moduekin batera segurtasun-eta bateragarritasun-baldintzetan.

IV. kapituluaren («Mugikortasuna kudeatzeko tresnak») adierazten den bezala, beharrezkoa da Euskadiko erakunde guztiak bat egitea erabat mugikortasun gaietan.

2015eko irailaren 25ean, Nazio Batuen Batzar Nagusiak «Gure mundua eraldatu: Garapen Jasangarriko Agenda 2030» dokumentua onartu zuen, pertsonen, planetaren

Comunes, lo que no obsta para que esta forma de diseñar la movilidad sostenible requiera de la cooperación entre administraciones y de la articulación de sistemas transversales de ordenación y actuación, pensados siempre desde el respeto a la distribución competencial de cada agente público con capacidad de intervención.

En este marco de cooperación interadministrativa cobran especial relevancia las Autoridades Territoriales del Transporte. Mediante la modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se apuesta por un modelo organizativo en el que el ámbito de actuación del Territorio Histórico se convierte en la referencia estructural de la planificación de los medios y servicios de transporte y sus infraestructuras, convirtiendo las citadas autoridades territoriales en las entidades de naturaleza pública en las que se hace efectivo el encuentro, colaboración y coordinación del conjunto institucional para una política de movilidad sostenible.

Estas Autoridades atenderán los distintos planes de movilidad de los Territorios Históricos y los urbanos respectivamente, junto con el Plan Director de Vías Ciclables.

Reconociendo que éstas últimas son competencia del ámbito de los respectivos Territorios Históricos, mediante el principio de colaboración interadministrativa es posible articular un instrumento que planifique las infraestructuras destinadas a la movilidad en bicicleta en cualquier ámbito territorial, con la finalidad de facilitar y promover la información, conocimiento y utilización de la bicicleta como modo de transporte en condiciones de seguridad y compatibilidad con los demás medios que intervienen en la política de movilidad.

Tal y como se recoge en el Capítulo IV, Instrumentos de Gestión de la Movilidad, es necesaria una alineación integral en materia de movilidad del conjunto de las instituciones de Euskadi.

El 25 de septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el documento «Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible», un

eta oparotasunaren aldeko ekintza-plana. Garapen Jasangarrirako 17 helburu eta 169 helmuga ezarri ziren, bateratuak eta zatietzinak eta garapen jasangarriaren hiru dimentsioak biltzen dituztenak: ekonomikoa, soziala eta ingurumenekoa.

Euskadik Nazio Batuen Agenda 2030arekiko konpromisoa hartu du bere gain eta pertsona guztiei oinarritzko zerbitzuak bermatuko dizkien eta kalitate hobegoko enplegu-aukerak sorraraziko dituen hazkunde jasangarria bermatuko duen giza-garapena lortzearekin lerrotatuko ditu bere politika publikoak. Ildo horretan, Basque Country 2030 Agendak erakusten du 2016-2020rako Gobernu-programak eta hura garatzen duten politika sektorialek Garapen Jasangarrirako 17 helburuekin lotutako helburu eta helmugekiko duten lerrotatze- eta ekarpen-maila.

Lege honen asmoa garraio-sistema bateratua garatzea da, Agenda 2030aren helburuekin bat eginda, mugikortasun jasangarria ekarriko duena, klima aldaketari eta haren ondorioei aurre egingo diona eta hiriak eta giza kokaguneak inklusiboak, seguruak, erresilienteak eta jasangarriak izatea lortuz; eta gasolioa pixkanaka garraiotik ezabatzen joatea.

Europako beste herrialde guztiek bezala, Euskadik garapen jasangarria sustatuko duten politikak ezartzeko premia dauka, ekonomiaren nahiz gizartearen eta ingurumenaren arloan, hain zuzen.

Premia horren jakitun izanik, 2001ean, Europako Batzordeak lehenengo Liburu Zuria landu zuen, eta benetako inflexioa izan zen garraio-politika erkideari dagokionez, eremu erkideko politikatzat jotzen baitzen azken hamarkadetan.

Europako esparru berri horrekin bat etorriz, 2002-2012 aldirako Euskadiko Garraio Jasangarriaren Gida Plana jarri zuen martxan Eusko Jaurlaritzak. Plan horren arabera, garraioa «ekonomiaren alorrean sektore estrategikoa eta oinarritzkoa da, lurraldea eta gizartea kohesionatzeko gaitasuna duena, eta Euskadi atzeriarekin harremanetan jartzeko tresna ekonomiko, sozial eta kulturala». Bada, plan horri esker, Euskadik garraio-sistema

plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, estableciendo 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y 169 metas, de carácter integrado e indivisible y que conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económico, social y ambiental.

Euskadi ha asumido su compromiso con esta Agenda 2030 de las Naciones Unidas alineando las políticas públicas para lograr un desarrollo humano que garantice los servicios esenciales a todas las personas y un crecimiento sostenible que genere oportunidades de empleo de mayor calidad. En este sentido, la Agenda Basque Country 2030 refleja el grado de alineamiento y contribución del Programa de Gobierno 2016-2020 y de las políticas sectoriales que lo desarrollan, con los objetivos y metas vinculadas a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La presente Ley pretende avanzar en el desarrollo de un sistema integrado de transporte que en consonancia con los objetivos de la Agenda 2030, conlleve una Movilidad Sostenible, combatiendo así el cambio climático y sus efectos, haciendo que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resistentes y sostenibles y se avance en la progresiva eliminación del gasóleo en el transporte.

Euskadi, al igual que el conjunto de países europeos, se enfrenta a la necesidad de implantar políticas que fomenten un desarrollo sostenible tanto en términos económicos, como sociales y medioambientales.

Conscientes de esta necesidad, ya en 2001 la Comisión Europea elaboró el primer Libro Blanco, que supuso una verdadera inflexión en cuanto a la Política Común de Transportes, política calificada de ámbito común desde hacía décadas.

En línea con este nuevo marco europeo, desde el Gobierno Vasco se puso en marcha el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2002-2012. Dicho plan, que definía el transporte como «un sector estratégico y básico de naturaleza económica, con capacidad de cohesión social y territorial y, como instrumento de relación económica, social y cultural de Euskadi con el exterior», ha permitido a Euskadi

lehiakorra du.

Esparru berri honetan, legegintzaldi honetarako programan bildutako konpromisoekin bat eginda, Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planak epe labur eta ertaineko eskenatokiak planifikatzen ditu garraioaren arloan Euskadik erreferente izaten jarrai dezan, garraio jasangarria eta integratua Euskadiren antolamendu ekonomikorako, gizarte kohesiorako, garapen sozio-ekonomikorako eta ingurumenerako funtsezko tresna dela ulertuta.

Euskadiko garraio-sareak ehun sozioekonomikoaren lehiakortasuna bultzatzeko balio behar du, sare berritzailea bihurtu eta erreferentziakoa izan herrialdearen eta lurraldearen antolamendu ekonomikoan, gizarte-kohesioa eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna bultzatzeko eta ingurumenarekin bateragarriak diren portaera eta bizimoduak sustatzeko.

Hazkunde ekonomikoa sustatu behar da eta garraioak eragindako kalteak gutxitu, 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 lankidetzaz eta koordinazioarekin

Kontuan hartu behar da klimaren oreka lortzeko helburuz etengabe egiten ari direla aurrerapenak eta ekintza berritzaileak; eta mugikortasun jasangarria funtsezkoa dela helburu horretan. Horiek horrela, 2018ko azaroaren 28an Europako Batzordeak bere ikuspegi estrategikoa aurkeztu zuen, klimaren ikuspegitik, oparo, moderno, lehiakor eta neutrotzat hartzen den ekonomiaren alde. Epe luzeko ikuspegia da; hemendik 2050a artekoa, zehatz-mehatz. Estrategia horri «Estrategia 2050» esaten zaio. Estrategian erakusten da Europa aitzindaria izan daitekeela neutraltasun klimatikoa lortzeko bidean. Horretarako, hauxe proposatzen da: soluzio teknologiko errealistetan inbertitzea, herritarrak gaitzea, gako-eremuetan ekintzak bateratzea (adibidez, industriaren arloko politikan, finantziazioan eta ikerkuntzan) eta, aldi berean, gizarte-justizia

disponer en la actualidad de un sistema de transporte competitivo.

En este nuevo marco, y en línea con los compromisos del programa de la presente legislatura, el Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 planifica los escenarios a corto y medio plazo para que Euskadi siga siendo un referente en materia de transporte, entendiendo el transporte sostenible e integrado como instrumento clave de la ordenación económica, de la cohesión social, del desarrollo socio-económico de Euskadi y del medio ambiente.

La red de transporte de Euskadi tiene que servir como palanca de impulso de la competitividad del tejido socioeconómico vasco, convirtiéndose en una red innovadora y de referencia en la ordenación económica del país, del territorio, del impulso de la cohesión social y de la igualdad de oportunidades en el acceso a las actividades formativas y económicas y de la promoción de hábitos de comportamiento y vida compatibles con el medio ambiente.

Se trata de fomentar el crecimiento económico, de minimizar los efectos adversos del transporte desvinculando el desarrollo económico del incremento de la demanda del transporte y de desarrollar una red de transporte sostenible bien planificada y ordenada, que cuente con la colaboración y coordinación de las administraciones, empresas y de la sociedad vasca en general.

No debe obviarse la continua innovación y avance en el objetivo del equilibrio climático en el que la movilidad sostenible es objetivo esencial. Así, el 28 de noviembre de 2018 la Comisión Europea presentó su visión estratégica a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y neutra desde el punto de vista del clima de aquí a 2050. Se trata de la actuación conocida como «Estrategia 2050». La estrategia muestra cómo Europa puede liderar el camino hacia la neutralidad climática mediante la inversión en soluciones tecnológicas realistas, la capacitación de los ciudadanos y la armonización de la acción en ámbitos clave como la política industrial, la financiación o la investigación, garantizando al mismo tiempo la justicia social para una transición justa.

bermatzea, trantsizioa bidezkoa izan dadin.

Zeharkako politikak dira, eta lege honetan ez ezik, planifikatuta eta garatuta daude 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..Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legea izan da politika horien arau-erreferenterik hurbilena.

Azkenik, garraio-motak orokorrean kontuan hartuta, V. kapituluaren kable bidezko garraioari dagozkion edukiak ezartzen dira.

Hain zehatza izanik, daukan eragina ere txikiagoa da. Izan ere, pertsonak kable bidez garraiatzeko hainbat berezitasun ditu, lurreko ohiko garraio bideen aldean. Garraio bide horrek, azken urteetan, hazkunde nabaria izan du. Gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoan, horrelako hainbat instalazio daude eta Estatuko legeriak arautzen ditu – Lurreko garraioaren antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legeak eta, zehazkiago, Teleferikoei buruzko apirilaren 29ko 4/1964 Legeak eta hori aplikatzeko erregelamendua onartu zuen martxoaren 10eko 673/1966 Dekretuak–; hala ere, egun zaharkituta geratu da eta ez da nahikoa, garraio-sistema horrek azken urteetan izan dituen berrikuntza teknologikoen ondorioz. Berrikuntza horiek jaso dira pertsonak kable bidez garraiatzeko instalazioei buruzko 2016/424/EB Erregelamenduan, 2000/9/EE Zuzentaraua indargabetzen duena, eta 2000/9/EE Zuzentarau hori Espainiako ordenamenduan txertatzen duen ekainaren 28ko 596/2002 Errege Dekretuan, zeinaren bidez kable bidezko garraio-instalazioak proiektatzeko, eraikitzeko, zerbitzuan jartzeko eta ustiatzeko bete behar diren baldintzak eta aplikatu beharreko araubide juridikoa arautzen diren.

Hori dela eta, beharrezkoa da pertsonak kable bidez garraiatzeko instalazioen eta zerbitzuen eraikuntza, kudeaketa eta ustiapena

Son políticas transversales que, además de en esta ley, se planifican y desarrollan en el Plan Director, la Estrategia Energética de Euskadi 2030, la Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050, el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015 – 2020 y el Plan de Salud de Euskadi 2013-2020, entre otros, tomando como referente normativo más inmediato la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, en cuanto a los instrumentos de planificación de la movilidad en el ámbito de Euskadi.

Por último, atendiendo al conjunto del transporte modal, el Capítulo V establece los contenidos relativos al transporte por cable.

Con una incidencia menor por lo concreto que resulta, el transporte de personas por medio de cable presenta ciertas peculiaridades en relación con los habituales medios de transporte terrestre. Un modo que, en los últimos años, ha experimentado un considerable crecimiento. En la actualidad, en la Comunidad Autónoma del País Vasco existen varias instalaciones de este tipo que se han estado rigiendo por un marco legal estatal – conformado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de manera más específica por la Ley 4/1964, de 29 de abril, sobre concesión de teleféricos y por el Decreto 673/1966, de 10 de marzo, que aprobó su reglamento de aplicación – que resulta hoy obsoleto e insuficiente debido a las innovaciones tecnológicas que este sistema de transporte ha tenido en los últimos años, y que se han recogido en el Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte de personas por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE, y el Real Decreto 596/2002, de 28 de junio, por el que se regulan los requisitos que deben cumplirse para la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte por cable y el régimen jurídico aplicable, por el que se incorporaba al ordenamiento interno la citada Directiva 2000/9/CE.

