



ANDRE HORI:

EXCMA. SRA.:

Honako hau jakinarazten dizut: Eusko Jaurlaritzak, 2018eko ekainaren 12an egindako bilkuran, ***Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen Legea hirugarren aldiz aldatzen duen*** LEGE PROIEKTUA onartu du.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que el Gobierno Vasco, en Sesión celebrada el día 12 de junio de 2018, ha procedido a la aprobación del **PROYECTO DE LEY de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.**

Hori ziurtatu egiten dut eta, Jaurlaritzak erabakitakoa betez, horren berri ematen dizut, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legean exijitutakoa betez.

Lo que certifico y, en cumplimiento de lo acordado por el Gobierno, traslado a V.E., de conformidad con lo exigido por la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno.

Vitoria-Gasteiz, 2018ko ekainaren 12a.

Vitoria-Gasteiz, a 12 de junio de 2018.

Josu Iñaki Erkoreka Gervasio
SECRETARIO DEL GOBIERNO
JAURLARITZAKO IDAZKARIA

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL PARLAMENTO VASCO/
EUSKO LEGEBILTZARREKO LEHENDAKARIA

Consulta de Documento

Archivo del documento	documento remisión al parlamento.pdf
Descripción	Proyecto de Ley de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco
Creador	Cortés Larramendi, Carmen
Cargo firmante	Erkoreka Gervasio, Josu Iñaki
Fecha modificación	12/06/2018
 Firmado digitalmente por	JOSU IÑAKI ERKOREKA GERVASIO

Cerrar



**EUSKAL AUTONOMIA
ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN
OROKORRA ERREGULATZEN DUEN
LEGEA HIRUGARREN ALDIZ
ALDATZEN DUEN LEGE
PROIEKTUA**

**PROYECTO DE LEY DE
TERCERA MODIFICACIÓN DE LA
LEY REGULADORA DEL PLAN
GENERAL DE CARRETERAS DEL
País Vasco.**

**HONEKIN BATERA
AURKEZTEN DIREN
AGIRIAK**

**DOCUMENTOS QUE
SE ACOMPAÑAN**

- | | |
|--|--|
| I. BIDALKETA-IDAZKIA | OFICIO DE REMISIÓN |
| II. LEGE PROIEKTUAREN TESTUA | TEXTO DEL PROYECTO DE LEY |
| III. PROZEDURAREN AMAIERAKO
MEMORIA | MEMORIA FINAL DEL PROCEDIMIENTO |
| IV. EUSKADIKO AHOLKU BATZORDE
JURIDIKOKO IRIZPENA | DICTAMEN DE LA COMISIÓN JURÍDICA
ASESORA DE EUSKADI |



I

OFICIO DE REMISIÓN /
BIDALKETA-IDAZKIA

**PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE
CARRETERAS DEL PAÍS VASCO / EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN
OROKORRA ERREGULATZEN DUEN LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEN DUEN LEGE-PROIEKTUA**



ANDRE HORI:

EXCMA. SRA.:

Honako hau jakinarazten dizut: Eusko Jaurlaritzak, 2018eko ekainaren 12an egindako bilkuran, ***Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen Legea hirugarren aldiz aldatzen duen*** LEGE PROIEKTUA onartu du.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que el Gobierno Vasco, en Sesión celebrada el día 12 de junio de 2018, ha procedido a la aprobación del **PROYECTO DE LEY de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.**

Hori ziurtatu egiten dut eta, Jaurlaritzak erabakitakoa betez, horren berri ematen dizut, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legean exijitutakoa betez.

Lo que certifico y, en cumplimiento de lo acordado por el Gobierno, traslado a V.E., de conformidad con lo exigido por la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno.

Vitoria-Gasteiz, 2018ko ekainaren 12a.

Vitoria-Gasteiz, a 12 de junio de 2018.

Josu Iñaki Erkoreka Gervasio
SECRETARIO DEL GOBIERNO
JAURLARITZAKO IDAZKARIA

EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL PARLAMENTO VASCO/
EUSKO LEGEBILTZARREKO LEHENDAKARIA



II

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY / LEGE PROIEKTUAREN TESTUA

**PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE
CARRETERAS DEL PAÍS VASCO / EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN
OROKORRA ERREGULATZEN DUEN LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEN DUEN LEGE-PROIEKTUA**

PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO.

Exposición de Motivos

La Ley 2/1989, de 30 de mayo, tiene como objeto definir y regular el Plan General de Carreteras del País Vasco, así como coordinar el ejercicio de las atribuciones relacionadas con el mismo, dentro de las competencias de las Instituciones Comunes.

Mediante la Ley 2/1991, de 8 de noviembre, se procedió a la modificación de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, en el sentido de actualizar el Catálogo de la Red Objeto del Plan contenido en el Anexo, así como agilizar el procedimiento normativo de acomodación del Catálogo a unas circunstancias en constante variación, facilitando su modificación técnica.

Posteriormente a través de la Ley 5/2002, de 4 de octubre, de segunda modificación de la Ley 2/1989, se procedió a revisar las carreteras integradas en la Red Objeto del Plan.

La Ley 2/1989, de 30 de mayo, regula determinadas cuestiones sujetas a constante variación, tales como el catálogo de las carreteras de la red y se considera que es preciso agilizar su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, a fin de asegurar de este modo la coordinación institucional, manteniendo absoluto respeto a las competencias de las distintas administraciones.

En cuanto a la jerarquización de las carreteras de la red se ha añadido la red complementaria.

Asimismo se modifican algunos de los principios generales de denominación de la red de carreteras vigente en la legislación actual con el objetivo de coordinar, en los términos de la Ley reguladora del Plan, con la denominación de las carreteras de las provincias limítrofes y la legislación estatal contenida en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y en el RD 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de autopista y autovías de la red de carreteras de Estado, así como de servir de herramienta complementaria para la gestión de la red en los tramos urbanos.

Por otra parte, se han producido variaciones en el ámbito de la ordenación territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a raíz de la aprobación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. Del mismo modo en el ámbito del transporte y las infraestructuras con la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de

la Autoridad del Transporte de Euskadi. Y finalmente, en el ámbito medioambiental, con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Por ello a través de esta Ley se adapta el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco previsto en la Ley 2/1989 a estas nuevas previsiones, con el objeto de asegurar la coordinación con otros instrumentos de ordenación territorial y la normativa medioambiental.

Asimismo se estima oportuno modificar el régimen de revisión del Plan sujetándola a que se produzcan circunstancias sobrevenidas que así lo aconsejen por la adopción de nuevos criterios de ordenación en las vías de comunicación, o bien, atendiendo a la evolución de los tráficos y de las actuaciones realizadas.

Finalmente se incluye como anexo el catálogo actualizado de la red objeto del Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El texto de la Ley se ordena en diez artículos, una disposición derogatoria, una final y un Anexo.

Artículo primero.- El artículo 3 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 3.- Corresponderá al Gobierno Vasco:

- a) Aprobar el Plan General de Carreteras del País Vasco.
- b) Aprobar la revisión y las modificaciones extraordinarias del Plan General de Carreteras.
- c) Aprobar la modificación del catálogo de la red objeto del Plan General de Carreteras, contenido como anexo de esta Ley.”.

Artículo segundo.- El apartado 1 del artículo 5 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 5.

1.- A efectos de esta Ley, las carreteras del País Vasco se jerarquizarán, en atención a su funcionalidad, en cinco redes: red de interés preferente, red básica, red complementaria, red comarcal y red local.

- a) La red de interés preferente comprenderá los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos de interés general, los itinerarios que soporten tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atiendan un volumen considerable de pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores.

b) Compondrán la red básica las carreteras que, sin pertenecer a la red de interés preferente, estructuren cada Territorio Histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico importante conecten Territorios Históricos o con otras Comunidades Autónomas.

c) La red complementaria conexionará los itinerarios de alta capacidad de las redes básicas y de interés preferente con las arterias urbanas, contribuirá a la creación de la metrópoli integrando suelos y aglomeraciones inconexas, y dará acceso a grandes generadores de movilidad.

d) La red comarcal abarcará las carreteras que, sin un tráfico importante, comuniquen comarcas vecinas.

e) La red local estará integrada por las carreteras que no pertenezcan a ninguna de las redes anteriores.”

Artículo tercero.- El artículo 6 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 6.

1.- La denominación de las carreteras del País Vasco se determinará, teniendo en cuenta la clasificación jerárquica de las mismas, de acuerdo con los siguientes principios generales.

a) La denominación de las carreteras integradas en la Red Objeto del Plan se ajustará a lo dispuesto en el anexo de esta Ley.

b) La nomenclatura de las interconexiones de alta capacidad de la red de interés preferente con carácter de autopista o autovía se encabezarán con una “A”(A-), acompañada de una “P” (AP-), en caso de que esté afectada por peaje, con las excepciones contempladas en el siguiente apartado c), y seguida de uno, dos o tres dígitos.

c) La nomenclatura de las carreteras en tramos urbanos o periurbanos se ajustará de acuerdo a su funcionalidad:

c.1) en accesos o penetraciones la nomenclatura se encabezará con el código del Territorio Histórico o ciudad, seguido de un máximo de dos dígitos distintos de cero (0),

c.2) en circunvalaciones, excluyendo las que forman parte de un itinerario, la nomenclatura se encabezará con el código del Territorio Histórico o ciudad, seguido de un máximo de dos dígitos, y el segundo de ellos será cero (0)

d) La nomenclatura del resto de las carreteras de la red de interés preferente se encabezará con una “N”.

e) La de las carreteras de las demás redes se iniciará con el indicativo de una o dos letras correspondientes al Territorio Histórico por el que transcurran, proseguido de

tres dígitos para la red básica y complementaria y de cuatro para las redes comarcal y local; el primer dígito será un seis o un uno en la red básica, de un siete en la red complementaria, de un dos en la red comarcal y un tres o un cuatro en la red local

2. No obstante lo anterior, la denominación de los itinerarios de recorrido supracomunitario se establecerá de modo coordinado con la Administración General del Estado y con los demás entes públicos afectados.

La denominación de los itinerarios internacionales se ajustará, en su caso, a lo que resulte de los convenios o acuerdos internacionales que formen parte del ordenamiento interno.

3. Las Diputaciones Forales determinarán de manera coordinada la nomenclatura de sus carreteras no incluidas en la Red Objeto del Plan, de acuerdo con los principios generales establecidos en los apartados anteriores.

La Comisión del Plan General de Carreteras podrá realizar recomendaciones no vinculantes al respecto.

Artículo cuarto.- El apartado 3 del artículo 7 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado en los siguientes términos:

“3.- La relación de carreteras de la Red Objeto del Plan será la contenida como anexo de esta Ley, cuya modificación competirá al Gobierno Vasco mediante Decreto, previa audiencia a las Diputaciones Forales e informe de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco.

El informe deberá ser emitido en el plazo máximo de un mes desde el siguiente a su petición; transcurrido aquél, el informe se entenderá favorable.”.

Artículo quinto.- El apartado 4 del artículo 7 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco queda suprimido.

Artículo sexto.- El apartado 1 del artículo 8 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado en los siguientes términos:

“1.- El Plan General de Carreteras del País Vasco tendrá una duración máxima de 12 años, sin perjuicio de su revisión o modificación.

El Gobierno Vasco, conforme al procedimiento señalado en el Capítulo 3 del Título I, podrá proceder a la revisión del Plan General de Carreteras, cuando sobrevinieren circunstancias que así lo aconsejen por la adopción de nuevos criterios de ordenación en las vías de comunicación, o bien, atendiendo a la evolución de los tráficos y de las actuaciones realizadas y, en todo caso, con antelación a la fecha de finalización de su periodo de vigencia.

El documento resultante de la revisión constituirá el nuevo Plan General de Carreteras y supondrá la automática derogación del anterior.”

Artículo séptimo.- El apartado 6 del artículo 12 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado en los siguientes términos:

“6.- Introducidas, en su caso, las modificaciones reseñadas, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, de la Comisión de Ordenación del Territorio y de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se tramitará el Avance hasta su aprobación.”

Artículo octavo.- Se añade un nuevo apartado 8 al artículo 12 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco en los siguientes términos:

“8.- La elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras se someterá al procedimiento de evaluación ambiental que proceda, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente sobre la materia”

Artículo noveno.- El artículo 13 de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 13.

La revisión y las modificaciones extraordinarias del Plan General de Carreteras se realizarán a través del mismo procedimiento establecido para su aprobación.”

Artículo décimo.- El Anexo de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, queda redactado conforme al Anexo de la presente Ley.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

Los procedimientos que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de la presente Ley se tramitarán conforme a lo dispuesto en la misma.

DISPOSICIÓN FINAL.