Esta situación justifica que sea necesario disponer de una norma con rango de ley que

Euskadin arautuko duen lege-mailako arau bat izatea, Euskal Autonomia Erkidegokoak baitu ibilbide guztia Euskal Autonomia Erkidegoen egiten duten kable bidezko garraioen arloko eskumena, Euskal Herriaren Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluan aurreikusitakoari jarraiki, abuztuaren 25eko 2488/1978 Errege Dekretuaren 13. artikulua araberara. Dekretu horrek apirilaren 29ko 4/1964 Legeak eta hori garatzeko xedapenak araututako kable bidezko garraio-zerbitzuak –publikoak nahiz pribatuak– emakidan eman, baimendu, ustiatu eta ikuskatzeari buruzko eskumenak Euskal Herriko Kontseilu Orokorrari transferitu zizkion. Ildo horretatik, apirilaren 7ko 2/2016ko legeak aipatzen dituen subsidiariorotasun- eta proportzionaltasun- printzipioen araberara, 50.000 biztanletik gorako udalerriei ahalmen jakin batzuk ematen zaie aipatutako kable bidezko garraio-zerbitzuekin lotuta.

Gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoan hainbat instalazio-mota daude eta egitura juridiko eta aplikazio-araudi tekniko desberdina dute.

- Alde batetik, funikularrak daude; lurreko garraioaren antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legeari eta hori garatzeko araudiari jarraiki, horiek trenbideko garraioari buruzko araudiari atxikitzen zaizkio, nahiz eta, trakzioari dagokionez, kable bidezko garraioaren araudia aplikatzen zaien, alegia, 2016/424/EB Erregelamendua, 2016ko martxoaren 9koa, eta 596/2002 Errege Dekretua, ekainaren 28koa. Euskadiko zenbait funikularrek balio kultural, historiko eta sentimentala dutenez, babestu egin behar dira eta arreta berezia jarri behar da horiek segurtasunari eta irisgarritasunari buruz indarrean dagoen araudira egokitzerakoan.

- Bestalde, badira zerbitzu publikoko igogailu batzuk ere, emakida-erregimenean ustiutzen direnak. Emakida hori aurreko mendearen erdialdean eman zen obra publikoen legeriari jarraiki, eta araudi teknikoa igogailuei buruzko 2014ko otsailaren 24ko 2014/33/EB Zuzentarauak eta maiatzaren 20ko 203/2016

regule la construcción, explotación y gestión de las infraestructuras, instalaciones y servicios de transporte de personas por cable en Euskadi, al amparo de la atribución a la Comunidad Autónoma del País Vasco de la competencia exclusiva en materia de transportes por cable que discurran íntegramente en el territorio del País Vasco, conforme a lo previsto en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco y de su materialización, en virtud del artículo 13 del Real Decreto 2488/1978, de 25 de agosto, por el que se transfirieron al Consejo General del País Vasco las competencias sobre “concesión, autorización, explotación e inspección de servicios de transporte por cable, tanto públicos como privados regulados por Ley 4/1964, de 29 de abril y sus disposiciones de desarrollo. En este sentido, atendiendo a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad a que se refiere la ley 2/2016, de 7 de abril, se atribuye a los municipios de más de 50.000 habitantes, determinadas facultades en relación a dichos servicios de transporte por cable.

Existen actualmente en la Comunidad Autónoma del País Vasco distintos tipos de infraestructuras e instalaciones que se diferencian en cuanto a su configuración jurídica y asimismo en cuanto a su normativa técnica de aplicación.

- Por un lado, están los funiculares, los cuales, de acuerdo con la citada Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su reglamento de desarrollo, se acogían a la normativa relativa al transporte ferroviario, si bien en relación con la tracción se les aplica la normativa de transporte por cable, conformada por el citado Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016 y el Real Decreto 596/2002, de 28 de junio. Algunos de los funiculares existentes en Euskadi tienen un valor cultural, histórico e incluso sentimental que merecen una protección y requieren una especial atención a la hora de adaptarlos a la normativa en vigor sobre seguridad y accesibilidad.

- Por otro lado, están una serie de ascensores de servicio público, explotados en régimen de concesión, que fue otorgada a mediados del siglo pasado de acuerdo a la legislación de obras públicas, y cuya normativa técnica está conformada por la Directiva

Errege Dekretuak osatzen dute. Nahiz eta, indarrean dagoen araudiaren arabera, ez diren beren-beregi kable bidezko garraio-azpegiturak, teleferikoei buruzko apirilaren 29ko 4/1964 Legea eta hori garatzeko xedapenak aplikatu zaizkie, ustiapen-erregimenari dagokionez. Zerbitzu publikoko igogailu horiez gain, badira erabilera publikoko beste batzuk, udalek hiriko eremu berezietan, jartzen dituztenak erabiltzaileen irisgarritasuna laguntzeko; horiek ere arestian aipatutako igogailuen araudi teknikoaren mende daude. Igogailu horiek hiriko beharrei soilik erantzuten diete eta, ondorioz, udalen erantzukizunekoak izan behar dute, horiek beren udalerriko mugikortasuna eta bertan bizi direnen beharrak ikuspegi integraletik ezagutu eta kudeatzen dituztelako. Igogailu horiek ez dira lege honetan biltzen, Laugarren Xedapen Iragankorrean egiten zaien berariazko aipamena izan ezik. Horrela bada, aplikazio-araudi teknikoaren irizpidea jarraitzen da, alegia, igogailuak ez direla kable bidezko garraio-instalazioak.

Azkenik, legeak bost Xedapen Iragankor dauzka eta bi Azken Xedapen. Haietan gai garrantzitsuak jorratzen dira, hala nola zerbitzu eta erabilera publikoko hiri-igogailuak berriro antolatzea, Garraioen lurralde-agintaritzei esleitutako eginkizunak indartzea, eta agintaritze horien eta Euskadiko Garraio Agintaritzaren arteko koordinazioa sendotzea.

Horrek guztiak, lege honen helburu nagusia den mugikortasun jasangarria lortzen lagunduko du, hau da, garraio-modu desberdinekiko bere osotasunean hartu eta sistema eraginkorragoa, jasangarriagoa, lehiakorragoa, irisgarriagoa eta erabiltzaileei egokitua lortzen. Horretarako, garraio-moduen arteko transferentzia egin behar da, pertsonen mugikortasuna eta salgaien logistika bermatzen duen intermodalitatea, azpiegituren plangintza eta finantzaketa, eta pertsonak jarri politika horien erdigunean.

I. KAPITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

2014/33/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre ascensores y el Real Decreto 203/2016, de 20 de mayo. Si bien no son infraestructuras de transporte por cable a la luz de la normativa en vigor, se les ha aplicado la citada Ley 4/1964, de 29 de abril, de Teleféricos y sus disposiciones de desarrollo en cuanto al régimen de explotación. A estos ascensores de servicio público se han de añadir otros ascensores de uso público instalados por los propios ayuntamientos en zonas de fractura urbana para facilitar la accesibilidad de las personas usuarias, y que están acogidos asimismo a la normativa técnica de ascensores anteriormente mencionada. Estos ascensores responden a necesidades de naturaleza estrictamente urbana y como tales, deben ser responsabilidad de los municipios que gestionan desde una perspectiva integral la movilidad de su término municipal y las necesidades al respecto de las personas residentes en los referidos municipios. Estos ascensores no son objeto de regulación en esta Ley, siguiendo el criterio de la normativa técnica de aplicación que no los considera instalaciones de transporte por cable, salvo la mención expresa que se recoge en la Disposición Transitoria Cuarta

Por último, la Ley se culmina con cinco Disposiciones Transitorias y dos Disposiciones Finales. Entre ellas se abordan cuestiones de trascendencia tales como la reorganización de los ascensores urbanos de servicio y uso público y un claro reforzamiento del papel atribuido a las Autoridades Territoriales del Transporte y su coordinación con la Autoridad del Transporte de Euskadi.

Todo ello hará que se pueda avanzar hacia el objetivo principal de la presente Ley que, no es otro que el de la movilidad sostenible, concebida de forma integral respecto a las modalidades de transporte a fin de crear un sistema más eficaz, sostenible, competitivo, accesible y adaptado a los y las usuarios/as, requiriendo la transferencia entre modos de transporte, la intermodalidad que garantice la movilidad de personas y logística de mercancías, la planificación de infraestructuras y su financiación, situando a las personas en el centro de dicha política.

CAPÍTULO I

<p>1. artikulua.– Xedea.</p> <p>1.– Lege honen bidez, pertsonen eta salgaien garraiorako printzipioak eta helburuak ezarri nahi dira, gizarte-, ekonomia- eta ingurumen-ikuspegieta oinarrituta mugikortasun jasangarriaren eta seguruaren garapen integrala lortzeko.</p> <p>2.– Era berean, Euskadin mugikortasun jasangarria lortzeko beharrezkoak diren tresnak eta prozedurak antolatzen ditu, mugikortasunarekin lotutako gaitan eskumenak dituzten administrazioekin koordinatuta. Horretarako, jarduera ekonomikoa antolatu eta planifikatuko da, baita lurraldea ere, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara irispidea izateko pertsonen aukeraberdintasuna bultzatuko dira eta ingurumenarekin bateragarriak diren bizi-ohitura eta jarrerak sustatuko dira.</p> <p>3.– Kable bidezko garraioari dagokionez, Lege honen xedea da pertsonak kable bidez garraiatzeko Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldetik oso-osorik igarotzen den garraio publikoko instalazioen proiektzioa, eraikuntza, zerbitzuan jartzea eta ustiapena arautzea.</p> <p>2. artikulua.– Aplikazio-eremua.</p> <p>1.– Edozein administrazio publikok lurreko garraio-sistemen bidez garatutako mugikortasun- eta garraio-politiketan aplikatuko da lege hau, betiere Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremuan eta modalitatea edozein dela ere.</p> <p>2.– Lege honek arautuko ditu, era berean, funikularrak eta lege honen aplikazio-eremutik kanpo geratuko dira igogailuak, 2014/33/EB Zuzentarauak egindako definizioaren arabera, salbu eta Laugarren Xedapen iragankorrean xedatutakoa.</p> <p>3. artikulua.– Jarduteko printzipioak.</p> <p>Honako hauek dira lege honen printzipio gidariak:</p> <p>a) Mugikortasun jasangarria eta irisgarritasun unibertsala eskubide indibidualak</p>	<p>DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1.– Objeto.</p> <p>1.– La presente Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder el transporte de personas y mercancías para lograr el desarrollo integral de una movilidad segura y sostenible desde las perspectivas social, económica y ambiental.</p> <p>2.– Asimismo, ordena los instrumentos y procedimientos necesarios para lograr una movilidad sostenible en Euskadi, coordinada entre las administraciones con competencia en las materias relacionadas con la movilidad, actuando para ello desde la ordenación y planificación de la actividad económica, del territorio, el impulso de la cohesión social y de la igualdad de oportunidades de las personas en el acceso a las actividades formativas y económicas y la promoción de hábitos de comportamiento y vida compatibles con el medio ambiente.</p> <p>3.– En cuanto al transporte por cable, la presente Ley tiene por objeto regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte público de personas por cable que discurra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.</p> <p>Artículo 2.– Ámbito de aplicación.</p> <p>1.– La presente Ley es de aplicación a las políticas de movilidad y del transporte que se desarrollen por cualquier administración pública mediante sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus modalidades, en el ámbito territorial de Euskadi.</p> <p>2.– Asimismo, se rigen por la presente Ley los funiculares, quedando excluidos del ámbito de aplicación de la presente Ley, los ascensores, tal como los define la Directiva 2014/33/UE, salvo lo dispuesto en la Disposición Transitoria Cuarta</p> <p>Artículo 3.– Principios de actuación.</p> <p>Los principios inspiradores de la presente Ley son los siguientes:</p> <p>a) La movilidad sostenible y la accesibilidad</p>
--	--

eta kolektiboak dira.

b) Mugikortasun jasangarriak garraio-sistema integratua, efizientea, segurua eta inklusiboa eskatzen du erabiltzaileentzat.

c) Pertsonen eta salgaien mugikortasunean, gizarteari eta ingurumenari dagokienez kostu txikiena duten garraio-bideak sustatzea administrazioek, klima-aldaketaren ondorio negatiboak aurre eginez.

d) Garraio-sistema antolatzea, erakunde-maila guztiei dagokion jarduera ekonomiko antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, ingurumena, gizarte-koherencia eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna, eta ingurumenarekin bateragarriak diren portaera eta bizimoduaren sustapenarekin bat etorrira.

e) Garraio publikoa eta kolektiboa sustatzea, baita inolako inpakturik gabeko garraio-sistemak ere, bizikletaz edo oinez mugitzea, esaterako.

f) Mugikortasun jasangarriaren eta pertsonen osasuna sustatzeko eta babesteko politikaren arteko harreman zuzena.

g) Trenbideko garraioa Euskadiko lurreko garraio publikoaren bizkarrezurtzat hartzea.

h) Teknologia berriak eta berrikuntza garraio publikoaren eta garraio-azpiegituren zerbitzura aplikatzea.

i) Gizarte-interesaren eta garapen ekonomikoaren defentsa garraio publikoko sistemaren eraginkortasunaren eta efizientziaren bitartez.

j) Segurtasun-mailarik altuena eta pertsonen garraio-instalazioen azpiegiturera duten sarbidea bermatzea.

k) Kable bidezko garraio-instalazio horien eraikuntza eta ustiapena –ibilgailuak ere barne hartuta–, ingurumena nahiz lege honek araututako instalazioek izan dezaketen balio kultural, historiko eta estetikoak errespetatuta

universalak diren unibertsoan unibertsoaren kolektiboak dira.

b) La movilidad sostenible requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo para las personas usuarias.

c) La priorización por las administraciones de los medios de transporte con menor coste social y ambiental en la movilidad de personas y mercancías, combatiendo los efectos negativos del cambio climático.

d) La ordenación del sistema de transporte conforme a la ordenación y planificación que corresponda a los diversos niveles institucionales de la actividad económica, del territorio, el medio ambiente, el impulso de la cohesión social y de la igualdad de oportunidades de las personas en el acceso a las actividades formativas y económicas y la promoción de hábitos de comportamiento y vida compatibles con el medio ambiente.

e) La promoción del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de nulo impacto, como la movilidad en bicicleta o a pie.

f) La relación directa entre la movilidad sostenible y la política de promoción y protección de la salud de las personas.

g) La consideración del transporte ferroviario como la columna vertebral del transporte público terrestre en Euskadi.

h) La aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación al servicio del transporte público y las infraestructuras de transporte.

i) La defensa del interés social y del progreso económico mediante la eficacia y eficiencia del sistema de transporte público.

j) La garantía del más alto nivel de seguridad y accesibilidad de las personas a las infraestructuras e instalaciones de transporte.

k) Hacer compatible la construcción y la explotación de las instalaciones de transporte por cable, incluidos los vehículos, con el respeto al medio ambiente y al valor cultural, histórico y estético que pudieran presentar las

burutzea.

l) Garraio-instalazioen azpiegituren erabiltzaileen eskubideak babestea.

4. artikulua.– Helburuak.

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, garraio-sistemaren transformazioa bultzatuko dute etengabe eta jarraitasunez, garraio-eredu jasangarriagoa bihurtuz. Horretarako, mugikortasun jasangarriaren Euskadiko politiken helburu gisa ezarriko dituzte honako hauek:

a) Garraio-sistema integratua, koordinatua eratu, garraio-moduen arabera esku-hartzeko gaitasuna duten administrazio asko egoteak sortutako bikoiztasun eta eraginkortasun gabeziak izango ez dituen, erabiltzaileentzat sistema bakarra izan dadin Euskadiko garraioa.

b) Egiturazko plangintza metodo baten bitartez antolatutako administrazioen arteko harremanen sistema bat artikulatu, mugikortasun gaietan ardura duten administrazioen jarduketa-irizpideak eta helburuak ez ezik beste hauek ere bilduko dituen: zerbitzuak eta garraio-bideak, horiek ezartzeko eta garatzeko behar diren azpiegiturak, eta horiekin lotutako kostu sozialak, ingurumenekoak eta ekonomikoak. Horretarako, Euskadiko lurraldearen azterketa integrala egingo da.

c) Garraio publikoa eta kolektiboa lehenestea, erregai fosilak kontsumitzen ez dituzten garraio-bideak hautatuta.

d) Trakzio ez mekanikoko garraio-bide ekologikoagoak sustatu eta babestu, adibidez, oinez edo bizikletaz ibiltzea -batez ere hirigunean-, eta hain ekologikoak ez diren edo kostu sozial handiagoa duten garraio-bideak ez erabiltzea bultzatu.

e) Garraio publikoko sistema bat sustatu erabiltzaileen ikuspuntutik gertukoa, egokiena eta ekonomikoki jasangarria izango dena.

instalaciones objeto de regulación de esta ley.

l) Proteger los derechos de las personas usuarias de las infraestructuras instalaciones de transporte.

Artículo 4.– Objetivos.

Las Administraciones Públicas vascas, en el ámbito respectivo de sus competencias, promoverán la transformación continua y permanente del sistema de transporte en otro más sostenible, fijándose como objetivos de la política de movilidad sostenible en Euskadi, los siguientes:

a) Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias causadas por la diversidad de administraciones con capacidad de intervención según los modos de transporte, de manera que el transporte en Euskadi resulte para el usuario como un sistema único.

b) Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural que incorpore los criterios de actuación de las administraciones con responsabilidad en materia de movilidad y sus objetivos, así como los servicios y medios de transporte, las infraestructuras precisas para su implantación y desarrollo y los costes sociales, ambientales y económicos asociados a los mismos, comprendiendo el análisis integral del territorio de Euskadi.

c) Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que no consuman combustibles fósiles.

d) Promover y proteger los medios de transporte más ecológicos de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta en especial en el medio urbano y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos o de mayor coste social.

e) Promover un sistema de transporte público cercano y óptimo desde el punto de vista de las personas usuarias y económicamente

f) Trenbide-sareak garraio publikoko eskaintzaren ardatz egituratzaile gisa ezarri. Helburu honek errepideko garraioa trenbideko garraioaren osagarritzat jotzea ekarriko luke, eta trenbide-zerbitzuko eskaintza nahikoa duten eremu geografikoetan errepide-zerbitzuko gain-eskaintzarik ez egitea.

g) Garraio-sistema berritzaile, aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideak oinarri hartuta kudeatutakoa sustatu.

h) Garraio Zerbitzuen eskaintza publikoaren bidez, garraio pribatuen beharra murriztea eta, horren ondorioz, garraio pribatuetarako erabiltzen diren tokiak askatzea eta hirien kongestioa arintzea; horretarako, ibilgailu pribatua erabiltzeko asmoa kentzen duten neurriak era koordinatuan sustatu beharko dira. Neurri ekonomikoak izan daitezke, edota sarbidea mugatzeko neurriak.

i) Euskadiren lurralde oreka eta ekonomia-sarearen lehiakortasuna sustatu barne- eta kanpo-konektibitatea indartuko duten garraio-azpiegituren sare baten bitartez.

j) Garraio publikoko eskaintza erakargarria, efizientea, jasagarria, irisgarritasun unibertsala duena, pertsona desgaituen beharrei, adinekoei, haurtzaroari eta kostaldeetan zein landa-ingurunean bizi direnei arreta espezifikoa ematen diena eta erabiltzaileen beharretara egokitzen dena. Horretarako, tarifa-sistema orekatua ezarriko da, erabiltzaile-kolektibo desberdinek txartel bakarrekin eskura izan dezaten Euskadiko garraio publiko osoa.

k) Intermodalitatea sustatu pertsonen eta salgaien garraioan, garraio publikoko sare bateratu eta koordinatuaren bitartez eta ohiko garraioaren beharrak gutxituko dituzten logistika-zentroen bitartez.

5. artikulua.– Definizioak.

Lege honen ondorioetarako, honako hau da testuan bildutako zenbait kontzepturen esanahia:

Irisgarritasuna: Garraioaren erabiltzaile batek edozein tokitara iristeko duen gaitasuna

sostenible.

f) Incorporar redes ferroviarias como el eje estructurante de la oferta de transporte público. Este objetivo supone considerar el transporte por carretera complementario del ferroviario y no sobre ofertar servicios por carretera en áreas geográficas con oferta suficiente de servicio ferroviario.

g) Fomentar un sistema de transporte innovador, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.

h) Disminuir mediante la oferta pública de servicios la necesidad de transporte privado, permitiendo liberar espacios destinados a tal finalidad y la descongestión de las ciudades, promoviendo para ello de modo coordinado la implantación de medidas disuasorias del uso del vehículo privado bien de orden económico bien de limitaciones al acceso.

i) Impulsar el equilibrio territorial de Euskadi y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.

j) Proporcionar una oferta de transporte público atractiva, de accesibilidad universal, con atención específica a las necesidades de las personas con discapacidad, las personas mayores, la infancia y quienes habitan en zonas costeras y medios rurales, eficiente, sostenible y adaptada a las necesidades de las personas usuarias, promoviendo el diseño e implantación de un sistema de tarificación equilibrado y que atienda a los diversos colectivos de usuarios mediante un billete único en el conjunto del transporte público de Euskadi.

k) Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público integrada y coordinada y de centros logísticos que reduzcan las necesidades del transporte tradicional.

Artículo 5.– Definiciones.

A los efectos de la presente Ley, los siguientes conceptos incluidos en su texto significan:

edota salgaiak kalitate, kostu sozial eta ekonomiko eta baliabide-eskuragarritasunari dagokienez baldintza egokietan edozein tokitara iritsarazteko duen gaitasuna.

Mugikortasun jasagarria: Arrazoizko denboran eta arrazoizko kostuarekin gauzatzen den mugikortasuna, pertsonen bizi-kalitatea hobetuz eta pertsonengan eta ingurumenarengan dituen efektu negatiboak gutxituz, joan-etorriak eta joan-etorri horiek dituzten ondorio sozialak eta ekologikoak, bata bestearekin lotuz.

Garraioaren kostu soziala: Erabiltzaileek ordaintzen dituzten prezioekin estalita geratzen ez diren kanpo-efektuak edo eragin negatiboen multzoa. Hemen biltzen dira, batetik, garraioaren kanpo-eraginaren kostuak, ingurumen-eraginak, istripuak, zaratagatiko kutsadura, auto-pilaketak eta auto-ilarak, esaterako, eta, bestetik, administrazio publikoek sustatutako azpiegituren eta ondasunen inbertsio- eta mantentze-kostua, herritarrek oro har ordaindutako zergen bitartez ordaindutakoak.

Funikularrak: Kable bidezko garraio instalazioa, non ibilgailuak zoruaren gainean edo egitura finkoen gainean dauden errailetatik arrastatzen diren kable bat edo gehiagorekin.

Kostuak barneratzea: Garraioaren kostu sozial guztia edo zati bat kostua sorrarazten duenari jasanaraztea.

Garraio kolektiboa: Aldi berean pertsona multzo bati zerbitzua ematen dion garraiobidea.

Garraio publikoa: Besteren kontura egiten dena, ordainsari ekonomikoaren bitartez.

Garraio publiko jasagarriko sistema: Mugikortasun jasagarriaren errekerimenduak betetzen dituen garraio publikoko zerbitzu-eskaintzen multzoa, erabiltzaileen beharrianak eta haien salgaienak asetzen dituena, modu seguruan eta eraginkorrean gauzatua eta garraio-modu desberdinak eskaintzen dituena. Hori guztia, ekonomiaren lehiakortasunari eta autonomia-, lurralde- eta toki-garapen orekatuari

Accesibilidad: Capacidad de una persona usuaria del transporte para llegar personalmente a cualquier lugar o hacer llegar a cualquier lugar mercancías en condiciones adecuadas de calidad, costes sociales y económicos y disponibilidad de medios.

Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas.

Coste social del transporte: Externalidades o conjunto de afecciones negativas que no resultan cubiertos por los precios satisfechos por las personas usuarias. Engloba tanto el coste de los efectos externos del transporte, tales como los medioambientales, los accidentes, la contaminación por ruido, los embotellamientos y atascos, como el coste de inversión y mantenimiento de infraestructuras y bienes promovidos por las administraciones públicas sufragados mediante impuestos de aplicación general a la ciudadanía.

Funiculares: instalación de transporte por cable en la que los vehículos son arrastrados por uno o más cables a lo largo de railes que pueden descansar sobre el suelo o reposar sobre estructuras fijas.

Internalización de costes: Consiste en repercutir todo o parte del coste social del transporte a quien lo genera.

Transporte colectivo: Aquel medio de transporte que da servicio a un grupo de personas al mismo tiempo.

Transporte público: Es aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica

Sistema de transporte público sostenible: Conjunto de la oferta de servicios de transporte público que cumple los requerimientos de movilidad sostenible satisfaciendo las necesidades de las personas usuarias y de sus mercancías, operado de forma segura y eficiente, ofreciendo diferentes modos de transporte, para el sostenimiento de una

eusteko.

Intermodalitatea: Pertsonen edo salgaien joan-etorria gauzatzeko garraio-modu bi edo gehiagoren konbinazioa.

Txartel bakarra: Eramaille-titulua, Euskadin pertsona fisikoen edozein garraiobide publiko hartzeko balio duena, garraio-moduak nahieran konbinatuta ere.

Garraio-azpiegitura: Modalitatea edozein dela ere, garraio publikoko zerbitzu berri bat ezartzeko eraiki behar den obra zibil oro.

II.KAPITULUA

MUGIKORTASUN JASANGARRIA SUSTATZEA

6. artikulua.– Garraio publikoa sustatzea.

1.– Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute eta, horretarako, erabiltzaileen eta haien salgaien mugikortasuna modu irisgarrian, jasangarrian, efizientean eta kalitatekoan bermatuko duen sare intermodala ahalbidetuko dute, baliabideen eta garraiobideen ahalik eta efizientzia handiena eta aprobetxamendua bilatzeko.

2.– Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen jarraibideak oinarri hartuta eta bakoitzak bere eskumen-eremuan, kutsadura gutxien eragiten duten eta orokorrean jasangarriagoak diren ibilgailuen erabilera sustatuko dute, eta ibilgailu elektrikoena bereziki. Horrez gain, garraio publikorako autobus-flotak berrituzerakoan, garraiobide kolektibo elektrikoaren edo hibridoaren erosteta lehenetsiko da.

3.– Ondorio horretarako, indarrean dagoen legediaren arabera mailaka sustatuko dira ibilgailu pribatua erabiltzeko asmoa kentzeko neurri koordinatuak: kostu ekonomiko zuzenen bidez, edota ingurumen-eragin handiagoa jasotzen duten hiriguneetara sartzeko aukera mugatzeko sistemen bidez. Neurri horiek proportzionalak izan behar dira, airearen kalitatearen edo kutsaduraren ingurumen-irizpideetan justifikatuak, eta mailaka ezarriko

economía competitiva y el desarrollo autonómico, territorial y local equilibrado.

Intermodalidad: La combinación de dos o más modos de transporte para completar el desplazamiento de personas o mercancías.

Billete único: Título al portador que permite la utilización de cualquier medio de transporte público de personas físicas en Euskadi inclusive de manera intermodal.