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

ANEXO AL PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

NOMENCLATURA Y CATALOGO DE LA RED OBJETO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

NOMENCLATURA Y CATALOGO DE LA RED OBJETO DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	COMIENZO	FINAL	L (km)	OBSERVACIONES
A. CORREDOR NORTE-SUR Y CONEXIÓN NAVARRA-GIPUZKOA					
AP-1	Autopista Burgos-Cantábrico	Intersección N-624.Glorieta de Foronda (Álava)	Eibar (Gipuzkoa)	46,15	Solapa con AP-8 tramo Enlace Maltzaga con AP-8 -- L.P. con Francia (Behobia)
A-1	Autovía norte de Madrid-San Sebastián	L.P. Burgos en Miranda de Ebro	L.P. Burgos en Condado de Treviño sur	7,75	
A-1	Autovía norte de Madrid-San Sebastián	L.P. Burgos en Condado de Treviño norte	L.P. C.F. Navarra en Egin	55,54	
N-1	Autovía norte de Madrid-San Sebastián	L.P. C.F. Navarra en Etzegarate	Enlace con AP-1-AP-8 en Lasarte-Oria	49,02	
GI-11	Conexión de la N-1 y la GI-20 por Aritzeta	N-1	GI-20	2,52	
GI-636	De Errenteria a Irun	Enlace con GI-20 en Pasaia	Frontera con Francia (Behobia)	17,23	
A-15	Autopista Navarra Gipuzkoa	L.P. C.F.Navarra (Berastegi)	Enlace AP-8 y GI-41 en Astigarraga	27,19	Solapa con N-1 entre enlaces de Andoain
GI-41	Acceso sur a Donostia-San Sebastián desde el Urumea	Enlace AP-8 en Astigarraga	Amara (Donostia-San Sebastián)	2,99	
GI-631	De Zumaia a Zumarraga	Arroa(N-634)	Zumarraga (AP-636)	35,32	

N-121-A	De Pamplona a Irun	L.P.C.F. Navarra (Endarlatsa)	Rtda. Behobia GI-636	6,56
VG-11	De A-1 a Vitoria-Gasteiz, dirección Francia	A-1 en Ariñez	Vitoria-Gasteiz en Glorieta bulevard de Mariturri	4,97
VG-21	De Vitoria-Gasteiz a A-1, dirección Francia	Vitoria-Gasteiz en Elorriaga (P.K. 353,98)	A-1 (Venta del Patio)	9,47
N-638	Acceso al aeropuerto de Hondarribia	Enlace de Hondarribia en GI-636	Rotonda inicio Variante de Hondarribia	2,35

B. CORREDOR DE LA CORNISA CANTÁBRICA

AP-8	Autopista del Cantábrico	Irun-Behobia	El Gallo	105,90	
AP-8	Autopista del Cantábrico	Enlace de Larraskitu	Enlace del Puerto (Bizkaia)	15,48	Variante Sur Metropolitana (VSM). Tramo Enlace de Trapaga y Enlace del Puerto compartido con A-8.
A-8	Autopista del Cantábrico	El Gallo	Enlace de Larraskitu	9,07	
BI-10	Autopista de Circunvalación de Bilbao por el sur	Enlace de Larraskitu	Enlace de Trapaga	11,31	
A-8	Autopista del Cantábrico	Enlace de Trapaga	L.P. Cantabria	9,63	Tramo Enlace de Trapaga y Enlace del Puerto compartido con AP-8.
GI-20	Variante de Donostia-San Sebastián	Enlace con AP-8 en Erreterria	Enlace con AP-8 en Aritzeta	15,57	
GI-40	Ronda Intxaurren-Martutene-Hospitales	Rotonda Garbera	Conexión GI-20	3,82	
N-634 (1)	De Donostia- San Sebastián a Santander y La Coruña	Donostia-SS enlace GI-2132 Errekalde (San Sebastián)	Ibarsusi (Bilbao)	108,69	

N-634	De Donostia- San Sebastián a Santander y La Coruña	Nocedal BI-628 (Ortuella)	L.P. Cantabria	9,67	
BI-628	Eje del Ballonti	Carmen	Portugalete	4,67	
BI-628	Eje del Ballonti	Balparda	Nocedal	1,62	
BI-30	Circunvalación norte de Bilbao	Enlace de Cruces	Erletxes	20,15	
N-633	Acceso al aeropuerto de Loiu por Aldekoe	BI-30 (Enlace de Derio)	Aeropuerto	4,42	
N-644	Autovía del puerto	A-8	Puerto de Santurtzi	2,73	
N-639	Acceso al puerto por Zierbena	Puerto de Santurtzi (Abra Exterior)	N-634	8,19	
BI-637	De Kukularra a Sopelana	Bi-30 (Enlace de Kukularra)	Sopelana	10,45	
BI-633	De Durango a Ondarroa por Trabakua	Matiena (N-634)	Ondarroa	27,67	
BI-635	De Lemoa a Gernika	Lemoa	Gernika (Bi-2238)	17,05	tramo pk 21+000--23+960 cedido
BI-20 (1)	Circunvalación este de Bilbao	BI-10 (Enlace de Larraskitu)	BI-30 (Enlace de Derio)	8,26	tramo en la zona de Bolueta, entre Miraflores Ibarsusi, cedido
BI-631	De N-633 a Bermeo	Conexión N-633 (Derio)	Bermeo (Bi-2235)	25,93	
BI-11	Acceso a Bilbao por el Norte (Asua-Enekuri)	Bilbao	La Cadena	4,78	

(1) el tramo Ibarsusi-Miraflores forma parte de la Circunvalación Este. El tramo Ibarsusi Miraflores se incorporará al catálogo una vez ejecutada la actuación prevista en el III Plan General de Carreteras

C. CORREDOR DEL EBRO

N-124	De Vitoria-Gasteiz a Logroño por Haro	Intersección Puente Nuevo (A-I)	Briñas (L.P. Rioja)	14,04	
A-124	De Briñas a Logroño por Laguardia (tramo T.H. de Álava)	L.P. La Rioja (Briñas)	L.P. La Rioja	27,93	A excepción del tramo de La Rioja entre San Vicente de la Sonsierra y Samaniego.

D. CONEXIÓN BIZKAIA-BURGOS

BI-636	Corredor del Kadagua	BI-10 (Enlace de Kastresana)	L.P. Burgos	29,95	
--------	----------------------	------------------------------	-------------	-------	--

E. CONEXIÓN BIZKAIA-CANTABRIA

BI-630	De Balmaseda a Carranza	Balmaseda	L.P. Cantabria	23,34	Se exceptúa el paso por el enclave de Trucíos (Cantabria)
--------	-------------------------	-----------	----------------	-------	---

F. CONEXIÓN BURGOS-SANTANDER

N-629	De Burgos a Santoña	L.P. Cantabria	L.P. Cantabria	3,87	Término municipal de Lanestosa. Gestión del Ministerio de Fomento
-------	---------------------	----------------	----------------	------	---

G. CONEXIÓN ÁLAVA-NAVARRA

A-132	De Vitoria-Gasteiz a Lumbier por Tafalla y Estella	Glorieta conexión Salburua	L.P. Navarra en Sta. Cruz de Campezo	38,49	
-------	--	----------------------------	--------------------------------------	-------	--

H. CONEXIÓN ÁLAVA-BIZKAIA

VG-31	Acceso Vitoria- Gasteiz a Bilbao por la autopista AP-68	Puente s/ la Avd. Zadorra en Vitoria-Gasteiz	Enlace de Yurre (A-1)	0,90
N-622	De Vitoria-Gasteiz a Bilbao por la autopista AP-68	Enlace de Yurre (A-1)	Altube (AP-68)	18,45
VG-41	Acceso Vitoria- Gasteiz a Bilbao por Barazar	Vitoria-Gasteiz en Gamarra Mayor	Enlace de Luko (AP-1)	5,54
N-240	De Tarragona a Bilbao por el puerto de Barazar	Enlace de Luko (AP-1)	Galdakao (El Gallo N-634)	45,89
BI-625	De Orduña a Bilbao	Orduña	L.P. Álava	2,96
BI-625	De Orduña a Bilbao	L.P. Álava	N-634	14,77
A-625	De Orduña a Bilbao	L.P. Bizkaia en Orduña	L.P. Bizkaia en Areta	19,79
A-623	De Vitoria-Gasteiz a Durango	Legutio (N-240)	L.P. Bizkaia en Gomilaz	6,04
BI-623	De Vitoria-Gasteiz a Durango	L.P. Álava en Gomilaz	Durango (N-634)	20,86
N-624	Acceso al aeropuerto de Foronda	Intersección A-3606 (Glorieta de Foronda)	Aeropuerto de Foronda	1,88

I. CONEXIÓN ÁLAVA-GIPUZKOA

A-627	De Vitoria-Gasteiz a Eibar	N-240	L.P. Gipuzkoa	5,40
GI-627	De Vitoria-Gasteiz a Eibar	L.P. Álava	Eibar (Maltzaga)	33,85

J. CONEXIÓN ÁLAVA-CANTABRIA

A-624	De Altube a Balmaseda (tramo del T.H. de Álava)	N-622	L.P. Burgos en Antuñano	38,56
BI-624	De Altube a Balmaseda (tramo del T.H. de Bizkaia)	L.P. Burgos	Balmaseda (BI-636)	2,58

K. CONEXIÓN GIPUZKOA-BIZKAIA

AP-636	<i>De Beasain a Durango por Kanpanzar</i>	Beasain (N-I)	Bergara (GI-627)	22,34	
N-636	<i>De Beasain a Durango por Kanpanzar</i>	Bergara (GI-627)	Durango (Gederiaga)	25,10	Solapa con GI-627 de Bergara a Mondragón
BI-638	<i>De Deba a Ondarroa</i>	L.P. Gipuzkoa	Ondarroa	0,90	
GI-638	<i>De Deba a Ondarroa</i>	Deba (N-634)	L.P. Bizkaia	7,90	

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRA ERREGULATZEN DUEN LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEN DUEN LEGE-PROIEKTUA.

Zioen azalpena

Maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko Plan Nagusia definitzea eta erregulatzea eta planari loturiko eskudantzien egikaritza koordinatzea, erakunde komunek dituzten eskumenen barruan.

Azaroaren 8ko 2/1991 Legearen bidez, legearen lehen aldaketa egin zen; aldaketaren helburua zen planaren gai den sarearen katalogoa, eranskinean jasotakoa, eguneratzea, baita araugintza-prozedura arintzea ere, etengabe aldatzen diren zirkunstantzietara hobeto egokitu ahal izateko; horretarako, katalogoa aldatzeko teknika erraztu zen.

Urriaren 4ko 5/2002 Legearen bidez, bigarrenez aldatu zen Legea, planaren gai den den sartutako errepideak berrikusteko helburuarekin.

Maiatzaren 30eko 2/1989 Legeak etengabe aldatzen diren gai batzuk erregulatzen ditu, sareko errepideen katalogoa, esaterako, eta, horrenbestez, beharrezkotzat jotzen da katalogoa aldatzeko prozedura arintzea, eskudantzia Eusko Jaurlaritzari emanaz. Nolanahi ere, Errepideen Plan Orokorren Batzordearen aurretiko txostena beharko da, erakundearteko koordinazioa ziurtatzeko, betiere errespetatuz administrazio bakoitzaren eskumenak.

Sareko errepideen hierarkizazioari dagokionez, sare osagarria erantsi da.

Era berean, egungo legerian indarrean dagoen errepide-sarea izendatzeko printzipio orokor batzuk ere aldatu dira; horren helburua da koordinatzea, batetik, probintzia mugakideetako errepideen izendapenarekin, betiere Plana erregulatzeke baldintzen arabera, eta, bestetik, estatuko legeriarekin (Errepideei buruzko irailaren 29ko 37/2015 Legea eta Estatuko errepideen sareko autopista eta autobideen nomenklatura eta katalogoa aldatzen dituen 1231/2003ko ED), baita sarea hiri barruan kudeatzeko tresna osagarri gisa erabili ahal izatea ere.

Bestalde, beste aldaketa batzuk ere gertatu dira: Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-antolamenduaren eremuan, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako maiatzaren 31ko 4/1990 Legea onartzearen ondorioz; garraioaren eta azpiegituren eremuan, Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 5/2003 Legearen ondorioz, eta, azkenik, ingurumen-eremuan, Ingurumen-ebaluazioari buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen eta Planen eta programen ingurumen-

ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren ondorioz. Aurreko guztiak kontuan, Lege honen bidez 2/1989 Legea Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra egiteko aurreikusitako prozedura aurreikuspen berri horietara egokitu nahi da, lurralde-antolamendurako beste tresna batzuekiko eta ingurumen-araudiarekiko koordinazioa ziurtatzeko.

Era berean, komenigarritzat jo da Plana berrikusteko araubidea aldatzea; hala, plana berrikusiko da baldin eta hala aholkatzen badute komunikazio-bideetako antolamendu-irizpide berriak hartzearen ondoriozko zirkunstantziek edo zirkulazioaren eta egindako jarduketan eboluzioak.

Azkenik, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plana Orokorren gai den katalogo eguneratua sartu da eranskin gisa.

Lege-testuak hamar artikulua ditu, xedapen indargabetzaile bat, azken xedapen bat eta Eranskin bat.

Lehen artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 3. artikulua:

“3. artikulua. Eusko Jaurlaritzari dagokio:

- a) Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra onartzea.
- b) Errepideen Plan Orokorren berrikuspena eta aparteko aldaketak onartzea.
- c) Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren gai den katalogoaren aldaketa onartzea.”

Bigarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 5. artikulua 1. apartatua:

“5. Artikulua.

1.- Lege honen ondorioetarako, Euskal Autonomia Erkidegoko errepideak bost saretan hierarkizatuko dira, beren funtzionaltasunaren arabera: lehentasuneko sarea, oinarritzeko sarea, sare osagarria, eskualde-sarea eta sare lokala.

- a) Lehentasuneko sarean sartuko dira: nazioartekoak; mugetara eta portuetara eta interes orokorreko aireportuetara iristekoak; erkidegoarteko ibilbide luzeko trafiko garrantzitsuak jasaten dituztenak eta ibilgailu astunak eta salgai arriskutsuen karga esanguratsuak, kanpokoak zein barrukoak, jasaten dituztenak.

b) Oinarrizko sarean sartuko dira lehentasuneko sareetan sartzen ez diren errepideak: ibilbide osoak eratuz lurralde historikoa egituratzen dutenak eta zirkulazio handikoak izanik beste lurralde historikoekin eta autonomia-erkidegoekin lotzen direnak.

c) Sare osagarrietan sartuko dira oinarrizko eta lehentasuneko sareetako kapazitate handiko ibilbideak hiri-arteriekin lotzen dituztenak. Sare horrek metropolia sortzen lagunduko du, lurrak eta aglomerazio ez-konexuak integratuz, eta irispidea emango die mugikortasun-sortzaile handiei.

d) Eskualde-sarean sartuko dira zirkulazio handirik jasan gabe inguruko eskualdeekin komunikatzen dutenak.?

e) Sare lokalean sartuko dira aurreko sareetan sartzen ez diren errepideak.”

Hirugarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 6. artikulua:

“6. Artikulua.