Infraestructura de transporte: Toda obra civil que deba ser construida para la implantación de un nuevo servicio de transporte público prestado en cualquier modalidad.

CAPÍTULO II

IMPULSO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 6.– Fomento del transporte público

1.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Euskadi fomentarán el uso del transporte público haciendo posible una red intermodal que garantice la movilidad de las personas usuarias y de sus mercancías de manera accesible, sostenible eficaz y de calidad para buscar la máxima eficiencia y el aprovechamiento de los recursos y medios de transporte.

2.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, fomentarán conforme a las directrices de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en su respectivo ámbito competencial, el uso de los tipos de vehículos menos contaminantes y más sostenibles en general y de vehículos eléctricos en particular, priorizando la adquisición de medios de transporte colectivos eléctricos o híbridos en la renovación de las flotas de autobuses destinados al transporte público.

3.– De acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá a tal efecto la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo privado, bien mediante la imposición de costes directos de orden económico bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y

dira, beste aukera batzuk benetan erabilgarri daudela bermatu ahal izateko, bai ekonomiaren ikuspegitik, baita erabiltzaileen premia frogatuen ikuspegitik ere. Hori guztia behar bezala aztertu eta arrazoitu beharko da plangintza egiteko dokumentuetan eta prozeduretan.

4.– Azpiegituretan eta garraioan eskumenak dituzten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoek, aurreikuspenak eta plangintza egitean, oinez edo bizikletaz egindako joan-etorriak gero eta gehiago izan daitezten ahaleginduko dira eta, horretarako, oinezkoen ibilbide zabalagoak, bizikletentzako bideak, bizikletak alokatzeko eta aparkatzeko lekuak edota motorrik gabeko joan-etorrietarako beste modu batzuk bultzatuko dituzte.

7. artikulua.– Mugikortasun jasangarriko hezkuntza-programak.

1.– Euskadiko Garraio Agintaritzak, Eusko Jaurlaritzaren Sail eskudun desberdinekin, alorreko eragileekin, interesdunen beste talde batzuekin eta beste administrazio eskudun batzuekin lankidetzan, mugikortasun jasangarria eta irisgarritasun unibertsalari buruzko prestakuntza- eta sentsibilizatzeko-programak sustatu eta zabalduko ditu, herritarrak kontzientziatzeko eta hezteko. Ekintza horiek sustatuko diramugikortasun-sistema efizientea eta integratua lortzeko, pertsonen ohiturak egokitzen joateko eta betiere garraio publikoaren erabilera sustatzen joateko.

2.– Aurreko zenbakian aurreikusitakoa lortzeko, Euskadiko Garraio Agintaritzak prestakuntzako edukien dokumentu bat bultzatuko du, non indarrean dagoen Jasangarritasunerako EAEko Hezkuntza-estrategia garatuko den.

III. KAPITULUA

PLANGINTZAKO TRESNAK ETA KUDEAKETA-ORGANOAK

8. artikulua.– Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnak.

1.– Mugikortasun Jasangarriko planak dira

justificadas en criterios medio ambientales de calidad del aire o de contaminación. La progresividad en la implantación de estas medidas buscará la garantía de existencia de alternativas reales, tanto en sus condiciones económicas como en razón de las necesidades testadas de los usuarios, todo ello debidamente analizado y motivado en la documentación y procedimiento de elaboración de la planificación.

4.– Las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Euskadi con competencia en materia de infraestructuras y transporte orientarán sus previsiones y planificación al incremento de los desplazamientos a pie y en bicicleta mediante itinerarios peatonales más amplios, vías ciclistas, aparcamientos y alquiler de bicicletas u otros medios de desplazamiento no motorizados.

Artículo 7.– Programas de educación en Movilidad Sostenible.

1.– La Autoridad del Transporte de Euskadi, en colaboración con los diferentes Departamentos del Gobierno Vasco competentes, agentes sectoriales, otros grupos de interesados y otras administraciones competentes, promoverá y divulgará programas formativos y de sensibilización sobre movilidad sostenible y accesibilidad universal con el objetivo de concienciar y educar a la ciudadanía. Estas acciones se promoverán en orden a lograr un sistema de movilidad eficiente e integrada procurando la progresiva adaptación de los hábitos de conducta de las personas y promoviendo siempre la utilización del transporte público.

2.– A efecto de lo previsto en el número anterior, la Autoridad del Transporte de Euskadi impulsará un documento de contenidos formativos que desarrolle la Estrategia Vasca de Educación para la Sostenibilidad vigente.

CAPÍTULO III

INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y ÓRGANOS DE GESTIÓN

Artículo 8.– Instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible.

lege honetako 3. eta 4. artikuluetan ezarritako printzipio eta helburuak zehazten dituztenak lurralde-eremu baterako, horri buruz otsailaren 21eko 4/2019 legeak ezarritakoaren osagarritasunean, barne hartuta estrategien, jarraibideen, ekintzen edota, erakunde-maila desberdinen eskumen-banaketak kontuan hartuta, beste administrazio batzuentzako proposamenak edo jarduketarako alternatibak. Hori guztia, mugikortasun-eredu jasangarria, orekatua eta gizarte-, ingurumen- eta ekonomia-kostu ahalik eta txikieneko bitartekoekin garraioko zerbitzu publikoak ematea lortzeko gero eta gehiago.

2.– Mugikortasun jasangarriaren plangintzarako honako tresna hauek erabiliko dira:

- a) Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana.
- b) Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planak.
- c) Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak.
- d) Bizikleta-bideen Gida Plana.

3.– Aurreko paragrafoan zerrendatutako mugikortasun jasangarriaren tresnetan bildutako zehaztapenak kontuan hartuko dira lurraldearen ingurumen antolamendu- eta plangintza-tresnak eta hirigintza- eta azpiegitura-tresnak lantzeko eta formulatzeko, jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza bermatzeko. Horretarako, mugikortasun jasangarriko plan batean jaso beharko da ingurumen-, lurralde-, hirigintza- edo azpiegitura-plangintzan sartu beharreko zehaztapen zehatza eta bat etorri beharko du, administrazioen arteko eskumenen banaketa kontuan hartuta, plana egiten duen administrazioaren eskumen-titulu nahikoarekin; eta aurreko 2. atalak jasotzen dituen a), b) edo c) planarekin lotzea edo lotu beharra ekarriko du horrek.

4.– Mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresnek irisgarritasuna sustatzeko araudia

1.– Los planes de Movilidad Sostenible son los instrumentos que concretan para un ámbito territorial los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, en complementariedad a lo establecido al respecto en la ley 4/2019, de 21 de febrero, incluyendo la planificación de estrategias, directrices, acciones o, según las exigencias de la distribución competencial entre los diversos niveles institucionales, propuestas o alternativas de actuación a otras administraciones, a fin de lograr un modelo de movilidad sostenible, equilibrado y tendente a la creciente prestación de los servicios públicos de transporte mediante medios con menor coste social, ambiental y económico.

2.– La planificación de la Movilidad Sostenible tiene lugar mediante los siguientes instrumentos:

- a) Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.
- b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.
- c) Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- d) Plan Director de Vías Ciclables.

3.– Las determinaciones contenidas en los instrumentos de planificación de la Movilidad Sostenible relacionados en el párrafo anterior serán tenidas en cuenta en la elaboración y formulación de los instrumentos de ordenación y planificación ambiental, urbanísticos y de infraestructuras del territorio a fin de garantizar la ordenación y planificación de la actividad económica general. Para ello, la concreta determinación a incorporar en la planificación ambiental, territorial, urbanística o de infraestructuras deberá estar contenida en un plan de Movilidad Sostenible y corresponderse con un título competencial de la administración autora de este plan que resulte suficiente, conforme a la distribución competencial entre administraciones, de forma que implique su vinculación o necesidad de inclusión en alguno de los planes señalados en los apartados a), b) o c) del apartado 2 anterior.

4.– Los instrumentos de planificación de la Movilidad sostenible garantizarán el

betetzen dela bermatuko dute, bereziki, Irisgarritasuna sustatzeko 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, eta lege hau garatzen duen araudiak.

9. artikulua.– Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana.

1.– Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana esparru estrategikoa da lurreko garraiobideen koordinazioan eta integrazio intermodalean oinarritutako garraio-politika ezartzeko eta administrazio-koordinaziorako irizpideak ezartzeko, pertsonen mugikortasuna eta salgaien logistika helburuarekin. Aipatutako garraio-politika garatu eta gauzatzean, irizpide horiek jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioaren eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesa bermatuko dute.

2.– Euskal Autonomia Erkidegoa izango da Plan horren lurralde-eremua.

3.– Eusko Jaurlaritzari dagokio Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana onartzea, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean garraio gaietan eskumena duen Sailak landu eta izapidetu ondoren. Jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioaren eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesean oinarrituta Planean jasoko diren edukiek aintzat hartuko dituzte mugikortasunarekin lotutako azpiegitura, bitarteko eta zerbitzuetan eskumenak dituzten eta Euskadiko Garraio Agintaritzan horretarako osatuko den Batzordean behar bezala ordezkaturako administrazioek aurretik adostutako zehaztapenak.

4.- Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legeak ezarritakoarekin bat etorrita, lurralde historikoaren eremu geografikoan eratuta baldin badago Garraioaren Lurralde Agintaritza, entitate horrek parte hartuko du Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Plana

cumplimento de la normativa sobre promoción de la accesibilidad, en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.

Artículo 9.– Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.

1.– El Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi constituye el marco estratégico para la implantación de una política de transporte basada en la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte terrestre destinados a la movilidad de las personas y la logística de mercancías y para el establecimiento de los criterios de coordinación administrativa que garanticen en el desarrollo y ejecución de dicha política la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la garantía de la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía en el acceso a las actividades formativas y económicas y la protección del medio ambiente.

2.– El ámbito territorial de este Plan será el de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

3.– Corresponde al Gobierno Vasco la aprobación del Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi, previa su elaboración y tramitación por el Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma que resulte competente en materia de transporte. Los contenidos del Plan que se incorporen al mismo en base a la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía y en la protección del medio ambiente, atenderán a las determinaciones previamente consensuadas por las administraciones competentes sobre las infraestructuras, medios y servicios relativos a la movilidad debidamente representadas en la Comisión que a tal efecto se constituya en la Autoridad de Transporte de Euskadi (ATE).

4.– Cuando en el ámbito geográfico del Territorio Histórico esté constituida la Autoridad Territorial del Transporte, conforme a lo establecido en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, será esta entidad la que participe en el procedimiento de elaboración del Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi y

lantzeko prozeduran eta haren edukia osatzeko zehaztapenen ekarpena egingo du, aurreko paragrafoan aurreikusitakoaren arabera. Halakorik ezean, dauden lurralde erakundeek parte hartuko dute eta mugikortasunaren inguruko ekarpena egingo dute bakoitzak bere eremuan.

5.– Planaren edukia finkatu ondoren gai honetan eskumena duten administrazioek egindako ekarpenekin edo, kasuan kasu, eratuta dauden garraioaren lurralde-agintaritzek egindako ekarpenekin eta herritarren parte-hartze izapidea egin ondoren, administrazio horiei igorriko zaie testua, eta hogeita hamar eguneko epea izango dute bakoitzak bere jarduketaren eremuan aplikatzearen ondoriozko plangintzaren edukiari buruzko txostena egiteko.

6.– Plana lantzeko prozeduran Sail sustatzailearen txosten juridiko bat egin beharko da Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde osoan bete eta aplikatu beharreko edukiei buruzkoa, zuzenbidearen arabera diren esateko. Izan ere, erakunde komunei esleitutako eskumenekoak dira, jarduera ekonomiko orokorraren antolamenduan eta plangintzan, lurraldearen antolamenduan, gizarte-kohesioan eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasunean eta ingurumenaren babesean oinarrituta baitaude.

7.– Euskadiko Garraio Agintaritzak Plana informatu eta Eusko Jaurlaritzak onartu ondoren, Legebiltzarrera igorriko du, Jaurlaritzak aurkeztutako txostenei eta planei dagokienez Legebiltzarraren Erregelamenduak ezarritakoaren arabera izapidetzeko.

8.– Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planak honako hauek bilduko ditu:

a) Aurretiko diagnostikoa.

b) Sarrera eta motibazioa, indarrean dagoen legegintzaldiko programaren oinarritzko ildo estrategikoen eta ekonomikoen arabera edo maila handiagoarekin onartutakoak.

c) Printzipioak eta bultzatu eta ezarri

quien realice la aportación de las determinaciones que configuren su contenido, según lo previsto en el párrafo anterior. En su defecto, participarán los organismos territoriales existentes y que garanticen la aportación en movilidad de su respectivo ámbito.

5.– Una vez consolidado el contenido del Plan con las determinaciones aportadas por las administraciones competentes en la materia o, en su caso, por las Autoridades Territoriales del Transporte que se hubieren constituido, y tras el correspondiente trámite de participación pública, el texto resultante será remitido a dichas administraciones, a fin de que, en el plazo de treinta días, emitan informe sobre el contenido de la planificación resultante de aplicación en su respectivo ámbito de actuación.

6.– En el procedimiento de elaboración del Plan deberá emitirse por el Departamento promotor un informe jurídico sobre la conformidad a derecho de los contenidos que resulten de observancia y aplicación en todo el territorio de Euskadi por estar atribuidos a la competencia de las Instituciones Comunes al estar fundamentados en la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía en el acceso a las actividades formativas y económicas o en la protección del medio ambiente.

7.– Una vez informado el Plan por la Autoridad del Transporte de Euskadi y aprobado por el Gobierno Vasco, lo remitirá al Parlamento para su tramitación conforme a lo establecido en el Reglamento de la Cámara en relación con los informes y planes presentados por el Gobierno.

8.– El Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi contendrá:

a) Diagnóstico previo.

b) Introducción y motivación conforme a las líneas estratégicas y económicas básicas del programa de legislatura vigente o las ya aprobadas con un rango superior.

c) Principios a que responde y objetivos a promover e implantar.

beharreko helburuak.

d) Ardatz estrategikoak, jarraibideak, ekintzak edo, hala badagokio, proposamenak edo jarduketarako aukerak.

e) Plangintzari lotutako baliabide ekonomikoen estimazioa.

f) Planaren kudeaketa-eredua eta jarraipenerako eta ebaluaziorako sistema. Planifikatutako estrategiaren eta neurrien egokitasuna kontrastatzeko adierazleak ezarriko dira.

g) Planaren edukien motibazio berezia, jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesa aintzat hartuta. Eskatutako motibazio horrek egiaztatu egingo du eduki horietan bilduta daudela honako helburu hauek: pertsonen mugikortasuna eta salgaien logistikaren intermodalitate inklusiboa, dena delako garraio-azpiegituraren edo garraio-zerbitzuaren bideragarritasuna eta jasagarritasuna gizartearen, ingurumenaren eta ekonomiaren ikuspuntutik, erreduziazirik edo eraginkortasun gabeziarik ez dagoela, daudenen artean ingurumen-inpaktu txikieneko hautatu dela, erabilera sozial eraginkorra berdintasun-baldintzetan, eta antzeko beste ezaugarri batzuk.

9.– Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasagarriaren Planean bildutako plangintza 6 eta 10 urte bitartean egongo da indarrean.

10. artikulua.– Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasagarriaren Planak.

1.– Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasagarriaren Planek, bakoitzak bere eremu geografikoan, lege honek 3. eta 4. artikuluetan eta Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasagarriaren Planak xedatutako printzipioak eta helburuak garatuko dituzte.

2.– Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasagarriaren Planen lurralde-eremua dagokion lurralde historikoa izango da.

d) Ejes estratégicos, directrices, acciones o, en su caso, propuestas o alternativas de actuación para el cumplimiento de éstos.

e) Estimación de los recursos económicos asociados a la planificación en él contenida.

f) Modelo de gestión y sistema de seguimiento y evaluación del Plan, estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y medidas planificadas.

g) Singular motivación de los contenidos del Plan con amparo en la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía y en la protección del medio ambiente. Esta motivación requerida acreditará la concurrencia en estos contenidos de finalidades tales como la intermodalidad inclusiva de la movilidad de personas y la logística de mercancías, la viabilidad y sostenibilidad de la infraestructura o servicio de transporte de que se trate desde el punto de vista social, ambiental y económico, la inexistencia de redundancias o ineficiencias, la elección de los medios con menor impacto ambiental entre los posibles, el uso social más eficiente en condiciones de igualdad y otras características similares.

9.– La vigencia de la planificación comprendida en el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi será de entre 6 y 10 años.

Artículo 10.– Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.

1.– Los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos tienen por objeto el desarrollo en su ámbito geográfico de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.

2.– El ámbito territorial de los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos será el del respectivo Territorio Histórico.

3.– Las instituciones competentes en materia de transporte de los Territorios

3.– Lurralde historikoetako garraioaren arloan eskumena duten erakundeekezarriko dute Plan horiek lantzeko, formulatzeko eta onartzeko araudia eta beharrezko parte-hartze publikoa kontuan hartu beharko da. Plana lantzeko prozeduran, Euskadiko Garraio Agintaritzak txosten nahitaezkoa eta loteslea egin beharko du Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planarekin bat-etortzeari buruzkoa, lurreko garraibideen koordinazioari eta integrazio intermodalari dagokionez, betiere jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesari buruz dituzten aurreikuspenak aintzat hartuta.

4.– Aurreko paragrafoan ezarritako Planen arteko koordinazioa lortze aldera, Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planek, honako hauek bilduko dituzte, gutxienez:

- a) Mugikortasunaren gaur egungo diagnostikoa eta izan dezakeen bilakaera lurralde historikoan.
- b) Mugikortasunaren arloan lortu beharreko helburu zehatzak plangintzak indarrean dirauen bitartean.
- c) Helburu horiek lortzeko hartu beharreko neurriak edo jarraibideak.
- d) Plangintzaren emaitzen ebaluazioa egiteko jarraipenerako tresnak.

5.– Lurralde Historikoetako Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planetan bildutako plangintza 6 eta 10 urte bitartean egongo da indarrean.

6.– Kontuan izanik lurralde historiko bakoitzean bertako instituzioak direla bakoitzaren eremuan gerta daitezkeen egoera bereziak edo unean unekoak ezagutzen dituztenak, erakunde horiek hartu beharko dituzte aintzat, Lurraldeko Mugikortasun Planean sartzeko, jarraian zehaztutako sektore, jarduera edo egoeretan eman daitezkeen

Historicos establecerán la normativa por la que se rija la elaboración, formulación y aprobación de estos Planes, debiendo contemplarse la necesaria participación pública. En el procedimiento deberá emitirse informe preceptivo y vinculante por la Autoridad del Transporte de Euskadi sobre la conformidad con el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi en lo relativo a la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte terrestre, según sus previsiones relativas a la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la garantía de la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía en el acceso a las actividades formativas y económicas y la protección del medio ambiente.

4.– A efecto de lograr la coordinación entre Planes establecida en el párrafo anterior, los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible contendrán, al menos:

- a) El diagnóstico actual y la previsible evolución de la movilidad en el Territorio Histórico.
- b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad durante el ámbito temporal de planificación.
- c) Las medidas o directrices a seguir para alcanzar dichos objetivos
- d) Los instrumentos de seguimiento que permitan llevar a cabo la evaluación de resultados de la planificación.

5.– La vigencia de la planificación comprendida en los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos será de entre 6 y 10 años.

6.– Dado que, para cada Territorio Histórico, son sus respectivas Instituciones las conecedoras de cuantas situaciones singulares o coyunturales puedan tener lugar en su ámbito, las citadas instituciones deberán tomar en consideración para su posterior integración en el citado Plan de Movilidad Territorial, cuantas necesidades de transporte pudieran darse en sectores, actividades o situaciones como las que se describen a continuación, bien con

garraio-beharrizanak, bai aldiz batez, bai betiko:

a) Hezkuntza sektorea: Garraioaren plangintzako beharrizan bereziak, barruti zehatz batean edozein mailako prestakuntza-zentroak edo ikastetxeak elkartzen direlako.

b) Ekonomia sektorea: Garraioaren plangintzako beharrizan bereziak, barruti zehatz batean ekoizpen-zentroak eta jarduera ekonomikoak elkartzen direlako.

c) Osasun sektorea: Garraioaren plangintzako beharrizan bereziak, barruti zehatz batean ospitaleak edo osasun-erakundeak elkartzen direlako.

d) Aisialdiko ekonomia sektorea: Garraioaren plangintzako beharrizan bereziak, pertsonen mugikortasun handia eragiten duten turismo-inpaktuko guneak edo aisialdi-guneak direlako, edo ekitaldi berezien antolaketaren inguruan sortutakoak direlako.

e) Landa-sektorea eta biztanle-gune sakabanatuak, ezaugarri horiek direla-eta garraioaren plangintza berezia eskatzen dutenak herritarren mugikortasun-eskubidea bermatzeko.

7.– Beharrizan horiek, baldin badaude, lehenengo paragrafoan adierazitako Planean jaso beharko dira, antzemandako mugikortasun-beharrizan guztiak identifikatu eta erantzuna emateko orduan lurraldearen ikuspegi integrala bermatzeko.

11. artikulua.– Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak.

1.– Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak udalen administrazio-jardueraren plangintza-tresnak dira, mugikortasun jasangarria lortzeko Euskal Autonomia Erkidegoko udalerrietan, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legeak ezarritakoaren arabera.

2.– Udallerriaren eremu geografikoan garatuko dituzte lege honek 3. eta 4. artikuluetan

carácter permanente en el tiempo o puntual:

a) Sector educativo: Necesidades singulares de planificación del transporte en razón de la concentración en un área determinada de centros formativos o educativos de cualquier nivel.

b) Sector económico: Necesidades singulares de planificación del transporte en razón de la concentración en un área determinada de centros productivos y actividades económicas.

c) Sector sanitario: Necesidades singulares de planificación del transporte en razón de la concentración en un área determinada de hospitales o instituciones sanitarias.

d) Sector económico de ocio: Necesidades singulares de planificación del transporte en razón de tratarse de zonas de impacto turístico, recreativas o surgidas por la organización de eventos especiales que generen alta movilidad en la población.

e) Sector rural y núcleos poblacionales dispersos, que por tales condiciones requieran una planificación singular del transporte a fin de garantizar el derecho a la movilidad de su población.

7.– Estas necesidades, de darse, deberán recogerse en el citado Plan descrito en el párrafo primero, en aras a garantizar una visión integral del territorio en cuanto a la identificación y mejor respuesta a todas las necesidades de movilidad detectadas.

Artículo 11.– Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

1.– Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son el instrumento de planificación de la actividad administrativa municipal para el logro de la movilidad sostenible en los municipios de la Comunidad Autónoma de Euskadi, de acuerdo con lo establecido en la ley 4/2019, de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

2.– Tienen por objeto el desarrollo en el ámbito geográfico del municipio de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad y Transporte

eta Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planak xedatutako printzipioak eta helburuak, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak 17.32 artikuluan gai honen inguruan esleitutako eskumenen arabera jardunez

3.– Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak onartu beharko dituzte 5.000 biztanletik gorako udalerriek, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa den otsailaren 21eko, 4/2019 legean zein lege honetan horri buruz xedatzen diren aurreikuspenekin bat eginez

Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legeak ezarritakora egokituko den Plana lantzeko prozeduran, udalerriek informatu beharko dute. lurrealdearen Mugikortasun Jasangarriaren Planarekiko adostasunaz, betiere jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurrealdearen antolamendua, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesari buruz dituzten aurreikuspenak aintzat hartuta.

4.– Plan hauen, Lurrealde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planen eta Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planaren arteko koordinazioa lortze aldera, 20.000 biztanletik gorako udalerrien Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planek, 4/2019 Legeak, otsailaren 21eko, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa aurreikusitakoaz aparte, honako hauek bilduko dituzte, gutxienez:

a) Udalerriko mugikortasunaren gaur egungo diagnostikoa eta aurreikus daitekeen bilakaera. Horretan kontuan hartu beharko dira udalerrian indarrean dagoen hirigintza-plangintza eta udalerriko garraiobide erabilgarriak. Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen arabera, mugikortasun-plana osatu behar duten lantokiak garraiobideen zerrenda, kokapena eta plangintza zehaztu behar dituzte, eta datu horiek ere sartuko dira.

b) Mugikortasunaren arloan lortu beharreko helburu zehatzak plangintzak

Sostenible de Euskadi, actuando conforme a las competencias atribuidas en esta materia en el artículo 17.32 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi.

3.– Deberán aprobar Planes de Movilidad Urbana Sostenible los municipios de más de 5.000 habitantes, de conformidad con las previsiones dispuestas en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, así como lo previsto en la presente Ley al respecto.

En el procedimiento de elaboración, que se ajustará a lo establecido en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, y los municipios informarán sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible del territorio, según sus previsiones relativas a la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la garantía de la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía en el acceso a las actividades formativas y económicas y la protección del medio ambiente.

4.– A efecto de lograr la coordinación entre estos planes y los de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos y el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi, los de Movilidad Urbana Sostenible de municipios de más de 20.000 habitantes contendrán además de lo previsto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca:

a) El diagnóstico actual y la previsible evolución de la movilidad en el municipio teniendo en cuenta la planificación urbanística vigente en el municipio y los distintos modos de transporte existentes en el municipio. Se incluirá la relación, ubicación y planificación de transporte llevada a cabo por los centros de trabajo obligados a elaborar plan de movilidad conforme a la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad durante el ámbito temporal de planificación.

indarrean dirauen bitartean.

c) Gidalerroak eta gidalerroen garapena, ezarritako helburuak lortzeko.

d) Jarraipen-tresna egokiak, plangintzaren emaitzen ebaluazioa egin ahal izateko.

5.- Bostgarren Xedapen Iragankorraren arabera, 5.000 eta 20.000 biztanleen arteko udalerriek aurreko ataleko edukia sartuko dituzte beren Hiri-mugikortasun Planetan, bakoitzaren kudeaketa-gaitasunaren arabera, eta pixkanaka sartuko dira udalerrri bakoitzak onartzen duen bigarren Hiri-mugikortasun planetik aurrera.

6.- Hiri-mugikortasun jasangarria sustatzeko planen egitura aurreko apartatuan ezarritako edukien arabera izango da, eta eduki bakoitza sistematikoki landuko da.

7.- Hiri-mugikortasun jasangarria sustatzeko planetako plangintzaren indarraldia 5 urtekoa izango da

12. artikulua.– Bizikleta-bideen Gida Plana

1.– Plana erakunde arteko lankidetzarako tresna izango da mugikortasuneko edo azpiegiturak eraikitze gaitan eskumenak dituzten administrazioen artean, kontuan hartuta bide eta errepideen planifikazioa eta eraikuntza lurralde historikoen eskumen eksklusiboa dela.

2.– Planak ez du indarraldi jakinik izango, batetik, izaera dinamikoa duelako, eta, bestetik, edukia lankidetzan proposatzen direlako eta Planaren jarraipenaren emaitzen arabera aldi-aldian egokitzen joaten delako.