1.- EAEko errepideen izenak haien sailkapen hierarkikoaren arabera erabakiko dira, honako printzipio orokor hauei jarraikiz:

a) Errepideen Plan Orokorrean sartzen diren errepideen izendapena Lege honen eranskinean xedatutakoari lotuko zaio.

b) Lehentasuneko sareko kapazitate handiko errepideak autobide edo autobiak direnean, interkonexioen nomenklatura “A”(A-) batekin hasiko da, eta, ordainpekoak badira, “P” (AP-) bat erantsiko da, salbu eta c) apartatuan aurreikusitako kasuetan; jarraian, digituak jarriko dira (bat, bi edo hiru).

c) Hiri barruko edo inguruko errepideen nomenklatura funtzionaltasunaren arabera ezarriko da:

c.1) irispide edo sarbideetan, nomenklatura lurralde historikoaren edo hiriaren kodearekin hasiko da, eta, jarraian, zeroz (0) bestelako bi digitu jarriko dira,

c.2) ibilbide baten parte ez diren ingurabideetan, nomenklatura lurralde historikoaren edo hiriaren kodearekin hasiko da, eta, jarraian, bi digitu jarriko dira, gehienez; digitu horietako bigarrena (0) izango da.

d) lehentasuneko sareko gainerako errepideen nomenklatura “N” batekin hasiko da.

e) Gainerako sareetako errepideen nomenklatura errepide bakoitza igarotzen den lurralde historikoari dagozkion letrekin hasiko da (batekin edo birekin), eta, jarraian, digituak jarriko dira, hiru oinarrizko eta lehentasuneko sareetan, eta lau eskualde-sareetan eta sare lokaletan; oinarrizko sareetan, lehenengo digitua sei (6) edo bat (1) izango da, osagarrian zazpi (7), eskualde-sarean bi (2) eta sare lokalean hiru (3) edo lau (4).

2. Hori hala izanik ere, erkidegoz haraindiko ibilbideetan Estatuko Administrazio Orokorrarekin eta eragindako gainerako erakunde publikoekin koordinatu beharko da izenak jartzeko.

Nazioarteko ibilbideen izenak jartzeko, barne-ordenamenduaren parte diren nazioarteko hitzarmen edo akordioetan ezarritakoari jarraituko zaio, hala dagokionean.

3. Foru-aldundiek modu koordinatuan erabakiko dute planaren gai den sarean sartuta ez dauden errepideen nomenklatura, bat etorritz aurreko apartatuetan ezarritako printzipio orokorrekin.

Errepideen Plan Orokorraren Batzordeak gaiari buruzko gomendio ez-lotesleak egin ahal izango ditu.

Laugarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 7. artikuluko 3. apartatua:

“3.-Planaren gai den sareko errepide-zerrenda Lege honen eranskin gisa dago jasota, eta zerrenda hori aldatzea Eusko Jaurlaritzari dagokio, Dekretu bidez, aurretik foru-aldundiei entzun ondoren eta Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordeak txostena emanda.

Txostena emateko gehieneko epea, eskatu eta handik hilabetera artekoa izango da; epe hori igarota, txostena aldekoa dela ulertuko da.”

Bosgarren artikulua.- Kendu egiten da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 7. artikuluko 4. apartatua.

Seigarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 8. artikuluko 1. apartatua:

“1.- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrak 12 urteko iraupena izango du, gehienez ere, hargatik eragotzi gabe hura berrikustea edo aldatzea.

Eusko Jaurlarizak, I Tituluko 3 Kapituan adierazitako prozeduraren arabera, Plana berrikusi ahal izango du baldin eta hala aholkatzen badute komunikazio-bideetako antolamendu-irizpide berriak hartzearen ondoriozko zirkunstantziek edo zirkulazioaren eta egindako jarduketaren eboluzioak, eta, betiere, planaren indarraldia bukatu aurretik.

Berrikuspenaren ondorengo dokumentua izango da Errepideen Plan Orokor berria, eta aurrekoa indargabetuta geratuko da, automatikoki.”

Zazpigarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 12. artikuluko 6. apartatua:

“6.- Adierazitako aldaketak eginda -hala badagokio—, Aurrerapena izapidetzeari ekingo zaio onartu arte, aurretik txostena egin ondoren Errepideen Plan Orokorren Batzordeak, Lurralde Antolamenduaren Batzordeak eta Euskadiko Garraio Agintaritzak.

Zortzigarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 12. artikuluko 8. apartatua:

“8.-Errepideen Plan Orokorra egiteko, berrikusteko eta aldatzeko, dagokion ingurumen-ebaluazioaren prozeduraren arabera egin beharko da, indarrean dagoen araudiari jarraiki.”

Bederatzigarren artikulua.- Honela geratzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen 13. artikulua:

"13. artikulua.- b) Errepideen Plan Orokorren berrikuspena eta aparteko aldaketak egiteko, haren onarpenerako ezarritako prozedura bera erabiliko da.

Hamargarren artikulua.- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen eranskinaren testua Lege honen eranskineko bera izango da.

XEDAPEN IRAGANKORRA.

Lege hau indarrean hasten denean izapidetzen ari diren prozedurak Lege honetan ezarritakoaren arabera izapidetuko dira.

AZKEN XEDAPENA.

Lege hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta biharamunean sartuko da indarrean.

ERABAKIAREN ERANSKINA EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN GAI DEN SAREAREN NOMENKLATURA ETA KATALOGOA

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN OROKORRAREN GAI DEN SAREAREN NOMENKLATURA ETA KATALOGOA

KODEA	IZENA	HASIERA	AMAIA	L (km)	OHARRAK
A. IPAR-HEGOKO KORRIDOREA ETA NAFARROA-GIPUZKOA LOTURA					
AP-1	Burgos-Kantauri autobidea	N-624 Elkargunea. Forondako biribilgunea (Araba)	Eibar (Gipuzkoa)	46,15	Gainjartzea AP-8rekin Maltzagaren eta AP-8ren arteko loturaren zatian – Frantziarako PM (Behobia)
A-1	Madril-Donostia iparraldeko autobia	Burgos PM Miranda de Ebron	Burgos PM Trebiñoko Konderri hegoaldean	7,75	
A-1	Madril-Donostia iparraldeko autobia	Burgos PM Trebiñoko Konderri iparraldean	Nafarroa FK PM Eginon	55,54	
N-1	Madril-Donostia iparraldeko autobia	Nafarroa FK PM Etzegaraten	Lotura AP-1-AP-8rekin Lasarte-Orian	49,02	
GI-11	N-1 eta GI-20ren lotura Aritzetatik	N-1	GI-20	2,52	
GI-636	Erreteriatik Irunera	Lotura GI-20rekin Pasaian	Muga Frantziarekin (Behobia)	17,23	
A-15	Nafarroa-Gipuzkoa autobidea	Nafarroa FK PM (Berastegi)	AP-8 eta GI-41 lotura Astigarragan	27,19	Gainjartzea N-lekin Andoaingo loturen artean
GI-41	Hegoaldeko sarbidea Donostiara Urumeatik	AP-8 lotura Astigarragan	Amara (Donostia)	2,99	
GI-631	Zumaiatik Zumarragara	Arroa (N-634)	Zumarraga (AP-636)	35,32	
N-121-A	Iruñeatik Irunera	Nafarroako FK PM (Endarlatsa)	Behobiako biribilgunea GI-636	6,56	
VG-11	A-1etik Gasteizera, Frantziarantz	A-1 Ariñezen	Gasteiz Mariturriko bulebarreko biribilgunean	4,97	
VG-21	Gasteiztik A-1era, Frantziarantz	Gasteiz Elorriagan (353,98 kp)	A-1 (Venta del Patio)	9,47	
N-638	Hondarribiko aireporturako sarbidea	Hondarribiko lotura GI-636an	Biribilgunea Hondarribiko saihesbidearen hasieran	2,35	

B. KANTAURIALDEKO KORRIDOREA

AP-8	Kantauriko autobidea	Irun-Behobia	Urgoiti	105,90	
AP-8	Kantauriko autobidea	Larraskituko lotura	Portuko lotura (Bizkaia)	15,48	Metropoliaren Hegoaldeko Saihesbidea (VSM) Trapagako lotura eta Portuko loturaren zatia, A-8rekin partekatutakoa
A-8	Kantauriko autobidea	Urgoiti	Larraskituko lotura	9,07	
BI-10	Bilboko hegoaldeko saihesbideko autobidea	Larraskituko lotura	Trapagako lotura	11,31	
A-8	Kantauriko autobidea	Trapagako lotura	Kantabria PM	9,63	Trapagako lotura eta Portuko loturaren zatia, AP-8rekin partekatutakoa
GI-20	Donostiako saihesbidea	Lotura AP-8arekin Erreterian	Lotura AP-8arekin Aritzetan	15,57	
GI-40	Intxaurrondo- Martutene-Ospitalak erronda	Garbera biribilgunea	GI-20 lotura	3,82	
N-634 (1)	Donostiatik Santander eta Coruña	Donostia GI-2132 lotura Errekalden (Donostia)	Ibarsusi (Bilbo)	108,69	
N-634	Donostiatik Santander eta Coruña	Nocedal BI-628 (Ortuella)	Kantabria PM	9,67	
BI-628	Ballontiko ardatza	Karmen	Portugalete	4,67	
BI-628	Ballontiko ardatza	BaPMarda	Nocedal	1,62	
BI-30	Bilboko iparraldeko saihesbidea	Gurutzetako lotura	Erletxes	20,15	

N-633	Loiuko aireporturako sarbidea Aldekoetik	BI-30 (Derioko lotura)	Aireportua	4,42	
N-644	Portuko autobia	A-8	Santurtziko portua	2,73	
N-639	Porturako sarbidea Zierbenatik	Santurtziko portua (kanpoko Abra)	N-634	8,19	
BI-637	Kukularratik Sopelara	BI-30 (Kukularrako lotura)	Sopelana	10,45	
BI-633	Durangotik Ondarroara Trabakuatik	Matiena (N-634)	Ondarroa	27,67	
BI-635	Lemoatik Gernikara	Lemoa	Gernika (BI-2238)	17,05	21+000--23+960 kp zatia lagata
BI-20 (1)	Bilboko ekialdeko saihsbidea	BI-10 (Larraskituko lotura)	BI-30 (Derioko lotura)	8,26	zattia Bolueta aldean, Miraflores Ibarsusi artean, lagata
BI-631	N-633tik Bermeora	N-633 lotura (Derio)	Bermeo (BI-2235)	25,93	
BI-11	Bilborako sarbidea iparraldetik (Asua-Enekuri)	Bilbo	La Cadena	4,78	

(1) Ibarsusi-Miraflores zatia ekialdeko saihsbidearen barruan dago. Ibarsusi Miraflores zatia katalogoan sartuko da Errepideen III. Plan Orokorrean aurreikusitako jarduera egin ondoren

C. EBROKO KORRIDOREA

N-124	Gasteiztik Logroñora Harotik	Zubi Berriko elkargunea (A-I)	Briñas (Errioxa PM)	14,04	
A-124	Briñastik Logroñora Guardiatik (Arabako LHko zatia)	Errioxa PM (Briñas)	Errioxa PM	27,93	San Vicente de la Sonsierra eta Samaniegoren arteko Errioxako zatia izan ezik

D. BIZKAIA-BURGOS LOTURA

BI-636	Kadaguako korridorea	BI-10 (Kastresanako lotura)	Burgos PM	29,95	
--------	----------------------	-----------------------------	-----------	-------	--

E. BIZKAIA-KANTABRIA LOTURA

BI-630	Balmasedatik Karrantzara	Balmaseda	Kantabria PM	23,34	Turtziozko (Kantabria) enklabea igarobidea salbuesten da
--------	--------------------------	-----------	--------------	-------	--

F. BURGOS-SANTANDER LOTURA

N-629	Burgostik Santoñara	Kantabria PM	Kantabria PM	3,87	Lanestosako udalerrria Sustapen Ministerioaren gestioa
-------	---------------------	--------------	--------------	------	--

G. ARABA-NAFARROA LOTURA

A-132	Gasteiztik Lunbierrea Tafalla eta Lizarratik	Salburuako loturako biribilgunea	Nafarroa PM Santikurutze Kanpezun	38,49	
-------	--	----------------------------------	--------------------------------------	-------	--

G. ARABA-BIZKAIA LOTURA

VG-31	Gasteiztik Bilborako sarbidea AP-68 autobidetik	Zadorra etorbidetik gaineko zubiak Gasteizen	Igorreko lotura (A-1)	0,90
N-622	Gasteiztik Bilbora AP-68 autobidetik	Igorreko lotura (A-1)	Altube (AP-68)	18,45
VG-41	Gasteiztik Bilborako sarbidea Barazarretik	Gasteiz Gamarran	Lukoko lotura (AP-1)	5,54
N-240	Tarragonarik Bilbora Barazarreko mendatetik	Lukoko lotura (AP-1)	Galdakao (Urgoiti N-634)	45,89
BI-625	Urduñatik Bilbora	Urduña	Araba PM	2,96
BI-625	Urduñatik Bilbora	Araba PM	N-634	14,77
A-625	Urduñatik Bilbora	Bizkaia PM Urduñan	Bizkaia PM Aretan	19,79
A-623	Gasteiztik Durangora	Legutio (N-240)	Bizkaia PM Gomilazen	6,04
BI-623	Gasteiztik Durangora	Araba PM Gomilazen	Durango (N-634)	20,86
N-624	Forondako aireporturako sarbidea	A-3606ko elkargunea (Forondako biribilgunea)	Forondako aireportua	1,88

I. ARABA-GIPUZKOA LOTURA

A-627	Gasteiztik Eibarrera	N-240	Gipuzkoa PM	5,40
GI-627	Gasteiztik Eibarrera	Araba PM	Eibar (Maltzaga)	33,85

Gainjartzea N-636rekin Bergara eta Arrasate artean

J. ARABA-KANTABRIA LOTURA

A-624	Altubetik Balmasedara (Arabako LHko zatia)	N-622	Burgos PM Antuñanon	38,56
BI-624	Altubetik Balmasedara (Bizkaiko LHko zatia)	Burgos PM	Balmaseda (BI-636)	2,58

K. GIPUZKOA-BIZKAIA LOTURA

AP-636	Beasaindik Kanpanzartik	Durangora	Beasain (N-I)	Bergara (GI-627)	22,34
N-636	Beasaindik Kanpanzartik	Durangora	Bergara (GI-627)	Durango (Gederiaga)	25,10
BI-638	Debatik Ondarroara		Gipuzkoa PM	Ondarroa	0,90
GI-638	Debatik Ondarroara		Deba (N-634)	Bizkaia PM	7,90



MEMORIA FINAL DEL PROCEDIMIENTO / PROZEDURAREN AMAIERAKO MEMORIA

**PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE
CARRETERAS DEL PAÍS VASCO / EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN
OROKORRA ERREGULATZEN DUEN LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEN DUEN LEGE-PROIEKTUA**



EKONOMIAREN GARAPEN ETA
AZPIEGITURA SAILA

Azpiegitura eta Garraio
Sailburuordetza

Garraio Plangintzaren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONOMICO E INFRAESTRUCTURAS

Viceconsejería de Infraestructuras y
Transportes

Dirección de Planificación del Transporte

FIRMADO DIGITALMENTE POR:

Firmante: **JANIRE BIJUESCA BEDIALAUNETA**

Fecha de la firma: **23/05/2018 10:57:47**

Validación de la firma:  **Correcta**

MEMORIA SUCINTA DEL PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY 2/1989, DE 30 DE MAYO, REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS DEL PAÍS VASCO.