3.– Garraio eta azpiegituren gaitan eskumena duen Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko Sailak onartuko du Plana.

13. artikulua.– Ebaluazio- eta jarraipen-

c) Las directrices y su desarrollo en medidas a seguir para el logro de los objetivos establecidos.

d) Los instrumentos de seguimiento que permitan llevar a cabo la evaluación de resultados de la planificación.

5.– Conforme a la Disposición Transitoria Quinta los municipios de entre 5.000 y 20.000 habitantes incorporarán a sus Planes de movilidad Urbana los contenidos del apartado anterior conforme a su capacidad de gestión debiendo integrarse progresivamente a partir del segundo Plan de Movilidad Urbana que apruebe cada municipio

6.– La estructura de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible responderá al tratamiento sistemático de cada uno de los contenidos establecidos en el apartado anterior.

7.– La vigencia de la planificación comprendida en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible será de 5 años,

Artículo 12.– Plan Director de Vías Ciclables.

1.– El Plan tendrá la naturaleza de instrumento de colaboración interinstitucional entre las administraciones competentes en materia de movilidad o la construcción de infraestructuras, partiendo de la competencia exclusiva de los Territorios Históricos en la planificación y construcción de carreteras y caminos.

2.– El Plan no tendrá un plazo de vigencia determinado en razón tanto de su naturaleza dinámica como del carácter de propuesta colaborativa de sus contenidos, adaptándose regularmente según los resultados del seguimiento del Plan.

3.– Dicho Plan será aprobado por el Departamento de la Administración General de la Comunidad Autónoma que resulte competente en materia de transportes e infraestructuras.

Artículo 13.– Indicadores de evaluación y seguimiento.

1.– Los instrumentos de planificación de la

adierazleak

1.– 8. artikuluko 2. paragrafoan zehaztutako Mugikortasun Jasangarriaren plangintza-tresnek, Europar Batasunaren estandarrekin homologarriak diren honako adierazle hauek jaso beharko dituzte:

- a) Berotegi-efektuko gasen isurketak.
- b) Ingurumen- eta lurralde-inpaktua.
- c) Irisgarritasuna.
- d) Pertsonen eta salgaien intermodalitatea.
- e) Bide-segurtasuna.
- f) Osasun-inpaktua.
- g) Planaren inpaktu ekonomikoa eta kostuen finantzaketa-sistemak.
- h) Tarifa-integrazio mailaren ebaluazioa bere aplikazio-esparruan
- i) Zerbitzuen kalitatea eta efizientzia.
- j) Garraioaren kostu sozialen neurketa bere plangintza-esparruan.

2.– Euskadiko Garraio Agintaritzak Euskal Autonomia Erkidegoko mugikortasun jasangarriaren eta lurreko garraioaren urteko txosten bat egingo du. Txosten horretan aztertu beharko dira garraio publikoko zerbitzuen finantzaketa-iturrien balantzeak, garraio publikoko sistema guztien kostuak eta ekonomia- eta gizarte-jardueraren ondorio positibo eta dinamizatzaileen kalkulua, baita gizarte- eta ingurumen-alorreko ondorio negatiboak ere.

14. artikulua.– Kudeaketa-organoak

Garraio-sistemak bermatutako mugikortasun jasangarriaren plangintzarako kudeaketa-organoak, bakoitza bere araudi erregulatzailearekin bat etorrita, garraio gaietan eskumena duten administrazio publiko desberdinak izango dira, baita Euskadiko Garraio Agintaritzak eta Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 25eko 5/2003 Legeak aurreikusitakoaren arabera eraturako

Movilidad Sostenible relacionados en el párrafo 2 del artículo 8 deberán contener los siguientes indicadores referidos en términos homologables a estándares de la Unión Europea:

- a) Emisiones de gases de efecto invernadero.
- b) Impacto ambiental y territorial.
- c) Accesibilidad.
- d) Intermodalidad de personas y mercancías.
- e) Seguridad vial.
- f) Impacto en la salud.
- g) Impacto económico del Plan y sistemas de financiación de los costes.
- h) Evaluación del nivel de integración tarifaria en su ámbito de aplicación.
- i) Calidad y eficiencia de los servicios.
- j) Medición de los costes sociales del transporte en su ámbito de planificación.

2.– La Autoridad del Transporte de Euskadi elaborará un informe anual de la Movilidad Sostenible y el transporte terrestre en Euskadi, en el que deberán analizarse los balances de las fuentes de financiación de los servicios del transporte público, los costes de todos los sistemas de transporte público y el cálculo de los efectos positivos y dinamizadores de la actividad económica y social, así como los negativos de carácter social y ambiental.

Artículo 14.– Órganos de gestión.

Los órganos de gestión de la planificación para la Movilidad Sostenible garantizada por el sistema de transporte serán, de acuerdo a sus respectivas normativas reguladoras, las distintas administraciones públicas competentes en materia de transporte, así como la Autoridad del Transporte de Euskadi y las Autoridades Territoriales del Transporte que se constituyan conforme a lo previsto en la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

garraioaren lurralde-agintaritzak ere.

IV. KAPITULUA

MUGIKORTASUNA KUDEATZEKO TRESNAK

15. artikulua.– Tarifa-sistema bakarra.

1.– Garraioaren lurralde-agintaritzak proposatuko ditu, bakoitzak bere sortzeko tresnaren arabera, bere eskumenekoak diren garraiobideak eta garraio-azpiegiturak erabiltzeagatik erabiltzaileek ordaindu beharko dituzten tarifak eta dagozkien kudeaketa sistema eragileen erantzule izango da.

2.–Aurrekoa gorabehera, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta Euskadiko Garraio Agintaritzak tarifa-sistema bakarra eta bateratua bultzatuko dute, eta halakotzat hartuko da:

a) Diseinu erradialeko garraioaren tarifa-zonifikazioaren erregulazioa, lurraldeetako hiru hiriburuak (Bilbo, Donostia eta Gasteiz) batzeko trenbide-sarearen izaera egituratzaile eta nuklearrari eutsita.

b) Lurraldearen ekonomia-kohesiorako elementuen erregulazioa, garraiobideen kontzentrazio handiko eremuen eta zerbitzu-eskaintza txikiagoa dutenen artean tarifa-sistemaren emaitza orekatua izan dadin.

c) Garraio publikoaren erabilera sustatzea, prezioen sistema baten bidez. Sistema horrek, gainera, aukera eman beharko du gizarte-kostu inplizitu asko hartzeko eta garraio pribatuko sistemei lekualdatzeko.

d) Egungo tarifa-sistema sistema teknologikoki bateratua eta segurua bihurtzea, erabiltzaile guztiek, berdintasunez, irispidea izan dezaten edozein garraiobide publikora Euskal Autonomia Erkidegoko edozein tokitan.

e) Hobari-sistema komunaren erregulazioa, erabiltzailearen erabilera-ohikotasunaren eta

CAPÍTULO IV

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 15.– Sistema Tarifario Único.

1.– Cada autoridad del transporte territorial propondrá conforme a su instrumento de creación, las tarifas que las personas usuarias deberán pagar por la utilización de los medios e infraestructuras de transporte de su competencia y será responsable de los correspondientes sistemas operativos de gestión.

2.– Sin perjuicio de lo anterior, la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y la Autoridad del Transporte de Euskadi promoverán un sistema tarifario único e integrado, entendiéndose por tal:

a) La regulación de una zonificación tarifaria del transporte de diseño radial manteniendo el carácter vertebral y nuclear de la red ferroviaria de confluencia y unión de las tres capitales territoriales: Bilbao, Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz.

b) La regulación de elementos de cohesión económica territorial a fin de que el resultado del sistema tarifario resulte equilibrado entre las zonas de intensa concentración de medios de transporte y aquellas de menor oferta de servicios.

c) El fomento del uso del transporte público mediante un sistema de precios que, además, permita absorber una parte significativa de sus costes sociales implícitos y su traslado a los sistemas de transporte privado.

d) La evolución del sistema tarifario a un sistema tecnológicamente unificado y seguro en garantía del acceso universal y en condiciones de igualdad de las personas usuarias, para cualquier medio de transporte público en cualquier parte del territorio de Euskadi.

e) La regulación de un sistema de bonificación común conforme a criterios de habitualidad en el uso y niveles de renta de la persona usuaria.

errenta-mailaren irizpideak aintzat hartuta.

f) Garraio-sisteman bateratzea bizikletaz mugitzearekin eta disuasio-aparkalekuekin lotutako zerbitzuak.

g) Garraio-moduen arteko, pertsonen zein salgaien interoperabilitatearen antolamendua, ibilgailu-aldaketak egiteak zigor ekonomikoa jaso ez dezan.

h) Titulu bakarra sortzea eta antolatzea, sistema osatzen duten garraio-modu desberdinetan erabiltzeko balioko duena.

i) Txartelen, balidazioen, ezerezteen, operadoreen arteko konpentsazioak eta segurtasunaren kudeaketa operatiboa koordinatzeko sistema ezartzea.

j) Garraio-modu bakoitzeko oinarritzkoak diren zerbitzuen indize batzuk kontuan hartuta, kostuen egitura, estaldura-ratioak eta tarifa-sistemari buruzko informazioa eskuratzeko prozedurak ezartzea.

16. artikulua.– Zerbitzu-planak.

1.– Garraio-zerbitzuen eskaintzaren programazioa gaian eskumena duen administrazioak egingo du zerbitzu-planak onartuta. Honako hau jaso beharko dute, gutxienez:

a) Zerbitzuak emateko eremu geografikoaren zehaztapena eta, hala badagokio, eremu bakoitzean sartzen diren guneeana.

b) Zerbitzu-plana onartzen den unean dauden edo ematen diren beste zerbitzu batzuekin koordinatzeko edo bateratzeko irizpideak eta beste garraio-zerbitzu batzuen eskaintza-lehia ezaren azterketa, kostuak alferrik ez bikoizteko edo zerbitzuen bideraezintasun ekonomikoa ez eragiteko.

c) Pertsonak eta salgaiak helburu duten garraio-moduen intermodalitate-puntuak, kudeaketa-eredua eta ustiaketa ekonomikoaren eredua finkatu eta planifikatutako zerbitzuen tarifen erakusketa.

f) La integración en el sistema de transporte de los servicios vinculados a la movilidad en bicicleta y aparcamientos disuasorios.

g) La ordenación de la interoperabilidad, de personas y mercancías, entre modos de transporte de modo que no resulte económicamente penalizado la realización de transbordos.

h) La creación y ordenación de un título único válido para la utilización de los diferentes modos de transporte que integran el sistema.

i) La implantación de un sistema que permita coordinar la gestión operativa de billeteaje, validaciones, cancelaciones, compensaciones entre operadores y seguridad.

j) El establecimiento de procedimientos que permitan disponer de la información sobre estructura de costes, ratios de cobertura y sistema tarifario en base a unos índices de servicio básicos por cada modo de transporte.

Artículo 16.– Planes de servicios.

1.– La programación de la oferta de servicios de transporte se realizará, por la administración competente en razón de la materia, mediante la aprobación de los Planes de Servicios, cuyo contenido mínimo será:

a) Determinación del área geográfica y, en su caso, zonas comprendidas en cada área, de prestación de los servicios

b) Criterios de coordinación y complementariedad con otros servicios existentes o en prestación en el momento de aprobación del Plan de Servicios y análisis de la no concurrencia de oferta con otros servicios de transporte que supongan innecesaria duplicidad de costes o generen la inviabilidad económica de los servicios.

c) Fijación de los puntos de intermodalidad entre modos de transporte destinados a personas y mercancías, exposición del modelo de gestión, explotación económica y las tarifas de los servicios planificados.

2.– Los Planes de Servicios contendrán cuantas medidas de protección sean oportunas para favorecer que tanto los trabajadores del

2.– Garraio-zerbitzuko langileen zein erabiltzaileen segurtasunarekin eta osotasunarekin lotutako arriskuak murrizteko behar diren babes-neurri guztiak jasoko dituzte zerbitzu-planek.

3.– Dena delako garraibidearen eskumena duen administrazio publikoak landu, izapidetu eta onartuko du zerbitzu-plana, aplikatzekoa den sektore-araudiarekin bat etorrita

4.– Zerbitzu-plana izapidetzen eta onartzen duen foru-organoari dagokion lurralde historikoan osorik sartuta ez dagoen lurralde-eremu batean ematen den zerbitzu bat baldin badago sartuta zerbitzu-eskaintzaren programazioan, Euskadiko Garraio Agintaritzak nahitaez informatuko ditu zerbitzu-planak, salbu eta plana lantzeko espedientean jasota ez badago eragindako beste lurralde historikoak plangintzan parte hartu duela eta adostu duela. Era berean, zerbitzuen plangintzako zerbitzu batek eta beste garraibide batekin lehendik ematen den zerbitzu batek bat egiten badute, Euskadiko Garraio Agintaritzak txostena egingo du nahitaez.

17. artikulua.– Garraio-azpiegiturak.

1.– Mugikortasun jasangarrian eragina duten azpiegituren plangintza-prozeduran, azpiegitura horiek beren bizitza erabilgarrian izango duten inpaktuaren ebaluazioa egingo du administrazio sustatzaileak ikuspuntu hauek kontuan hartuta: garraio-zerbitzu berrien gizarte eskaera eta eskaintza, mugikortasun jasangarrian duten eragina eta egiten dizkioten ekarpenak, haien azterketa ekonomiko-finantzarioa eta haien integrazio funtzionala Euskal Autonomia Erkidegoko garraio-sistema publiko osoan.

2.– Dagokion plana lantzeko espedientearen zati bat izango da ebaluazioa, eta planaren beharra eta jasangarritasuna arrazoituko dira haren kostu sozialen, ekonomikoen eta ingurumeneko kostuen ikuspegitik.

V. KAPITULUA

servicio de transporte como las personas usuarias vean reducidos los riesgos a su seguridad e integridad personal.

3.– La administración pública competente sobre el medio de transporte de que se trate, elaborará, tramitará y aprobará el Plan de Servicios de acuerdo a la normativa sectorial que resulte de aplicación.

4.– Los Planes de Servicios serán preceptivamente informados por la Autoridad del Transporte de Euskadi cuando en la programación de la oferta de servicios se incluya la prestación de alguno en un área o zona territorial no comprendida íntegramente en el Territorio Histórico correspondiente al Órgano foral que tramita y aprueba el Plan, salvo que en el expediente de elaboración conste la participación y conformidad con la planificación realizada del otro Territorio Histórico afectado. También informará preceptivamente la Autoridad del Transporte de Euskadi cuando la planificación de servicios incluya alguno coincidente con otro ya existente prestado mediante un diferente medio de transporte.

Artículo 17.– Infraestructuras de Transporte

1.– En el procedimiento de planificación de las infraestructuras que incidan en la Movilidad Sostenible se evaluará por la administración promotora el impacto de las mismas, en el conjunto de su vida útil, desde la perspectiva de la oferta y demanda social de nuevos servicios de transporte, su incidencia y aportaciones a la Movilidad Sostenible, su estudio económico-financiero y su integración funcional en el conjunto del sistema de transporte público existente en Euskadi.

2.– La evaluación deberá formar parte del expediente de elaboración del correspondiente plan, motivando su necesidad y sostenibilidad desde la óptica de sus costes sociales, económicos y ambientales.

CAPÍTULO V

TRANSPORTE POR CABLE

<p style="text-align: center;">KABLE BIDEZKO GARRAIOA</p> <p>18. artikulua.– Xedea.</p> <p>1.– Kapitulu honetan arautzen dira bidaiariak kable bidez garraiatzeko zerbitzu publikoko azpiegiturak proiektatzea, eraikitzea, martxan jartzea eta ustiatzea, baldin eta garraiatze osoa Euskal Autonomia Erkidegotik soilik iragaten bada.</p> <p>2.– Eusko Jaurlaritzari dagozkio Legea arau bidez garatzeko eta kable bidezko garraioak planifikatu eta koordinatzeko eskumenak.</p> <p>Eusko Jaurlaritzak izango du jarraian adierazten diren zerbitzuak ezarri, antolatu, kudeatu eta ikuskatzeko eskumena:</p> <p>a) Hiriarteko instalazioak.</p> <p>b) 50.000 biztanle edo gutxiagoko udalerrietako hiri-eremuko instalazioak.</p> <p>Eusko Jaurlaritzak burutuko du lege honen xede diren kable bidezko hiriarteko eta hiri-eremuko garraio-instalazio guztien ikuskaritza eta segurtasun-kontrola, eta, hala badagokio, zerbitzuan jartzeko baimena emango du, aplikatu beharreko araudi teknikoan ezarritakoaren arabera.</p> <p>3.– 50.000 biztanle baino gehiagoko udalerriek eskumena dute hiri-eremuko kable bidezko garraio-instalazioen zerbitzuak ezarri, kudeatu, ikuskatu eta zigortzeko, bai eta gaikuntza-tituluak eman eta zerbitzu horien tarifa-erregimena ezartzeko ere, aplikatu beharreko legerian ezarritakoarekin bat etorrita.</p> <p>4.– Kable bidezko garraio-instalazioak eraiki, zerbitzuan jarri eta ustiatzean, lege honetan xedatutakoaz gain, makinaren eraikuntza, instalazio eta funtzionamenduko, segurtasuneko, suteak prebenitzeko sistemetako eta ingurumeneko indarrean dauden xedapenetatik ondorioztatutako betebeharrak guztiak bete beharko dira, bai eta eragiten dien sektoreko beste edozein xedapen ere, bereziki, irisgarritasunari eta</p>	<p>Artículo 18.– Objeto.</p> <p>1.– El presente Capítulo tiene por objeto regular la proyección, construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte público de personas por cable que discurra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.</p> <p>2.– Corresponde al Gobierno Vasco el ejercicio de las competencias de desarrollo normativo de la Ley y de planificación general y coordinación de los transportes por cable.</p> <p>El Gobierno Vasco será competente para el establecimiento, ordenación, gestión, e inspección de los servicios relativos a:</p> <p>a) Instalaciones de ámbito interurbano</p> <p>b) Instalaciones de ámbito urbano en municipios con población igual o inferior a 50.000 habitantes.</p> <p>El Gobierno Vasco realizará la inspección y control de seguridad, de todas las instalaciones de transporte por cable de ámbito urbano e interurbano objeto de esta ley y autorizará en su caso su puesta en servicio, con arreglo a lo establecido en la reglamentación técnica de aplicación.</p> <p>3.– En municipios con población superior a 50.000 habitantes, los ayuntamientos son competentes para el establecimiento, gestión, inspección y sanción de los servicios relativos a las instalaciones de transporte por cable de ámbito urbano, así como para el otorgamiento de los correspondientes títulos habilitantes y la fijación del régimen tarifario de dichos servicios, con sujeción a lo dispuesto en la legislación aplicable al respecto.</p> <p>4.– La construcción, puesta en servicio y explotación de las instalaciones de transporte por cable deben cumplir, además de lo dispuesto en la presente Ley, todas las obligaciones que deriven de las disposiciones vigentes en materia de construcción y edificación, instalación y funcionamiento de maquinaria, seguridad, sistemas de prevención de incendios, medio ambiente, así como de cualesquiera otras disposiciones de carácter sectorial que les afecten, y en especial en materia de accesibilidad y de derechos de las</p>
---	--

kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideei.buruzkoak.

5.– Kapitulu honen aplikazio-eremutik kanpo geratzen dira igogailuen eta igogailuen segurtasun-osagaien arloan estatu kideen legediak harmonizatzeari buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014ko otsailaren 26ko 2014/33/EB Zuzentarau definitutako igogailuak. Era berean, kanpo geratzen dira kable bidezko garraio-instalazioei buruzko eta 2000/9/EE Zuzentaria indargabetzen duen 2016ko martxoaren 9ko 2016/424 (EB) Erregelamenduaren 2.2 artikuluen c), d), e), f) eta g) paragrafoetan aipatzen diren instalazioak.

19. artikulua.– Eskumena, Instalazioaren administrazio-araubidea eta ustiapena.

1.– Zerbitzu publikokoak diren kable bidezko garraio publikoko instalazioak ezartzea eskumena duten administrazio publikoek edo gaitasun legal, tekniko eta ekonomiko nahikoa duela egiaztatzen duen edozein pertsona fisiko edo juridikori dagokie, sektore publikoko kontratazioari buruzko legerian xedatutako kasuetan. Edonola ere, instalazio horien titulartasuna publikoa izango da.

2.– Zerbitzu publikoko kable bidezko garraio-instalazioak administrazioak eraiki edo ustiatuko ditu zuzenean edo dagokion kontratua esleitu zaizkien pertsonak zeharka.

3.– Zerbitzu publikoko kable bidezko garraio-instalazioen eraikuntza eta ustiapenerako kontratuak, instalazio horiek ezartzeko eta kudeatzeko eskumena duen administrazioak esleituko ditu, sektore publikoko kontratazioari buruzko legeriak zehazten dituen prozeduren arabera.

4.– Zerbitzu publikoko kable bidezko garraio-instalazioen eraikuntza edo ustiapenerako kontratuek sektore publikoko kontratazioari buruzko legerian ezarritako edozein modalitatearen arabera egin ahal izango

personas consumidoras y usuarias.

5.– Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Capítulo, los ascensores definidos en la Directiva 2014/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de ascensores y componentes de seguridad para ascensores. Asimismo, quedan excluidas las instalaciones a que se refieren los apartados c), d), e), f) y g) del artículo 2.2 del Reglamento (UE) 2016/424, de 9 de marzo de 2016, relativo a las instalaciones de transporte por cable y por el que se deroga la Directiva 2000/9/CE.

Artículo 19. Competencia, Régimen administrativo de la instalación y Explotación.

1.– La iniciativa para el establecimiento de instalaciones de transporte público por cable que tengan la consideración de servicio público, puede corresponder a las administraciones públicas competentes o a cualquier persona física o jurídica que acredite disponer de la suficiente capacidad legal, técnica y económica, en los supuestos establecidos en la legislación sobre contratación del sector público. En cualquier caso, la titularidad de estas instalaciones ha de ser pública.

2.– La construcción o explotación de las instalaciones de transporte por cable de servicio público podrá realizarse directamente por la administración o indirectamente a través de las personas a las que se les haya adjudicado el correspondiente contrato.

3.– La adjudicación de los contratos relativos a la construcción y a la explotación de las instalaciones de transporte por cable de servicio público debe efectuarse por parte de la administración competente para su establecimiento y gestión, con arreglo a los procedimientos que determina la legislación sobre contratación del sector público.

4.– Los contratos de construcción o explotación de las instalaciones de transporte por cable de servicio público podrá adoptar cualquiera de las modalidades establecidas en la legislación sobre contratación del sector público, que asimismo regirá en todo lo referente a las condiciones de los contratos, la

dira. Kontratuen baldintzei, indarraldiari, azkentzeari eta suntsiarazte-ondorioei dagokienez ere, legeria horrek ezarritakoa beteko da.

20. artikulua.– Instalazioak ikuskatzea eta kontrolatzea.

1.– Administrazio organo eskudunek ikuskatuko dituzte lege honetan arautzen diren zerbitzuak, 18. artikuluan ezarritakoaren arabera. Ikuskatze-lanak egiten dituzten teknikariak edo administrariak, zeregin horiek gauzatzekoan, aginte publikotzat joko dira ondorio guztietarako, eta erabateko independentziaz arituko dira. Eginkizun hori eraginkortasunez egiteko, hala behar izanez gero, segurtasun-indar eta -kidegoen laguntza eskatu ahal izango dute.

2.– Ustiapenaren titularrak diren erakundeak, enpresa horietako langileak, erabiltzaileak, eta, oro har, lege honetan arautzen diren zerbitzuak ematen parte hartzen dutenak edo lege honen arauen ondorioak hartzen dituztenak, behartuta daude ikuskatze-lana esleituta duenari ibilgailuetarako eta instalazioetarako sarbidea erraztera, baita ezinbestekotzat jotzen den dokumentaziorako sarbidea ere.

3.– Ikuskatze-zerbitzuen aktetan eta txostenetan jasotako gertakariak frogatzat joko dira, interesdunek euren eskubideen edo interesen defentsan aipatzen edo ekartzen dituzten probei kalterik egin gabe.

4.– Kable-bidezko garraio-kontuetan ikuskatze-lanak egiten dituzten langileek egin beharrekoak egin beharko dituzte instalazioetan arauzko berrikuspenak eta probak egiten direla egiaztatzeko, instalazioen kontserbazioari eta mantentzeko buruzko kontu guztiei dagokienez, zerbitzua eman eta ustiatzeko baldintzak kontrolatzeko, eta, hala badagokio, dagozkion salaketak egiteko. Ikuskatze-zerbitzuek, segurtasunerako arrisku larri eta berehalakoa egiaztatuz gero, zerbitzua kautelaz geldiarazteko agindu ahal izango dute. Eta ezohiko kasuetan kautelazko neurriak hartzeari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen zehatzeko ahala

vigencia, la extinción y los efectos de la resolución.

Artículo 20.– Inspección y control.

1.– La inspección de los servicios regulados en esta Ley será ejercida por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 18. El personal técnico o administrativo que realice funciones de inspección tendrá, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozará de plena independencia en su actuación, pudiendo solicitar, en caso de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, el apoyo necesario de las fuerzas y cuerpos de seguridad correspondientes.

2.– Las entidades titulares de la explotación, el personal de dichas empresas, las personas usuarias y, en general, quienes intervengan en la prestación de los servicios regulados en la presente Ley o estén afectados por sus preceptos, tienen la obligación de facilitar a quien tenga encomendada la función de inspección el acceso a los vehículos e instalaciones, así como a la documentación que resulte obligatoria.

3.– Los hechos constatados en las actas e informes de los servicios de inspección tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar las personas interesadas.

4.– Corresponde al personal que cumple tareas de inspección en materia del transporte por cable llevar a cabo las actuaciones necesarias para comprobar que en las instalaciones se hacen las revisiones y las pruebas reglamentarias, en todo aquello relativo a su conservación y mantenimiento, controlar las condiciones de explotación y la prestación de los servicios, y, si procede, formular las denuncias que correspondan. En el caso de constatar la existencia de un riesgo grave e inminente para la seguridad, podrán ordenar la paralización cautelar del servicio, siendo de aplicación lo establecido en la legislación reguladora de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, respecto a la

arautzen duen legeriak ezarritakoa aplikatu beharko da.

5.– Ikuskatze-lana, 1. paragrafoan aipatzen dena, ofizioz gauzatu daiteke, edo, bestela, entitate, organismo edo pertsona fisiko zein juridiko batek egindako salaketa baten ondorioz.