1. DESCRIPCIÓN DE LOS ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA NORMATIVA.

a).- Descripción de los antecedentes y justificación en términos económicos de la necesidad de la disposición.-

Objeto y finalidad de la Ley.

El objeto y finalidad del anteproyecto de ley es la aprobación de la Ley de tercera modificación de la Ley 2/1989, de 30 de Mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, con el objetivo de regular determinadas cuestiones sujetas a constante variación, tales como:

- actualizar el catálogo de las carreteras de la red objeto del plan, agilizando su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, a fin de asegurar de este modo la coordinación institucional, manteniendo absoluto respeto a las competencias de las distintas administraciones.
- modificar la jerarquización de la red y los principios generales de denominación de la red de carreteras.
- adaptar el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco previsto en la Ley 2/1989 a la legislación desarrollada en el ámbito territorial, ambiental y del transporte, con el objeto de asegurar la coordinación con otros instrumentos de ordenación territorial y la normativa medioambiental.
- modificar el régimen de revisión del Plan sujetándola a que se produzcan circunstancias sobrevenidas que así lo aconsejen por la adopción de nuevos criterios de ordenación en las vías de comunicación, o bien, atendiendo a la evolución de los tráficos y de las actuaciones realizadas.

Fundamentos y viabilidad jurídica y material.

Al amparo de lo dispuesto en la Constitución y en el artículo 10.34 de la Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco, se procedió al traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de carreteras y caminos mediante RD 2769/1980, de 30 de diciembre.

No obstante, en lo que respecta a esta materia, hay que tener en cuenta la existencia de una competencia foral en materia de carreteras (artículo 10.34 del Estatuto de Autonomía); competencia exclusiva que por derivarse directamente del Estatuto de Autonomía (artículo 37.3 letra f), primer inciso, en su relación con el mencionado artículo 10.34) forma parte del núcleo intangible del contenido del régimen foral (STC 76/88, FJ 6).

En desarrollo de la previsión estatutaria en materia de carreteras, el artículo 7 a) 8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos, únicamente contempla en favor de las Instituciones Comunes, y al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la CAPV, la aprobación de un Plan General de Carreteras, a cuyo fin se dictó la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, Plan cuya aprobación corresponde a la Administración de la Comunidad Autónoma.

El Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras es competente para la tramitación de la presente disposición general, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.1 s) del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos y en el artículo 21.1. n) del Decreto 74/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras. Asimismo la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras tiene entre sus funciones la de proponer para su aprobación por el Gobierno Proyectos de Ley en materias propias de su competencia, en virtud del artículo 26.8 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, sobre Ley de Gobierno, en relación con el artículo 3 del citado Decreto 74/2017.

Como antecedente, el contenido de la regulación propuesta ha sido objeto de análisis y debate en el seno de la Comisión del Plan General de Carreteras; en concreto, entre otras, en las siguientes reuniones:

- 33ª reunión del Pleno de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 23 de noviembre de 2011.
- 35ª reunión del Pleno de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 19 de julio de 2017.
- 40ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 16 de septiembre de 2010.
- 41ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 21 de mayo de 2010.
- 44ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 10 de abril de 2014.

- 45ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 16 de julio de 2015.
- 46ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 19 de noviembre de 2015.
- 47ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 6 de abril de 2017.
- 48ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco celebrada el 31 de enero de 2018.

Repercusiones en el ordenamiento jurídico.

Por lo tanto la repercusión sobre el ordenamiento jurídico es la tercera modificación de la indicada Ley 2/1989.

Contenido de la regulación propuesta.

La Ley 2/1989, de 30 de mayo, tiene como objeto definir y regular el Plan General de Carreteras del País Vasco, así como coordinar el ejercicio de las atribuciones relacionadas con el mismo, dentro de las competencias de las Instituciones Comunes.

Mediante la Ley 2/1991, de 8 de noviembre, se procedió a la modificación de la Ley 2/1989, de 30 de mayo, en el sentido de actualizar el Catálogo de la Red Objeto del Plan contenido en el Anexo, así como agilizar el procedimiento normativo de acomodación del Catálogo a unas circunstancias en constante variación, facilitando su modificación técnica.

Posteriormente a través de la Ley 5/2002, de 4 de octubre, de segunda modificación de la Ley 2/1989, se procedió a revisar las carreteras integradas en la Red Objeto del Plan.

La Ley 2/1989, de 30 de mayo, regula determinadas cuestiones sujetas a constante variación, tales como el catálogo de las carreteras de la red objeto del plan y se considera que es preciso agilizar su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, a fin de asegurar de este modo la coordinación institucional, manteniendo absoluto respeto a las competencias de las distintas administraciones.

En cuanto a la jerarquización de las carreteras de la red se ha añadido la red complementaria.

Asimismo se modifican algunos de los principios generales de denominación de la red de carreteras vigente en la legislación actual con el objetivo de coordinar, en los términos de la Ley reguladora del Plan, con la denominación de las carreteras de las provincias limítrofes y la legislación estatal contenida en la Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de carreteras y en el RD 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de autopista y autovías de la red de carreteras de Estado, así como de servir de herramienta complementaria para la gestión de la red en los tramos urbanos.

Por otra parte, se han producido variaciones en el ámbito de la ordenación territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a raíz de la aprobación de la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco. Del mismo modo en el ámbito del transporte y las infraestructuras con la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi. Y finalmente, en el ámbito medioambiental, con la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental y el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Por ello a través de esta Ley se adapta el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco previsto en la Ley 2/1989 a estas nuevas previsiones, con el objeto de asegurar la coordinación con otros instrumentos de ordenación territorial y la normativa medioambiental.

Asimismo se estima oportuno modificar el régimen de revisión del Plan sujetándola a que se produzcan circunstancias sobrevenidas que así lo aconsejen por la adopción de nuevos criterios de ordenación en las vías de comunicación, o bien, atendiendo a la evolución de los tráficos y de las actuaciones realizadas.

Finalmente se incluye como anexo el catálogo actualizado de la red objeto del Plan General de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El texto de la Ley se ordena en diez artículos, una disposición derogatoria, una final y un Anexo.

b).- Cuantificación de los gastos e ingresos presupuestarios que ocasiona la entrada en vigor de la disposición.-

b1) Gastos

No comporta gravamen presupuestario.

b2) Ingresos.

No da lugar a ingresos.

c).- Financiación de los gastos presupuestarios y no provenientes del Presupuesto.-

c1) Gastos presupuestarios: La presente disposición no comporta gravamen presupuestario.

c2) Fuentes y recursos extrapresupuestarios: No hay

d).- Financiación de aquellos aspectos de la disposición que incidan o repercutan en materias propias de la Hacienda General del País Vasco.

La entrada en vigor de la disposición no incidirá o repercutirá en materias propias de la Hacienda General del País Vasco, entendiendo como tales las señaladas en el artículo 1.2 del texto refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.

Y ello, porque no afectarán ni al régimen de patrimonio y de contratación actualmente vigente, ni tampoco al régimen de tesorería, endeudamiento o concesión de garantías, ni tampoco a la elaboración y gestión presupuestaria, ni tampoco al sistema de control y contabilidad vigente, ni tampoco al sistema tributario vigente, ni al régimen subvencional y de ayudas vigente.

e).- Descripción del programa económico presupuestario en el que se inserta la disposición propuesta.-

e1) Breve descripción de la Memoria Presupuestaria que justifica la norma y del programa presupuestario en que se inserta

La disposición se enmarca dentro del Programa “5141 Planificación del Transporte”, cuyo Responsable es “03 Desarrollo Económico e Infraestructuras. Dirección de Planificación del Transporte”.

En la correspondiente Memoria se indica que en el ámbito legislativo deberá llevarse a aprobación parlamentaria la modificación de la Ley Reguladora del Plan General de Carreteras con el objetivo principal de adecuar y coordinar la denominación de la red de carreteras de la CAPV y su correspondencia con los territorios vecinos.

e2) Identificación de los objetivos, acciones e indicadores afectados por la entrada en vigor, indicando si hay modificación de los mismos

La norma afecta a los siguientes objetivos, acciones e indicadores:

OBJETIVO: MOVILIDAD SOSTENIBLE

ACCION: Elaboración de estructura normativa vinculada al Plan General de Carreteras.

Tal y como figura en la memoria de los presupuestos del año 2017, el indicador que corresponde es una actuación en esta materia que es la modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras.

e3) Evaluación económica y social de su aplicación (justificación de la relación existente entre la iniciativa que se propone y los objetivos a conseguir y su eficacia en términos económicos frente a otras medidas alternativas que pudieran existir)

Como se ha indicado, la modificación propuesta tiene como objetivo regular determinadas cuestiones sujetas a constante variación, tales como el catálogo de las carreteras de la red objeto del plan, agilizando su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, a fin de asegurar de este modo la coordinación institucional, manteniendo absoluto respeto a las competencias de las distintas administraciones. Se quiere además con la modificación de la Ley adaptar el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras y modificar el régimen de revisión del Plan.

f).- Evaluación del coste que pueda derivarse de su aplicación para otras Administraciones Públicas. Incidencia en los presupuestos de las Administraciones públicas afectadas, en la materia concernida y, en su caso, en el sector de que se trate.

La incidencia presupuestaria que pueda derivarse de la aplicación de la norma en virtud de las competencias de las Diputaciones Forales y Ayuntamientos en materia de carreteras y caminos.

g).- Trámites ante la Unión Europea.

El proyecto no ha de ser objeto de trámite alguno ante la Unión Europea, puesto que no contiene programas o convocatorias subvencionales como tales y por no exigirle ningún instrumento de Derecho de la Unión Europea.

h).- Método para la redacción bilingüe del texto normativo.

El sistema que se utilizará para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8.1 de la Ley 10/1982 del Euskera será el de traducción por el Servicio de Traducción Oficial del Gobierno Vasco de la versión castellana/euskera del texto normativo.

2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE DISPOSICIÓN DE CARÁCTER GENERAL

La tramitación del proyecto de disposición de carácter general ha seguido el iter procesal establecido por la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general.

La tramitación del Anteproyecto de Ley ha sido la siguiente:

1. Orden de iniciación de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras firmada con fecha 07/07/2017.
2. Redacción de propuesta de anteproyecto de ley.
3. Conocimiento común al resto de Departamentos del Gobierno Vasco a través de Legesarea, sin la aportación de observaciones.
4. Orden de aprobación previa de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras firmada con fecha 14/07/2017.
5. Remisión de anteproyecto de ley para informe jurídico del Departamento.
6. Solicitud de informe preceptivo de Normalización Lingüística, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 6/2003, de 22 de diciembre, en relación con el artículo 11 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre.
7. Informe de la Dirección de normalización lingüística de 14/09/2017.
8. Informe jurídico de la Dirección de Servicios del Departamento de 26/07/2017.
9. Remisión para tramite de consulta a las distintas Administraciones y entes de la CAE que pueden resultar afectados, realizada con fecha 28/10/2017:

- Diputación Foral de Gipuzkoa
 - Diputación Foral de Bizkaia
 - Diputación Foral de Alava
 - Ministerio de Fomento
 - Eudel
10. Informe de control económico-normativo, emitido por la Oficina de Control Económico con fecha 29/11/2017.
 11. Solicitud de informe a las Diputaciones Forales de Bizkaia, Gipuzkoa y Alava, sobre el coste presupuestario que pudiera derivarse para las citadas Administraciones de la aplicación del anteproyecto de ley, realizada con fecha 05/12/2017.
 12. Informe jurídico complementario sobre el impacto en la empresa del Anteproyecto de Ley, realizado con fecha 30/01/2018.
 13. Observaciones del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, emitidas con fecha 16/05/2018.
 14. Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, emitido con fecha 27/04/2018.

3. RESUMEN DE LOS INFORMES RECIBIDOS

Informes preceptivos recibidos y su contestación:

- **Informe jurídico de la Dirección de Servicios del Departamento.**

Respecto a las cuestiones de técnica legislativa, se afirma que el anteproyecto se ajusta en líneas generales a la Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, aplicables en virtud de la disposición adicional tercera de la ley 8/2003.

- **Informe de Normalización Lingüística.**

Tras destacar lo dispuesto en el capítulo 17 del Decreto 28/1997, de 11 de febrero, por el que se aprueban las Directrices de Ordenación del Territorio, el Documento Básico de revisión de las citadas DOT y el artículo 7.7 de la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi, concluye que el anteproyecto de ley no tiene repercusión en el uso del euskera.

Contestación: se ha de remarcar que no entra en el objeto de este anteproyecto la aprobación de ningún proyecto o plan.

- **Informe de la Oficina de Control Económico.**

El citado informe concluye que, analizado el texto remitido por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se comprueba la ausencia de contenido económico del mismo, si bien, con las observaciones indicadas en el informe (apartado 9).

A tal efecto, resumimos las observaciones realizadas en el informe de la OCE así como las contestaciones a las mismas:

a)- “El exhaustivo detalle de ausencia de afección no se completa con una alusión expresa a la incidencia en el estado de gastos o ingresos presupuestarios para esta Administración (apartado 6)”.

Contestación: Como así se refleja en el apartado 1.b) de esta memoria, la entrada en vigor de la disposición no comporta gastos ni ingresos presupuestarios para esta Administración.

b)- “No se incluye ninguna evaluación de costes respecto a las otras Administraciones. No consta ninguna intervención de las Instituciones Locales de Euskadi ya sea directamente ya a través de EUDEL, como representante cualificado de las mismas. Se advierte acerca de la idoneidad de haber ahondado y requerido una evaluación de gastos presupuestarios derivados de la aprobación de este nuevo plan a cada una de las Diputaciones Forales, instando a que se aborde con anterioridad a la aprobación del anteproyecto (apartado 7)”.