6.– Kable bidezko garraioaren zerbitzu publikoa ustiatzen duten enpresei esleitu ahal izango zaizkie ikuskatzeko ahalmenak; hain zuzen, erabiltzaileen eta, oro har, hirugarrenen ohiko zaintza, lege honetan eta lege hau garatzeko araudian ezarritako arauak betetzeari dagokionez. Eginkizun horietan jarduten duten langileak agintaritzaren agente izango dira beren zerbitzuko jardunetan eta horien ondoriozkoetan. Langile horiek, gertatutakoa jasoko duen akta igorri beharko diote eskumena duen administrazioari, dagokion zehapen-espeditatea hasteko.

7.– Lege honetan aurreikusitako zerbitzuak eta jarduerak egiten dituzten pertsonak bete eta gorde beharko dute, euren enpresa-egoitzan, ezartzen den dokumentazio administratiboa edo estatistikoa, betiere datu hauek jasota: emandako zerbitzuak, jasotako tarifak, garraiatutako pertsona-kopurua, jasotako erreklamazio-kopurua, baita segurtasunarekin zerikusia duen edozein arazo edo gorabehera ere.

8.– Arau-hausteeekin eta zehapen-araubidearekin lotutako gaietan, trenbideen arloan aplikatu beharreko araudian xedatutakoa beteko da. Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen zehatzeko ahalari buruzko araudia ere aplikatuko da.

XEDAPEN IRAGANKORRAK

Lehenengoa.– Garraio Jasangarriaren Gida Plana.

Lege hau indarrean sartzen denean, Garrio Jasangarriaren 2017-2030 Gida plana indarrean egongo da eta erangikorra izango da erabat, xedatutakoaren arabera, harik eta Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren lehen

adopción excepcional de medidas cautelares.

5.– La función inspectora a que se refiere el párrafo 1 puede ejercerse de oficio o como consecuencia de una denuncia formulada por una entidad, un organismo o una persona física o jurídica.

6.– Las potestades de inspección podrán atribuirse a las empresas explotadoras del servicio público de transporte por cable, en relación con la vigilancia inmediata de la observancia por las personas usuarias y terceros en general, de las reglas establecidas por esta ley y su normativa de desarrollo. El personal que desarrolle dichas funciones tendrá, en sus actos de servicio, o con motivo de ellos, la consideración de agente de la autoridad. Dicho personal deberá remitir el acta en la que se reflejen los hechos acaecidos, a la administración competente, a efectos de incoar el correspondiente expediente sancionador.

7.– Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta Ley deberán cumplimentar y mantener en su domicilio empresarial la documentación de carácter administrativo o estadístico que se determine, que en todo caso contendrá datos sobre los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de personas transportadas y el número de reclamaciones recibidas, así como todo problema o incidente relacionado con la seguridad.

8.– Las cuestiones relativas a las infracciones y régimen sancionador atenderán a lo dispuesto en la normativa aplicable vigente en materia de ferrocarriles. Será de aplicación asimismo la normativa de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.– Plan Director de Transporte Sostenible.

A la entrada en vigor de la presente Ley, el Plan Director de Transporte Sostenible 2017-2030 mantendrá plena eficacia y vigencia conforme a sus disposiciones y hasta la entrada en vigor del primer Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi.

Plana idarrean sartu arte.

Bigarrenena.– Lurralde-agintaritzak, zuzenbide publikoko entitate gisa, nortasun juridiko propio eta bereziarekin, eratu bitartean, lege hau indarrean sartzen denean dauden lurralde-agintaritzek indarraldi osoa mantenduko dute, baita gobernu-organoen egitura ere, eta estatutuak hala aurreikusten badute, kide berriak ere sartu ahal izango dituzte.

Hirugarrena.– Udalek hartuko dute Eusko Jaurlaritzaren lekua, erakunde-emaile gisa, 50.000 biztanle baino gehiago dutenean, Lege honek Jaurlaritzarentzat gordetzen dituen ahalmenetan izan ezik, euren udalerrietan daudenean hiri-eremuko kable bidezko garraio-instalazioak, gaur egun administrazio-emakida behar dutenak edo behar izan dutenak, eta lege honen 18. artikuluan jasotzen direnak.

Emakida horiek indarrean jarraituko dute ezarritako epearen bitartean, lege honetan ezarritako araubide juridikoaren mende.

Laugarrena.– Udalek hartuko dute Eusko Jaurlaritzaren lekua, erakunde-emaile gisa, euren udalerrietan daudenean gaur egun administrazio-emakida behar duten edo behar izan duten hiri-eremuko igogailuak, zerbitzu publikoa emateko direnak.

Emakida horiek indarrean jarraituko dute emakidaren kontratuan ezarritakoaren arabera, eta administrazio-kontratuak arautzen dituzten legeen eta aplikatu beharreko ikuskatze- eta zehapen-araubidearen mende.

Igogailuei aplikatu beharreko lege sektorialetan ezarritako arauak osatuko dute arautegi teknikoa eta segurtasunekoak.

Bostgarrena.– 5.000 biztanletik gorako udalerriek, eta Lege hau indarrean sartu ondoren, otsailaren 21eko 4/2019 Legea, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoaren 24. artikuluan arabera Hiri-mugikortasun Plana egitera behartuta daudenak, 2021. urtetik aurrera pixkanaka sartuko dute, beren kudeaketa-gaitasunaren arabera, lege honen 11. artikuluan deskribatutako edukiak (horretarako lege hau

Segunda.– En tanto se vayan constituyendo las Autoridades Territoriales como entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, las Autoridades territoriales existentes a la entrada en vigor de la presente Ley, mantendrán plena vigencia y estructura en sus órganos de gobierno sin menoscabo de incorporar nuevos miembros cuando estatutariamente se contemple.

Tercera.– Se subrogarán en la posición del Gobierno Vasco como ente concedente, excepto en las facultades que la presente Ley reserva a éste, los Ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes, en cuyo término municipal se ubican instalaciones de transporte por cable de ámbito urbano que estén o hayan estado sujetas a concesiones administrativas e incluidas en el artículo 18 de la presente Ley.

Dichas concesiones mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico establecido en esta ley.

Cuarta.– Se subrogarán en la posición del Gobierno Vasco como ente concedente, los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubican los ascensores de servicio público de ámbito urbano que estén o hayan estado sujetos a concesión administrativa.

Dichas concesiones mantendrán su vigencia en los términos establecidos en el contrato concesional, con sometimiento a la legislación reguladora de la contratación administrativa y al régimen de inspección y sanción también aplicable.

La normativa técnica y de seguridad será la establecida en la legislación sectorial aplicable a los ascensores.

Quinta.– Los municipios de más de 5.000 habitantes que a la entrada en vigor de esta ley debieran cumplir con la elaboración de su respectivo Plan de Movilidad Urbana conforme a lo dispuesto en el Art. 24 de la Ley 4/2019 de sostenibilidad energética de Euskadi incorporarán progresivamente a partir de 2021 (cumpliendo los dos años que otorga esta ley para ello) en función de su capacidad de gestión, los contenidos descritos en el Art. 11 de esta ley hasta su completa incorporación en el segundo Plan de Movilidad Urbana que

ematen dituen bi urteak betez). Udalerriek egingo duten bigarren Hiri-mugikortasun Planan, aipatutako edukiak bere osotasunean sartuta egon beharko dira, jakinda lehenengo planaren indarraldia, gutxienez, 5 urtekoa izango dela.

AZKEN XEDAPENAK

Lehenengoa.– Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legearen aldaketa.

Euskadiko Garraio Agintaritzari buruzko abenduaren 15eko 5/2003 Legea honela aldatuko da:

1.– 5.1.5 artikuluan, h) letra gehitu da eta honela geratu da idatzita: «h) Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planaren, Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarriaren Planen, eta Bizikleta-bideen Gida Planen gaineko txostenak egitea.»

2.– 5.1.5 artikuluan, i) letra gehitu da eta honela geratu da idatzita: «i) Zerbitzu-planen gaineko txostenak egitea Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren legearen 16.4 artikuluan ezarritakoaren arabera.»

3.– 6.2 artikulua aldatu egin da eta honela geratu da idatzita: «5.1.5 artikuluko ('Kontsultakoak') h) letran ezarritako txostenak, Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarriaren Planarekin bat-etortzeari buruzkoak, nahitaezkoak eta lotesleak izango dira lurreko garraiobideen koordinazioari eta bateratze intermodalari dagokionez, betiere jarduera ekonomiko orokorraren antolamendua eta plangintza, lurraldearen antolamendua, gizarte-kohesioa eta prestakuntza- eta ekonomia-jardueretara iristeko herritarren aukera-berdintasuna eta ingurumenaren babesari buruz dituzten aurreikuspenak aintzat hartuta. 5.1.5 artikuluko a), b), c), d), e), f), g) eta i) letratan ezarritako txostenak nahitaezkoak izango dira baina lotesleak ez».

4.– 14. artikulua aldatu egin da eta honela geratu da idatzita:

«14. Artikulua.– Garraioaren lurralde-

elaboren sabiendo que el periodo de vigencia del primero será de al menos 5 años.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.– Modificación de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad Vasca del Transporte.

La Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad de Transporte de Euskadi, se modifica en los siguientes términos:

1.– Se adiciona en el artículo 5, apartado 1.5, de un nuevo apartado h) con la siguiente redacción: «h) Informar sobre el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi, los Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos y el Plan Director de Vías Ciclables».

2.– Se adiciona en el artículo 5, apartado 1.5, de un nuevo apartado i) con la siguiente redacción: «i) Informar sobre los Planes de servicios en los términos establecidos en el artículo 16.4 de la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi».

3.– Se modifica el artículo 6, apartado 2, que pasa a tener la siguiente redacción: «Los informes establecidos en el artículo 5, apartado 1.5 («De Consulta»), letra h), tendrá carácter preceptivo y vinculante sobre la conformidad con el Plan de Movilidad y Transporte Sostenible de Euskadi, en lo relativo a la coordinación e integración intermodal de los medios de transporte terrestre, según sus previsiones relativas a la ordenación y planificación de la actividad económica general, la ordenación del territorio, la garantía de la cohesión social e igualdad de oportunidades de la ciudadanía en el acceso a las actividades formativas y económicas y la protección del medio ambiente. Los informes establecidos en el artículo 5, apartado 1.5, letras a), b), c), d), e), f), g) e i), tendrán carácter preceptivo, pero no vinculante».

4.– Se modifica el artículo 14, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 14.– Las Autoridades Territoriales del Transporte.

agintaritzak.

Mugikortasunean eskumenak dituzten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioek Garraioaren lurralde-agintaritzak eratzea bultzatuko dute, eta horien jarduera-eremu objektiboa lurralde historikoa izango da.»

5.– 16. artikulua aldatu egin da eta honela geratu da idatzita:

«16. artikulua - Garraioaren lurralde-agintaritzen eginkizunak

1.– Garraioaren lurralde-agintaritzek, mugikortasun jasangarriaren esparruan, sustapen jarduerak, prestazioak ematekoak edo zerbitzu publikoak elkarrekin kudeatzeko jarduerak egin ahalko dituzte.

2.– Garraioaren lurralde-agintaritzak izango dira lurreko garraioan eskumenak dituzten administrazioen arteko lankidetzak eta koordinaziorako bitartekoa, mugikortasun jasangarriaren politiken plangintzarako tresna desberdinak bat etortzea helburu hartuta.

3.– Garraioaren lurralde-agintaritzak bere jarduera-eremuari dagokion lurralde historikoan, hauetako eginkizun batzuk izango ditu:

a) Garraio-zerbitzuen eta -azpiegituren plangintzan kolaborazioa.

b) Tarifa-sistema bateratu bat bultzatzea, titulu bakarraren ezarpena eta garapena barne.

c) Mugikortasun jasangarriaren sistemaren komunikazioa, informazioa erabiltzaileari eta ebaluazioa.

d) Mugikortasun jasangarriaren gaietan aholkularitza lurralde-agintaritzak osatzen duten administrazioei eta gaian eskumena duen beste edozeini, baita zerbitzu publikoak ematen dituzten eragile eta operadorei ere interes publikoko gaietan.»

Bigarrena.– Lege hau Euskal Herriko

Las administraciones con competencia en materia de movilidad en Euskadi promoverán la constitución de las Autoridades Territoriales del Transporte cuyo ámbito objetivo de actuación coincidirá con el de cada Territorio Histórico».

5.– Se modifica el artículo 16, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 16.– Funciones de las Autoridades Territoriales del Transporte.

1.– Las Autoridades Territoriales del Transporte podrán realizar actividades de fomento, prestacionales o de gestión común de los servicios públicos en el ámbito de la movilidad sostenible.

2.– Las Autoridades Territoriales del Transporte que se constituyan serán el medio de colaboración y coordinación ordinario entre las administraciones competentes en la materia de transporte terrestre con el objetivo de dotar de congruencia a los distintos instrumentos que componen la planificación de la política de movilidad sostenible.

3.– La Autoridad Territorial del Transporte tendrá atribuida en el Territorio Histórico que constituya su ámbito de actuación, algunas de las siguientes funciones:

a) Colaboración en la planificación de servicios e infraestructuras de transporte.

b) Promoción de un sistema integrado de tarifas, incluida la implantación y desarrollo de un título único.

c) Comunicación, información al usuario y evaluación del sistema de movilidad sostenible.

d) Asesoramiento en materia de movilidad sostenible a las administraciones que integren la Autoridad Territorial y a cualquier otra con competencia en la materia, así como a los agentes y operadores de la prestación de los servicios públicos cuando se trate de cuestiones de interés público».

Segunda.– La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Agintaritzaren Aldizkarian argitaratzen den egunaren biharamunean sartuko da indarrean.	
---	--