Contestación: En primer lugar, hemos de precisar que la presente disposición solo afecta a la red de carreteras de titularidad foral, por lo que se ha dado especial participación a las respectivas diputaciones forales en el proceso de tramitación de la misma. Asimismo se ha otorgado el preceptivo trámite de audiencia a EUDEL, como representante cualificado de las entidades locales.

En segundo lugar, atendiendo a lo señalado en el informe de la OCE y en aplicación del artículo 10.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, con fecha 05/12/2017 se ha solicitado a las respectivas Diputaciones Forales la remisión de informe del coste presupuestario que pudiera derivarse para las citadas Administraciones de la aplicación del presente anteproyecto de ley, siendo los datos aportados los siguientes:

-Diputación Foral de Gipuzkoa: En su escrito de fecha 18 de diciembre de 2017 informa que: *“el único coste que pudiera derivarse es el originado por el cambio de denominación de algunas carreteras del catálogo. Esta Diputación Foral haya ha venido actualizando las señales de su red en el mismo sentido de lo previsto en esta modificación. Tan solo quedan pendientes las relacionadas con el actual GI-632, que pasa a denominarse AP-636/N-636. Tras analizar someramente la incidencia, estimamos que el coste rondará los 300.000 euros”.*

-Diputación Foral de Bizkaia: En su escrito de fecha 18 de enero de 2018 informa que: *“la aplicación del anteproyecto supone un cambio en la señalización vertical de las vías afectadas. La valoración obtenida del ajuste de las nuevas modificaciones ascendería a un millón ciento dos mil (1.102.000,00) euros”*.

-Diputación Foral de Alava: En su escrito de fecha 22 de enero de 2018 informa que: *“el coste presupuestario que pudiera derivarse para la Diputación Foral de Alava de la aplicación de la misma será el correspondiente a los gastos que se deriven de la adecuación de la señalización a la modificación de la nomenclatura que se contempla en el Catálogo de la Red de objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco. Por otra parte, adjunto le remito el documento Anexo, Nomenclatura y Catálogo de la Red de objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco, en el que se han incluido, señaladas en rojo, pequeñas correcciones a contemplar en el mismo, en lo que se refiere a la denominación, comienzo, final y observaciones de algunas de las carreteras de la Red Foral de Carreteras de Alava que figuran en dicho Catálogo”*.

c)-*“El expediente no ofrece una visión acerca del impacto en los diversos sectores productivos que pudieran verse implicados, en particular, el transporte de bienes y personas. A este respecto, cabe evidenciar que en el expediente no se ha incorporado el denominado informe de impacto en la empresa que establece el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de apoyo a las empresas emprendedoras y a la pequeña empresa del País Vasco (apartado 7)”*.

Contestación: Como así se indica en el informe jurídico complementario, el anteproyecto de ley no supone impacto en las empresas, ya que no se imponen, en realidad, cargas a las mismas, ni en su constitución, ni en su puesta en marcha ni en su funcionamiento, ya que su objeto es modificar el procedimiento de tramitación del Plan General de Carreteras del País Vasco así como la nomenclatura y denominación de la red objeto del Plan.

d)-*“Se advierte acerca de la falta de constancia de intervención de la Autoridad del Transporte de Euskadi en el expediente mediante la emisión de Informe tal y como, entendemos, requiere el artículo 5, apartado 1.5, letra a) de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi (apartado 8)”*.

Contestación: El artículo 5, apartado 1.5, letra a) de la Ley 5/2003, de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi somete a informe preceptivo del citado órgano *“los planes de carreteras, tanto generales como sectoriales”*. El anteproyecto de ley tiene por objeto modificar el procedimiento de tramitación del Plan General de Carreteras del País Vasco así como la nomenclatura y denominación de la red objeto del Plan, por lo que el citado texto normativo no ha de someterse a

informe preceptivo. Será en el marco de la tramitación del citado Plan General de Carreteras del País Vasco cuando habrá de solicitarse informe preceptivo de la ATE.

- **Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUAE).**

El citado dictamen concluye que informa favorablemente el anteproyecto de ley con las observaciones que figuran en el mismo.

A tal efecto, destacamos resumidamente las observaciones realizadas en el Dictamen de la COJUAE así como las contestaciones a las mismas:

Respecto al procedimiento de elaboración:

64. *“Esto no obstante, la previsión participativa que proyecta introducir el anteproyecto por vía de informe, tanto de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco como de la Autoridad del Transporte de Euskadi, recomendaba que estos órganos hubiesen podido comparecer a fin de poder mostrar su disposición al respecto.*

65. *Igual invitación consultiva del departamento competente en materia de medio ambiente hubiera requerido la previsión de cumplimiento de la normativa vigente sobre evaluación ambiental estratégica de planes y programas que introduce el anteproyecto con ocasión de la elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras.”*

Contestación: Se ha procedido a dar audiencia al Departamento Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, que ha emitido observaciones tanto en relación a la evaluación ambiental como a la participación de la Comisión de Ordenación del Territorio en la tramitación del plan general de carreteras.

Por otra parte, en relación a la comparecencia de la Autoridad del Transporte de Euskadi, no se ha estimado necesaria ya que, tal como señala el propio dictamen, el anteproyecto no hace en este punto más que introducir en la LPGC el reverso de la norma preexistente en materia de transporte (ley 5/2003, de 15 de diciembre), acudiendo a una remisión recepticia.

Asimismo señalar que no se ha estimado necesaria la participación del CES por entender que este anteproyecto no tiene especial repercusión en la política económica.

Respecto al catálogo de carreteras:

73. *“Ahora bien, visto que se transita mediante el anteproyecto desde una situación antecedente de necesaria intermediación de norma con rango de ley a una situación de futuro de disponibilidad prácticamente*

ilimitada de actuación por vía de decreto, parece recomendable que el anteproyecto previera algún criterio sustantivo —además de la garantía procedimental citada— que acompañase al ejecutivo en su tarea de adecuación del catálogo (v.gr.: en el artículo 4.8 de la mencionada Ley estatal 37/2015 se recogen elementos de interés al respecto).”

Contestación: No se estima necesaria la introducción de criterios sustantivos a efectos de adecuación del catálogo.

76.-“Con respecto al anexo que se dictamina, parece modularse convenientemente el tramo referente al Condado de Treviño (supuesto que analizó la STC 132/1998), por una parte; pero, por la otra, el anexo parece seguir incorporando dos tramos o carreteras que fueron objeto de anulación por inconstitucionalidad en la STC 168/2009.

77.-Se pueden identificar con arreglo al fallo de este segundo recurso de inconstitucionalidad dos carreteras o tramos que presentan cierta problemática: (I) correspondiente al A. Corredor Norte-Sur y conexión Navarra-Gipuzkoa, la prevista con Código AP-1, Autopista Burgos-Cantábrico, con comienzo en L.P. Burgos en Miranda de Ebro, y final en Armiñón; y (II) C. Corredor del Ebro, la prevista con Código AP-68, Autopista Bilbao-Zaragoza, con comienzo en Enlace A-8 (Solución Sur), y final L.P. Burgos.”

Contestación: Se procede a eliminar del catálogo de la Red Objeto del Plan la mención a los citados tramos de carreteras.

79.-“Llama la atención sin embargo, que no se haga una mínima referencia de esta nueva realidad normativa (Reglamento (UE) 1315/2013, de 11 de diciembre) en el anteproyecto —objeto de mención, al menos genérica, en la legislación comparada del sector —v.gr.: Ley estatal 37/2015, artículo 4.6. a); Ley Foral 5/2007, artículo 70—; mención que podría recibir ubicación adecuada bien en el artículo 5.1.a), bien en el artículo 6.2.”

Contestación: No se considera necesario añadir una especial referencia al reglamento citado, dado que el objeto de este anteproyecto de ley es diferente a la legislación comparada que se menciona en el dictamen.

Respecto al Plan General de Carreteras:

92.-“Sin embargo, el interés que entraña para el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras la evaluación ambiental se puede encauzar de otra forma, bien previendo la realización del correspondiente informe o estudio de evaluación (v.gr.: Ley estatal 37/2015, artículo 13), bien contemplando la remisión del Avance del Plan al departamento competente en materia de medio ambiente (Ley Foral 5/2007, artículo 14.4).”

Contestación:

De acuerdo a las observaciones del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, se procede a modificar la redacción del artículo octavo del anteproyecto quedando el apartado 8 del artículo 12 de la ley 2/1989 con la siguiente redacción:

“8. La elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras se someterá al procedimiento de evaluación ambiental que proceda, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente sobre la materia.”

Respecto a la técnica normativa:

96.- *“Por lo que se refiere a erratas u omisiones gramaticales, se observa la omisión de una preposición en el artículo tercero del anteproyecto, que da una nueva redacción íntegra al artículo 6 de la LPGC, en cuyo apartado 1, letra d), señala literalmente: “La nomenclatura del resto (de) las carreteras de la red de interés preferente se encabezará con una N”.*

Contestación: Se procede a corregir la citada errata.

97.- *“En el artículo sexto del anteproyecto, que da una nueva redacción íntegra al apartado 1 del artículo 6 de la LPGC, se debería precisar la referencia al capítulo 3 del título I, para distinguirlo de otro capítulo con igual número cardinal de la ley”.*

Contestación: Se procede a añadir la citada precisión referida al apartado 1 del artículo 8 (no 6) de la LPGC.

98.- *“Cabe también plantearse en el artículo séptimo del anteproyecto, que da una nueva redacción al apartado 6 del artículo 12, la conveniencia de mantener el término “anteproyecto” (“...se tramitará el anteproyecto hasta su aprobación”).*

99.- *Siendo el objeto del precepto la modificación del Plan General de Carreteras, que en su inicio se denomina “avance”, parece preferible mantener este término durante todo el proceso hasta su culminación, con la aprobación del Plan, en lugar de sustituirlo por un nuevo término, que puede inducir a considerarlo como un documento distinto y menos acorde con una documentación de naturaleza planificadora”.*

Contestación: Se procede a sustituir el término “anteproyecto” por el término “avance” en el apartado 6 del artículo 12 de la LPGC.

100.- *“En relación con las cuestiones de orden terminológico, cabría unificar las diferentes denominaciones que emplea la LPGC para referirse a una misma realidad.*

101. En concreto, “el catálogo de la red objeto del Plan” (artículo 3, letra c); “Red Objeto del Plan” (artículo 6.2, letra a); “la relación de carreteras de la Red Objeto del Plan será la contenida como anexo” (artículo 7.3); *crean un panorama innecesariamente confuso.*”

Contestación: se considera procedente mantener en los mismos términos las referencias a la Red Objeto del Plan, que ya se recogen en la LPGC, sin haberse generado especial confusión al respecto.

4. **RESUMEN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS**

- **Alegaciones de la Diputación Foral de Bizkaia.**

La Diputación Foral de Bizkaia, mediante escrito de fecha 5 de octubre de 2017, señala que tras la revisión del documento recibido, se han encontrado una serie de observaciones formales, remarcadas en azul, en la denominación de ciertos tramos del Catálogo, que se adjunta corregido.

Contestación: Se procede a corregir el catalogo, respecto al denominación de ciertos tramos. En la 48ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, celebrada con fecha 31 de enero de 2018, se informa a las respectivas Diputaciones Forales del proceso de tramitación del anteproyecto de ley, habiéndose recogido sus observaciones al anexo.

- **Alegaciones de la Diputación Foral de Alava.**

La Diputación Foral de Alava, en su escrito de fecha 22 de enero de 2018, señala pequeñas correcciones a contemplar en el anexo del anteproyecto de ley, en lo que se refiere a la denominación, comienzo, final y observaciones de algunas de las carreteras de la Red Foral de Carreteras de Alava que figuran en dicho Catálogo”.

Contestación: Se procede a corregir el catalogo, de acuerdo a las citadas observaciones. En la 48ª reunión de la Ponencia Técnica de la Comisión del Plan General de Carreteras del País Vasco, celebrada con fecha 31 de enero de 2018, se informa a las respectivas Diputaciones Forales del proceso de tramitación del anteproyecto de ley, habiéndose recogido sus observaciones al anexo.

- **Alegaciones del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda.**

El citado Departamento, en las observaciones emitidas con fecha 16 de mayo de 2018, concluye lo siguiente:

Sugiere la siguiente formulación en relación al procedimiento de evaluación ambiental: “La elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras se someterá al procedimiento de evaluación ambiental que proceda, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente sobre la materia”.

Por otro lado, en cuanto a la participación de la Comisión de Ordenación del Territorio, mediante emisión de informe, en la tramitación del Plan General de Carreteras, a la que también ahora hace referencia expresa el texto propuesto de la ley, señala que resulta nuevamente coherente con la catalogación del plan como PTS, por lo que también en este aspecto manifiesta la conformidad del Departamento.

5. MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL ANEXO: NOMENCLATURA Y CATALOGO DE LA RED OBJETO DEL PLAN.

Las modificaciones del Catálogo, una vez estudiadas las alegaciones y el dictamen de la COJUAЕ, son las siguientes:

- Se refunden las alegaciones formuladas por las Diputaciones Forales de Bizkaia y Alava.
- Se eliminan las siguientes referencias: *(I) correspondiente al A. Corredor Norte-Sur y conexión Navarra-Gipuzkoa, la prevista con Código AP-1, Autopista Burgos-Cantábrico, con comienzo en L.P. Burgos en Miranda de Ebro, y final en Armiñón; (II) C. Corredor del Ebro, la prevista con Código AP-68, Autopista Bilbao-Zaragoza, con comienzo en Enlace A-8 (Solución Sur), y final L.P. Burgos.* Todo ello de acuerdo a lo señalado en el dictamen de la COJUAЕ.

6. MODIFICACIONES REALIZADAS EN EL ARTICULADO DEL ANTEPROYECTO DE LEY.

Las modificaciones del articulado del anteproyecto de ley, una vez estudiadas las alegaciones y el dictamen de la COJUAЕ, son las siguientes:

- Artículo tercero: Se corrige la errata del apartado 1, letra d) del artículo 6 de la LPGC añadiéndose la preposición “de”.
- Artículo sexto: Se añade la precisión al “Título I” en el apartado I del artículo 8 de la LPGC.
- Artículo séptimo: Se sustituye el término “anteproyecto” por el término “avance” en el apartado 6 del artículo 12 de la LPGC.

- Artículo octavo: Se modifica la redacción del apartado 8 del art. 12 de la LPGC, en el sentido propuesto por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda, en relación al sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental del PGCPV.

Fdo: Janire Bijueska Bedialauneta
Directora de Planificación del Transporte
Firmado electrónicamente

**EKONOMIAREN GARAPEN ETA
AZPIEGITURA SAILA**Azpiegitura eta Garraio
Sailburuordetza

Garraio Plangintzaren Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONOMICO E INFRAESTRUCTURAS**Viceconsejería de Infraestructuras y
Transportes

Dirección de Planificación del Transporte

HONAKO HONEK MODU DIGITALEAN SINATUTA:Sinatzailea: **JANIRE BIJUESCA BEDIALAUNETA**Sinadura-data: **2018/05/23 10:57:47**Sinaduraren balidazioa: **Zuzena****MEMORIA LABURRA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO
ERREPIDEEN EGITAMU NAGUSIA ARAUPETZEN DUEN MAIATZAREN
30EKO 2/1989 LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEKO LEGE-
AURREPROIEKTUA IZAPIDETZEKO PROZEDURARENA.****1. AURREKARIAK DESKRIBATZEA ETA ARAUGINTZA-
EKIMENAREN JUSTIFIKAZIOA.****a).- Aurrekarien deskribapena eta xedapena beharrezkoa dela erakusten duten
arrazoi ekonomikoak.-****Legearen xedea eta helburua.**

Lege-aurreproiektuaren xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Egitamu Nagusia araupetzen duen maiatzaren 30eko 2/1989 legea hirugarren aldiz aldatzeko Legea onartzea, etengabe aldatzen diren gai batzuk erregulatzeko asmoz, adibidez hauek:

- Planaren xede den sareko errepideen katalogoa eguneratzea, eta, horretarako, katalogoa aldatzeko prozedura arintzea, Eusko Jaurlaritzaren esku utzita. Nolanahi ere, Errepideen Plan Orokorren Batzordearen aurretiko txostena beharko da, erakundearteko koordinazioa ziurtatzeko, betiere errespetatuz administrazio bakoitzaren eskumenak.
- Sarearen hierarkizazioa eta errepide sareko izendapen-irizpide orokorrak aldatzea.
- Maiatzaren 30eko 2/1989 Legean aurreikusitako Euskadiko Errepideen Plan Orokorra egiteko prozedura egokitzea lurralde-, ingurumen- eta garraio-arloetan garatutako legedira, lurralde antolamenduko beste tresna batzuekin eta ingurumen araudiarekin koordinazioan aritzea bermatzeko.
- Plana berrikusteko araubidea aldatzea; hala, plana berrikusiko da baldin eta hala aholkatzen badute komunikazio-bideetako antolamendu-irizpide berriak hartzearen ondoriozko zirkunstantziek edo zirkulazioaren eta egindako jarduketaren eboluzioak.

Oinarriak eta bideragarritasun juridiko eta materiala.

Konstituzioan eta Euskal Herriko Autonomia Estatutuaren abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoaren 10.34 artikuluan xedatutakoaren babespean, errepide eta bideen arloko Estatuaren zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoren esku utzi ziren abenduaren 30eko 2769/1980 Errege Dekretuaren bitartez.

Hala ere, arlo horri dagokionez, kontuan izan behar da errepideen gaineko eskumen foral bat badela (Autonomia Estatutuaren 10.34 artikulua); eskumen eskusiboa da, zuzenean Autonomia Estatututik ondorioztatzen dena –37.3.f) artikulua, lehenengo tarteak–, eta, 10.34) artikuluekin batera, foru-araubidearen eduki ukiezinaren parte da (Konstituzio Auzitegiaren 76/88 epaia, 6. oinarri juridikoa).

Errepideen arloko aurreikuspen estatutarioaren garapen gisa, Autonomia-Elkarte Osorako Erakundeek eta bertako Kondaira-Lurraldeetako Foruzko Ihardutze-Erakundeek Arteko Harremanei Buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 7 a) 8 artikulua, Euskal Autonomia Erkidegoko errepide sareen koordinazioa bermatze aldera, erakunde erkideei baino ez die aitortzen errepideen plan orokor bat onartzeko aukera; helburu horrekin, Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia (Errepideen Plan Orokorra) araupetzeko Legea onartu zen, eta Autonomia Erkidegoko Administrazioari dagokio Errepideen Plan Orokorra onartzea.

Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saila da eskuduna xedapen orokor hau izapidetzeko, bai Lehendakariaren azaroaren 26ko 24/2016 Dekretuak, Euskal Autonomia Erkidegoko sailak sortu, ezabatu eta aldatu eta horien funtzioak eta jardun-arloak finkatzen dituenak, 7.1 s) artikuluan dioenaren arabera, bai Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen dituen apirilaren 11ko 74/2017 Dekretuaren 21.1. n) artikuluen arabera. Era berean, Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegiturarako sailburuaren funtzioen artean dago bere eskumeneko gaiekin lotutako lege-proiektuak proposatzea Eusko Jaurlaritzari honek onar ditzan, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legearen 26.8 artikuluen arabera, aipatutako 74/2017 Dekretuaren 3. artikuluekin lotuta.

Aurrekari gisa, proposatutako arauketaren edukia dagoeneko aztertuta eta eztabaidatuta dago Errepideen Plan Orokorren Batzordean, zehazki, honako bilera hauetan bestek beste:

- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen osoko bilkuraren 33. bilera, 2011ko azaroaren 23an egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen osoko bilkuraren 35. bilera, 2017ko uztailaren 19an egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 40. bilera, 2010eko irailaren 16an egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 41. bilera, 2010eko maiatzaren 21ean egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 44. bilera, 2014ko apirilaren 10ean egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 45. bilera, 2015eko uztailaren 16an egina.

- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 46. bilera, 2015eko azaroaren 19an egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 47. bilera, 2017ko apirilaren 6an egina.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 48. bilera, 2018ko urtarrilaren 31n egina.

Ordenamendu juridikoan izango duen eragina.

Horrenbestez, ordenamendu juridikoaren gaineko eragina aipatutako 2/1989 Legearen hirugarren aldaketa izango da.

Proposatutako arauketaren edukia.

Maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko Plan Nagusia definitzea eta arautzea, eta planari loturiko eskudantzien egikaritza koordinatzea, erakunde erkideek dituzten eskumenen barruan.

Azaroaren 8ko 2/1991 Legearen bidez, maiatzaren 30eko 2/1989 Legearen lehen aldaketa egin zen; aldaketaren helburua zen planaren gai den sarearen katalogoa, eranskinean jasotakoa, eguneratzea, baita araugintza-prozedura arintzea ere, etengabe aldatzen diren zirkunstantzietara hobeto egokitu ahal izateko; horretarako, katalogoa aldatzeko teknika erraztu zen.

Gerora, urriaren 4ko 5/2002 Legearen bidez, 2/1989 Legea bigarrenenez aldatu baitzuen, planaren xedeko sarean sartutako errepideak berrikusteari ekin zitzaion.

Maiatzaren 30eko 2/1989 Legeak etengabe aldatzen diren gai batzuk arautzen ditu, planaren xede den sareko errepideen katalogoa esaterako, eta, horrenbestez, beharrezkotzat jotzen da katalogoa aldatzeko prozedura arintzea, Eusko Jaurlaritzaren esku utzita. Nolanahi ere, Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen aurretiko txostena beharko da, erakundearteko koordinazioa ziurtatzeko, betiere errespetatuz administrazio bakoitzaren eskumenak.

Sareko errepideen hierarkizazioari dagokionez, sare osagarria erantsi da.

Era berean, egungo legerian indarrean dagoen errepide-sarea izendatzeko printzipio orokor batzuk ere aldatzen dira; horren helburua da, batetik, koordinatzea, Plana arautzen duen legearen arabera, bai probintzia mugakideetako errepideen izendapenarekin, bai estatuko legeriarekin (Errepideei buruzko irailaren 29ko 37/2015 Legea eta Estatuko errepideen sareko autopista eta autobideen nomenklatura eta katalogoa aldatzen dituen irailaren 26ko 1231/2003ko Errege Dekretua), eta, bestetik, sarea hiri barruko tarteetan kudeatzeko tresna osagarri gisa erabili ahal izatea.

Bestalde, arau-aldaketak gertatu dira Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-antolamenduaren eremuan, Euskal Autonomia Erkidegoko Lurraldearen Antolamendurako maiatzaren 31ko 4/1990 Legea onartzearen ondorioz, bai eta garraioaren eta azpiegituren eremuan ere, Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 5/2003 Legearen ondorioz, eta, azkenik, ingurumen-eremuan, [Ingurumen-ebaluazioari](#)

[buruzko abenduaren 9ko 21/2013 Legearen](#) eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2012 Dekretuaren ondorioz. Aurreko guztiak kontuan, Lege honen bidez aurreikuspen berri horietara egokitzen da 2/1989 Legean Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra egiteko aurreikusitako prozedura, lurralde-antolamendurako beste tresna batzuekiko eta ingurumen-araudiarekiko koordinazioa ziurtatzeko.

Era berean, komenigarritzat jotzen da Plana berrikusteko araubidea aldatzea; hala, plana berrikusiko da baldin eta hala aholkatzen badute komunikazio-bideetako antolamendu-irizpide berriak hartzearen ondoriozko zirkunstantziek edo zirkulazioaren eta egindako jarduketaren eboluzioak.

Azkenik, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren xedeko sare eguneratuaren katalogoa sartzen da, eranskin modura.

Lege-testuak hamar artikulua ditu, xedapen indargabetzaile bat, azken xedapen bat eta eranskin bat.

b).- Xedapena indarrean jartzeak eragingo dituen aurrekontu-gastu eta -sarrerak zenbatea.-

b1) Gastuak

Ez du aurrekontu kargarik eragingo.

b2) Sarrerak

Ez du sarrerak eragingo.

c).- Aurrekontu-gastuen eta aurrekontutik ez datozen gastuen finantzaketa.-

c1) Aurrekontu-gastuak: Xedapen honek ez du aurrekontu kargarik eragingo.

c2) Aurrekontutik kanpoko diru-iturri eta baliabideak: Ez dago.

d).- Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren berezko gaitan eragina izan dezaketen xedapeneko alderdien finantzaketa.-

Xedapena indarrean jartzeak ez du eraginik izango EAEko Ogasun Nagusiaren berezko gaitan; hau da, Euskal Autonomia Erkidegoko Herriogasuntza Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen testu bategineko 1.2 artikuluan zerrendatutako gaitan.

Izan ere, ez du eraginik izango egun indarrean den ondare- eta kontratazio-araubidean, ezta altxortegiko, zorpetzeko edo bermeak emateko araubidean, ezta aurrekontuak egiterakoan edo kudeatzerakoan, ezta indarreko kontrol eta kontabilitate sisteman, ezta indarreko tributu-sisteman, ezta indarreko diru-laguntza eta laguntza sisteman ere.

e).- Proposatutako xedapena sartuta dagoen aurrekontu- eta ekonomia-programaren deskribapena.-

e1) Araua justifikatzen duen aurrekontu-memoriaren eta sartuta dagoen aurrekontu-programaren deskribapen laburra

Xedapena “5141 Garraioaren plangintza” programaren barruan dago, zeinaren arduraduna “03 Ekonomiaren Garapena eta Azpiegiturak. Garraio Plangintzaren Zuzendaritza” den.

Dagokion memorian legegintza arloan zehazten denez, Euskadiko Errepideen Plan Orokorra erregulatzen duen Legea Eusko Legebiltzarrak onartu beharko du, helburu nagusia EAEko errepide sareko izendapena egokitu eta koordinatzea izanik, alboko lurraldeetakoekin bat egin dezan.

e2) Araua indarrean sartzeak eragingo dien helburuak, ekintzak eta adierazleak zeintzuk diren zehaztea, eta horietan aldaketarik egin ote den zehaztea

Arauk helburu, ekintza eta adierazle hauei eragiten die:

HELBURUA: MUGIKORTASUN JASANGARRIA

EKINTZA: Errepideen Plan Orokorrekin lotutako egitura arauemailea prestatzea.

2017ko aurrekontuen memorian jasotzen den bezala, dagokion adierazlea arlo honetako jarduketara bat da, hau da, Euskadiko Errepideen Plan Orokorra arautzen duen Legearen aldaketa.

e3) Aplikazioaren ebaluazio ekonomikoa eta soziala (proposatzen den ekimenaren eta lortu beharreko helburuen arteko eta lehendik ere badiren beste neurri batzuen aldean ekonomikoki izan dezakeen eraginkortasunaren arteko erlazioaren justifikazioa)

Adierazi bezala, proposatutako aldatetaren helburua da etengabe aldatzen diren gai batzuk arautzea, sareko errepideen katalogoa, esaterako, eta, horretarako, beharrezkotzat jotzen da katalogoa aldatzeko prozedura arintzea, Eusko Jaurlaritzaren esku utzita. Nolanahi ere, Errepideen Plan Orokorren Batzordearen aurretiko txostena beharko da, erakundearteko koordinazioa ziurtatzeko, betiere errespetatuz administrazio bakoitzaren eskumenak. Horrez gain, lege-aldaketarekin, Errepideen Plan Orokorra egiteko prozedura egokitu eta Planaren berrikuspenerako erregimena aldatu nahi dira.

f).- Araua beste administrazio publiko batzuei aplikatzeak ekar dezakeen kostua ebaluatzea. Ukituko dituen administrazio publikoen aurrekontuetan izango duen eragina, arautuko duen gai horretan izango duen eragina eta, hala balegokio, dagokion sektorean izango duena.-

Araua aplikatzeak aurrekontuetan izan dezakeen eragina, kontuan hartuta foru aldundiek eta udalek errepideen eta bideen arloan dituzten eskumenak.

g).- Europar Batasunean egin beharreko izapideak.-

Ez da inolako izapiderik egin behar Europar Batasunean, proiektuak ez dauka-eta programarik edota diru-laguntza deialdirik, eta ez baitu Europar Batasuneko inolako zuzenbide-tresnak exijitzen.

h).- Araugintza-testua bi hizkuntzetan idazteko metodoa.-

Eusko Jaurlaritzako itzulpen-zerbitzuak arauaren gaztelaniazko/euskarazko bertsioa itzuliko du. Sistema hori erabiliko da Euskararen 10/1982 Legearen 8.1 artikuluan xedatutakoa betetzeko.

2. XEDAPEN OROKORRAREN PROIEKTUA IZAPIDETZEA

Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legeak ezarritako bide prozesala jarraitu zaio xedapen orokorraren proiektua izapidetzean.

Hau izan da lege-aurreproiektuaren izapidetzea:

1. Hasierako agindua, Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegituretako sailburuak 2017/07/07an sinatua.
2. Lege-aurreproiektuaren proposamenaren idazketa.
3. Eusko Jaurlaritzako gainontzeko sailei proposamenaren berri ematea Legesarearen bitartez, oharren ekarpena jaso gabe.
4. Aurretiaz onesteko agindua, Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegituretako sailburuak 2017/7/14an sinatua.
5. Lege-aurreproiektua bidaltzea Sailaren txosten juridikoa egiteko.
6. Hizkuntza Normalizazioari buruzko nahitaezko txostena eskatzea, abenduaren 22ko 6/2003 Legearen 36. artikuluan ezarritakoa betez, abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 11. artikuluekin lotuta.
7. Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostena (2017/09/14).
8. Saileko Zerbitzu Zuzendaritzaren txosten juridikoa (2017/07/26).
9. EAEko eraginpeko gainontzeko administrazio eta erakundeekin kontsulta izapidea egiteko, 2017/10/28an honako hauei bidali zitzaizen zegokien informazioa:

- Gipuzkoako Foru Aldundia.
- Bizkaiko Foru Aldundia.
- Arabako Foru Aldundia.
- Sustapen Ministerioa.
- Eudel.

10. Txostena, Kontrol Ekonomikoko Bulegoarena, ekonomia- eta araudi-kontrolari buruzkoa (2017/11/29).
11. Bizkaiko, Gipuzkoako eta Arabako foru aldundiei txostenak eskatu zitzaizkien 2017/12/05ean, lege-aurreproiektua indarrean sartzeak aipatu administrazioen aurrekontuetan izan zezakeen kostuaren inguruan.

12. Txosten juridiko osagarria, lege-aurreproiektuak enpresetan izan dezakeen inpaktuaren gainekoa (2018/01/30).
13. Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren oharra (2018/05/16).
14. Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena (2018/04/27).

3. JASOTAKO TXOSTENEN LABURPENA

Jasotako nahitaezko txostenak eta erantzunak:

- **Saileko Zerbitzu Zuzendaritzaren txosten juridikoa.**

Legegintzako auziei dagokienez, esan daiteke aurreproiektua oro har bat datorrela lege-proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak egiteko jarraibideekin. Jarraibide horiek Gobernu Kontseiluaren 1993ko martxoaren 23ko Erabakiaren bidez onetsi ziren, eta 8/2003 Legearen hirugarren xedapen gehigarrian ezarritakoaren arabera dira aplikagarriak.

- **Hizkuntza-normalizazioari buruzko txostena.**

Nabarmendu ostean Euskal Autonomi Elkarteko Lurraldearen Antolamendurako Artezpideak behin betiko onesteko otsailaren 11ko 28/1997 Dekretuaren 17. kapituluak, aipatu Lurraldearen Antolamenduaren Artezpideak berrikusteko oinarritzko agiriak eta Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen 7.7 artikulua ezarritakoa, txostenaren ondorioa da lege-aurreproiektuak ez duela eraginik euskararen erabileran.

Erantzuna: Nabarmendu behar da ez dela aurreproiektu honen xedea inolako proiektu edo planik onartzea.

- **Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena.**

Aipatu txostenak ondorioztatzen duenez, Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailak bidalitako testua aztertu ondoren, eduki ekonomikorik ez duela egiaztatu da, betiere, txostenean jasotako oharrekin (9. apartatua).

Hori horrela, Kontrol Ekonomiko Bulegoaren txostenak egindako oharra eta emandako erantzunak laburbiltzen dira jarraian:

a)-“Eragin absentziaren zehaztapen sakona ez da osatu administrazio honen aurrekontu sarreraren edo gastuen egoera-orrietako eraginaren gaineko aipamen espresu batekin (6. apartatua)”.

Erantzuna: Memoria honetako 1.b) apartatuan jasotzen den bezala, xedapena indarrean sartzeak ez du eragingo ez aurrekontu sarrerarik ez gasturik administrazio honentzat.

b)-“Ez da inolako kostu ebaluaziorik sartu gainontzeko administrazioekin lotuta. Ez da Euskadiko tokiko erakundeekin inolako esku-hartzerik jaso, ez zuzenean ez Eudelen bitartez, erakundeekin ordezkari kualifikatu gisa. Foru aldundi bakoitzari honako plan berri hau onartzearen ondoriozko aurrekontu gastuen ebaluazioa bat egitea eskatu izana egokitzen jotzen da eta ebaluazio hori aurreproiektua onartu aurretik egitea eskatzen da (7. atala)”.

Erantzuna: Lehenik eta behin, zehaztu behar dugu xedapen honek foru titulartasuneko errepide-sareari bakarrik eragiten diola, eta, horrenbestez, parte hartze berezia eskaini zaiela foru-aldundiei izapidetze prozesuan. Era berean, EUDELI ere eman zaio nahitaezko entzunaldi izapidea, tokiko erakundeekin ordezkari kualifikatu den aldetik.

Bigarrenik, Kontrol Ekonomiko Bulegoak adierazitakoa kontuan izanik eta abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.3 artikulua aplikatuz, 2017/12/05ean foru-aldundiei eskatu zitzaienten lege-aurreproiektu hau aplikatzearen ondorioz izan zitzaizkiren aurrekontu-kostuaren txostena bidaltzeko. Datu hauek eskaini zituzten:

-Gipuzkoako Foru Aldundia: Hau adierazi zuen 2017ko azaroaren 18ko idazkian: “Etor litekeen kostu bakarria katalogoko hainbat errepideren izen aldaketak eragindakoa da. Foru aldundi honek bere eskumeneko sareko bide-seinaleak eguneratu izan ditu, aldaketa honek aurreikusitako ildo beretik eguneratu ere. Egungo GI-632 errepidearekin lotutakoak baino ez daude eguneratu gabe, AP-636/N-636 izena hartuko luke-eta. Eragina gaineratik aztertu ostean, kostua 300.000 euro ingurukoa litzatekeela aurreikusten dugu”.

-Bizkaiko Foru Aldundia: Hau adierazi zuen 2018ko urtarrilaren 18ko idazkian: “Aurreproiektuaren aplikazioak aldaketa bat dakarkio eragindako bideen seinaleztapen bertikalari. Aldaketara egokitzeak izango lukeen kostuaren balorazioa 1.102.000,00 euro da”.

-Arabako Foru Aldundia: Hau adierazi zuen 2018ko urtarrilaren 22ko idazkian: “Arabako Foru Aldundiarentzat aldaketaren aplikazioak aurrekontuetan izango lukeen kostua seinaleztapena Euskadiko Errepideen Plan Orokorren xede den sareko katalogoan jasotako nomenklatura aldaketara egokitzearen ondoriozkoa litzateke. Bestalde, atxikita ‘Eranskina, Nomenklatura eta Euskadiko Errepideen Plan Orokorren xede den sarearen katalogoa’ dokumentua bidaltzen dizut. Bertan, gorriz adierazita, katalogoan egin beharreko zuzenketa txikiak sartu dira, zehazki katalogoan jasotako Arabako Foru Errepideen Sareko

errepideen izenekin, hasierarekin, amaierarekin eta bestelako oharrekin lotuta.

c)-“Espedienteak ez du aldaketak inplikaturako sektore produktibo ezberdinetan izango litzatekeen balizko eraginaren gaineko ikuspegirik eskaintzen, bereziki, ondasun eta pertsonen garraioa. Ildo horretan, nabarmendu beharra dago espedienteen ez dela Euskadiko Ekintzaileei eta Enpresa Txikiei laguntzeko ekainaren 28ko 16/2012 Legearen 6. artikuluan ezarri bezala enpresetan izandako inpaktuari buruzko txostena jaso (7. atala)”.

Erantzuna: Txosten juridiko osagarrian adierazi bezala, lege-aurreproiektuak ez du inpakturik izango enpresetan, ez baitie inolako kargarik ezartzen ez eraketa unean, ez martxan jartzean ez funtzionamenduan zehar. Izan ere, lege-aurreproiektuaren xedea Euskadiko Errepide Plan Orokorra izapidetzeko prozedura aldatzea da, baita planaren xede den sareko nomenklatura eta izendapena ere.

d)-“Euskadiko Garraio Agintaritzak espedienteen ez duela behar bezala parte hartu ohartarazten da, ez baitu txostenik egin Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legearen 5. artikulua, 1.5 atalak, a) letrak eskatu bezala (8. atala)”.

Erantzuna: Euskadiko Garraio Agintaritzaren abenduaren 15eko 5/2003 Legearen 5. Artikuluak, 1.5 atalak, a) letrak aipatu organoak nahitaezko txostena “*errepide plan orokor zein sektorialetan*” egin behar duela ezartzen du. Lege-aurreproiektuaren xedea, aldiz, Euskadiko Errepide Plan Orokorra izapidetzeko prozedura aldatzea da, baita planaren xede den sareko nomenklatura eta izendapena ere. Horrenbestez, aipatu testu arauemaileak ez du zertan nahitaezko txostenik jaso. Hain zuzen ere, Euskadiko Errepide Plan Orokorra izapidetzearen baitan eskatu beharko da Euskadiko Garraio Agintaritzaren nahitaezko txostena.

- **Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena.**

Irizpena lege-aurreproiektuaren aldekoa da, eta hainbat ohar ere egiten ditu.

Hori horrela, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenean egindako oharra eta emandako erantzunak laburbiltzen dira jarraian:

Lanketa prozeduraren inguruan:

64. “Hori gorabehera, aurreproiektuak bai Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen bai Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostenaren bidez sartu nahi duen partaidetza-

aurreikuspenak gomendatzen zuen organo horiek agertu ahal izatea, horretarako prest daudela erakusteko asmoz.

65. *Halaber, Errepideen Plan Orokorra egiten, berrikusten eta aldatzen denean aurreproiektuak sartzen dituen planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoari buruzko indarreko araudia betetzeko, ingurumen-arloan eskumenak dituen sailari kontsulta egin beharko zitzaion.”*

Erantzuna: Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailari entzunaldia eman zaio, eta oharrak egin ditu bai ingurumen-ebaluazioari buruz bai Lurralde Antolamendurako Batzordeak Errepideen Plan Orokorren izapidetzean izandako parte hartzeari buruz.

Bestalde, Euskadiko Garraio Agintaritzaren agerraldiari dagokionez, ez da beharrezkotzat jo. Izan ere, irizpenak berak adierazten duenez, lege-aurreproiektuak puntu honetan egiten duen bakarra Errepideen Plan Orokorren Legean aurretik garraio arloan zegoen araua sartzeara da (abenduaren 15eko 5/2003 Legea), *remisión recepticia* bezala ezagututako bidalketa bat baliatuta.

Bestalde, aipatu ez dela beharrezkotzat jo Ekonomia eta Gizarte Kontseiluaren parte-hartzea, aurreproiektuak politika ekonomikoan eragin berezirik ez duela uste baita.

Errepideen katalogoaren inguruan:

73. *“Dena den, aurreproiektuaren bidez trantsizio bat gauzatzen da, lege-mailako arau baten bitartekaritza beharrezkoa zen egoera batetik dekretu bidez jarduteko ia mugarik gabeko ahalmena egongo den etorkizuneko egoerara. Hortaz, gomendagarria dirudi aurreproiektuak funtsezko irizpideren bat aurreikusteak —aipatutako prozedura-bermeaz gain— betearazleari katalogoa egokitzeko zereginean laguntzeko asmoz (adib., Estatuko 37/2015 Legearen 4.8 artikuluan horri buruzko elementu garrantzitsuak biltzen dira).”*

Erantzuna: Ez da beharrezkotzat jotzen katalogoa egokitzeko irizpide substantiboak sartzeara.

76.-*“Irizpena eman zaion eranskinari dagokionez, badirudi Trebiñuko Konderriari dagokion tarte behar bezala modulatu dela (132/1998 KAEk aztertu zuen kasua), alde batetik; baina, bestetik, eranskinak, antza, 168/2009 KAEk konstituzio-kontrakotasunagatik deuseztatu zituen bi tarte edo errepide barnean hartzen jarraitzen du.*

77.- *Konstituzio-kontrakotasuneko bigarren errekurtsu horren epaitzarekin bat etorriz, bi errepide edo tarte arazotsu identifika daitezke: (I) A Iparralde-Hegoalde Bideari eta Nafarroa-Gipuzkoa konexioari dagokiona, AP-1 kodea duena, Burgos-Kantauri autobidea, Burgosko PMn (Miranda Ebron) hasten dena eta Armiñónen bukatzen*

dena; eta (II) C. Ebroko Bidea, AP-68 kodea duena, Bilbo-Zaragoza autobidea, A-8 lotunean hasi (Hegoaldeko Soluzioa) eta Burgosko PMn bukatzen dena.

Erantzuna: Ezabatu da aipatu errepide zatien aipamena planaren xedeko sarearen katalogotik.

79.-“Hala ere, deigarria da aurreproiektuan arau-errealitate berri hori inola ere ez aipatzea —behintzat oro har aipatzen baita sektoreko legeria konparatuan (adib. Estatuko 37/2015 Legearen 4.6.a) artikulua, 5/2007 Foru Legearen 70. artikulua)—; egokia litzateke aipamen hori 5.1.a) edo 6.2 artikuluan kokatzea.”

Erantzuna: Ez da beharrezkotzat jotzen aipatu araudiaren erreferentzia berezirik egitea, lege-aurreproiektu honen xedea irizpenean aipatzen den legedia konparatuaren ezberdina baita.

Errepideen Plan Orokorren inguruan:

92.-“Hala ere, ingurumen-ebaluazioak Errepideen Plan Orokorra egiteko prozedurarako duen interesa beste modu batean bidera daiteke, dagokion ebaluazio-azterlana edo txostena egitea xedatuz (adib., Estatuko 37/2015 Legearen 13. artikulua) nahiz planaren aurrerapena ingurumen-arloan eskumenak dituen sailari bidaltzea ezarriz (5/2007 Foru Legearen 14.4 artikulua).”

Erantzuna:

Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren oharrak kontuan izanik, aurreproiektuaren zortzigarren artikulua aldatu da, 2/1989 Legearen 12. artikulua 8. aparatua horrela geratuko delarik:

“8. Errepideen Plan Orokorren lanketa, berrikuspena eta aldaketa dagokion ingurumen ebaluazio prozeduraren menpe izango da, betiere arlo horretan indarrean dagoen legeriaren arabera.”

Teknika arauemailearen inguruan:

96.-“Errata edo ez-esate gramatikalei dagokienez, ikusi da preposizio bat esan gabe geratu dela aurreproiektuaren hirugarren artikuluan, gaztelaniaz; horrek idazketa berri osoa ematen dio EENLren 6. artikuluari, eta hauxe esaten du hitzez hitz 1. apartatuko d) letran: “La nomenclatura del resto (de) las carreteras de la red de interés preferente se encabezará con una N”.

Erantzuna: Zuzendu da akatsa.

97.-“Aurreproiektuaren seigarren artikuluan, idazketa berri osoa ematen baitio EENLren 6. ataleko 1. apartatuari, 1. idazpuruko 3. atalbururako

aipamena zehaztu beharko litzateke, legearen zenbaki kardinal bera duen beste kapitulu batetik bereizteko”.

Erantzuna: Errepideen Plan Orokorren Legearen 8. artikuluan (ez 6) 1. apartatua gehitu da aipatutako zehaztapena.

98.-“Halaber, aurreproiektuaren zazpigarren artikuluan, idazketa berria ematen baitio 12. artikuluko 6. apartatuari, planteatzen liteke komenigarria dela “aurregitasmo” edo “aurreproiektu” terminoari eustea (“...aurregitasmoari onartu arteko biderapenak egingo zaizkio”).

99.- Manuaren xedea Errepideen Plan Orokorra aldatzea denez (hasieran “aintzin-adierazpena” deitzen zaio), hobesgarria dirudi termino horri prozesu osoan eustea, burutu arte, hots, plana onetsi arte, horren ordez termino berri bat erabili beharrean; izan ere, horrek pentsaraz dezake beste dokumentu bat dela, plangintza-izaerako dokumentazioarekin bat ez datorrena”.

Erantzuna: Errepide Plan Orokorren Legearen 12. artikuluko 6. apartatua “aurreproiektu” terminoa “aintzin-adierazpena” terminoagatik ordeztu da.

100.-“Terminologiaren inguruko kontuak direla-eta, EENLk errealitate bera aipatzeko erabiltzen diren izen desberdinak batera litezke.

101. Zehatz-mehatz, “Egitamuaaren gai den Sarearen katalogoa” (3. artikuluko c letra), “Egitamuaaren Gai den Sarea” (6.2 artikuluko a letra), “Egitamuaaren Gai den Sareko errepideen zerrenda Lege honen eranskin gisa jasotakoa” (7.3 artikulua) esapideek panorama nahasia sortzen dute beharrik gabe.”

Erantzuna: Planaren xedeko sareari egindako erreferentziei bere horretan eustea erabaki da, Errepide Plan Orokorren Legean jasota baitaude eta ez baitute nahasmen berezirik sortu.

4. JASOTAKO ALEGAZIOEN LABURPENA

- **Bizkaiko Foru Aldundiaren alegazioak.**

Bizkaiko Foru Aldundiak 2017ko urriaren 5eko idazki baten bidez zehazten duenez, jasotako agiria aztertu ostean egin beharreko hainbat ohar formal aurkitu ditu katalogoko zati batzuen izendapenarekin lotuta. Horrenbestez, katalogoa zuzenduta atxiki du, zuzenketa horiek urdinez markatuta.

Erantzuna: Katalogoa zuzendu da, zati batzuen izendapenaren inguruan egindako oharak kontuan izanda. Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 48.

bileran, 2018ko urtarrilaren 31n egindakoa, lege-aurreproiektuaren izapidetze prozesuaren berri eman zitzaien foru aldundiei, eta beraiek egindako oharrak eranskinean jaso direla azaldu zitzaien.

- **Arabako Foru Aldundiaren alegazioak.**

Arabako Foru Aldundiak, 2018ko urtarrilaren 22ko idazki batean, lege-aurreproiektuaren eranskinean jaso beharreko hainbat zuzenketa txiki egiten ditu katalogoan jasotako Arabako Foru Errepide Sareko hainbat errepideren izendapenaren, hasieraren, amaieraren eta bestelako oharren inguruan.

Erantzuna: Katalogoa zuzendu da, egindako oharrak kontuan izanik. Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorren Batzordearen Ponentzia Teknikoaren 48. bileran, 2018ko urtarrilaren 31n egindakoa, lege-aurreproiektuaren izapidetze prozesuaren berri eman zitzaien foru aldundiei, eta beraiek egindako oharrak eranskinean jaso direla azaldu zitzaien.

- **Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailaren alegazioak.**

Aipatu Sailak, 2018ko maiatzaren 16an egindako oharretan, hau ondorioztatzen du:

Formulazio hau iradokitzen du ingurumen ebaluazioaren prozedurarekin lotuta: “Errepideen Plan Orokorren lanketa, berrikuspina eta aldaketa dagokion ingurumen ebaluazio prozeduraren menpe izango da, betiere arlo horretan indarrean dagoen legeriaren arabera”.

Bestalde, Lurralde Antolamendurako Batzordeak Errepideen Plan Orokorren izapidetzean txosten bat eginez izandako parte-hartzeari dagokionez, proposatutako legearen testuak erreferentzia egiten dio orain espresuki; plana lurralde-plan sektorial katalogatzearekin koherentea dela dio, eta, ondorioz, arlo horretan ere Sailaren adostasuna adierazten du.

5. ERANSKINEAN EGINDAKO ALDAKETAK: PLANAREN XEDEKO SAREAREN NOMENKLATURA ETA KATALOGOA

Katalogoan egindako aldaketak, behin alegazioak eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena aztertuta, honakoak dira:

- Bizkaiko eta Arabako foru aldundiek formulatutako alegazioak bateratu egin dira.
- Honako erreferentziak ezabatu dira: *(I) A Iparralde-Hegoalde Bideari eta Nafarroa-Gipuzkoa konexioari dagokiona, AP-1 kodea duena, Burgos-Kantauri autobidea, Burgosko PMn (Miranda Ebron) hasten dena eta*

Armiñónen bukatzen dena; eta (II) C. Ebroko Bidea, AP-68 kodea duena, Bilbo-Zaragoza autobidea, A-8 lotunean hasi (Hegoaldeko Soluzioa) eta Burgosko PMn bukatzen dena. Hori guztia, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenean adierazitakoarekin bat.

6. LEGE-AURREPROIEKTUAREN ARTIKULUETAN EGINDAKO ALDAKETAK.

Hauek dira lege-aurreproiektuaren artikuluetan egindako aldaketak, behin alegazioak eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena aztertuta:

- Hirugarren artikulua: Errepideen Plan Orokorren Legearen 6. artikuluko 1. apartatuaren d) letrako akatsa zuzendu da, “de” preposizioa gehituz.
- Seigarren artikulua: Errepideen Plan Orokorren Legearen 8. artikuluko I apartatuan “I titulua”-ri buruzko zehaztapena gehitu da.
- Zazpigarren artikulua: Errepide Plan Orokorren Legearen 12. artikuluko 6. apartatuan, “aurreproiektu” terminoa kendu eta “aitzin-adierazpen” terminoa jarri da.
- Zortzigarren artikulua: Errepide Plan Orokorren Legearen 12. artikuluko 8. apartatuaren idazkera aldatu da, Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Sailak egindako proposamena aintzat hartuta, Euskadiko Errepide Plan Orokorra ingurumen-ebaluaziorako prozeduraren mende jartzeari dagokionez.

Sin.: Janire Bijueska Bedialauneta
Garraio Plangintzaren zuzendaria
Elektronikoki sinatua



IV

DICTAMEN DE LA
COMISIÓN JURÍDICA ASESORA DE EUSKADI /
EUSKADIKO AHOLKU BATZORDE JURIDIKOAREN
IRIZPENA

**PROYECTO DE LEY DE TERCERA MODIFICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DEL PLAN GENERAL DE
CARRETERAS DEL PAÍS VASCO / EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEN PLAN
OROKORRA ERREGULATZEN DUEN LEGEA HIRUGARREN ALDIZ ALDATZEN DUEN LEGE-PROIEKTUA**



AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA
COMISIÓN JURÍDICA ASESORA
EUSKADI

**SRA. CONSEJERA DE DESARROLLO ECONÓMICO E
INFRAESTRUCTURAS**

El Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, en la sesión del día 25 de abril de 2018, con la asistencia de los miembros que al margen se expresan, ha examinado su **consulta**, registrada con el nº 44/2018, relativa al **anteproyecto de Ley de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco** (Ref.: DNCG_LEY_135990/17_03).

Tras su deliberación, ha emitido por unanimidad el siguiente dictamen. Expresa el parecer de la Comisión, el vocal Sr. Eskubi Juaristi.

PRESIDENTE:

D. Sabino Torre Díez.

VICEPRESIDENTE:

D. Xabier Unanue Ortega.

VOCAL:

D.ª M.ª Teresa Astigarraga Goenaga.

D. Luis M.ª Eskubi Juaristi.

D. Iñaki Beitia Ruiz de Arbulo.

D.ª Fátima Saiz Ruiz de Loizaga.

D. Imanol Zubizarreta Arteche.

D. Ion Gurutz Echave Aranzabal.

D. Iñaki Calonge Crespo.

D.ª Miren Izaskun Iriarte Irureta.

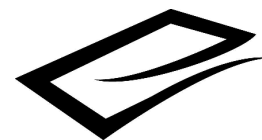
SECRETARIO:

D. Jesús M.ª Alonso Quilchano.

DICTAMEN Nº 64/2018

ANTECEDENTES

1. El 1 de marzo de 2018 ha tenido entrada en esta Comisión la Orden de 28 de febrero anterior de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras por la que se somete a consulta el anteproyecto de Ley de tercera modificación de la Ley reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco.
2. El expediente remitido con la orden que acuerda la consulta y con la versión del anteproyecto sometido a dictamen comprende los siguientes documentos de interés:
 - a) Memoria justificativa.



- b) Orden de inicio.
- c) Primera versión en castellano y en euskera del anteproyecto de ley.
- d) Orden de aprobación previa.
- e) Acta de la 35 sesión ordinaria de la Comisión del Plan General Carreteras País Vasco.
- f) Actualización del catálogo de la red (en castellano y euskera).
- g) Informe de la Asesoría jurídica.
- h) Informe de normalización lingüística.
- i) Observaciones formales al catálogo de la Diputación Foral de Bizkaia.
- j) Memoria sucinta para Oficina Control Económico (OCE).
- k) Texto Anexo de la norma para el informe de la OCE.
- l) Proyecto de norma.
- m) Informe de la OCE.
- n) Solicitud a la Diputación Foral de Álava de informe sobre el coste presupuestario para la aplicación anteproyecto.
- o) Solicitud a la Diputación Foral de Bizkaia de informe sobre el coste presupuestario para la aplicación anteproyecto.
- p) Solicitud a la Diputación Foral de Gipuzkoa de informe sobre el coste presupuestario para la aplicación anteproyecto.
- q) Informe de la Diputación Foral de Álava sobre los costes de la aplicación anteproyecto.
- r) Informe de la Diputación Foral de Bizkaia sobre los costes de la aplicación anteproyecto.
- s) Informe de la Diputación Foral de Gipuzkoa sobre los costes de la aplicación anteproyecto.
- t) Informe jurídico complementario sobre el impacto en la empresa.



- u) Acta de la 48 reunión de ponencia técnica de la Comisión del Plan General Carreteras País Vasco.
- v) Anexo del anteproyecto (en castellano y euskera).
- w) Texto en castellano y en euskera del anteproyecto de Ley de modificación de Ley de Plan General Carreteras País Vasco. Versión euskera.
- x) Memoria para la Comisión Jurídica Asesora Euskadi.

INTERVENCIÓN DE LA COMISIÓN

- 3. Este dictamen se emite al comprender la función consultiva de la Comisión los “anteproyectos de Ley cualquiera que sea la materia y objeto de los mismos”, de conformidad con el artículo 3.1 apartado a), de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi; siempre que no se encuentren incursos en las excepciones que se contemplan, lo que no es el caso.
- 4. En este caso se trata de introducir una nueva modificación en la Ley 2/1989, de 30 de mayo, reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco (LPGC), que había experimentado dos modificaciones más con anterioridad.

DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY

- 5. Como se indica en la memoria justificativa, el objeto del anteproyecto es (i) actualizar el catálogo de las carreteras de la red objeto del plan, agilizando su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco, previo informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, a fin de asegurar de este modo la coordinación institucional, manteniendo el absoluto respeto a las competencias de las distintas administraciones; (ii) modificar la jerarquización de la red y los principios generales de denominación de la red de carreteras; (iii) adaptar el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras del País Vasco previsto en la Ley 2/1989 a la legislación desarrollada en el ámbito territorial, ambiental y del transporte, con el objeto de asegurar la coordinación con otros instrumentos de ordenación territorial y la normativa medioambiental; y (iv) modificar el régimen de revisión del plan sujetándola a que se produzcan circunstancias sobrevenidas que así lo aconsejen por la adopción de nuevos criterios de ordenación en las vías de comunicación, o bien atendiendo a la evolución de los tráficos y de las actuaciones realizadas.
- 6. El anteproyecto, que se ajusta a las singularidades de orden técnico que debe reunir una norma de carácter modificativo, consta de parte expositiva y, en su parte



dispositiva, de diez artículos, numerados ordinalmente, una disposición transitoria y una final, además de un anexo.

7. El texto articulado proyecta dar una nueva regulación íntegra o parcial, o suprimir apartados, en los siguientes preceptos de la LPGC.
8. En el título I —Cuestiones generales—, capítulo II —Competencias—, artículo 3, agrega al Gobierno Vasco la competencia para modificar el catálogo de la red objeto del Plan General de Carreteras.
9. En el capítulo III —Jerarquización y nomenclatura de las carreteras— incorpora en el artículo 5.1 una nueva clase de red llamada complementaria.
10. En el artículo 6 del mismo capítulo se introducen nuevos criterios denominativos y de nomenclatura para nuevas clases de carreteras o de tramos de carreteras (interconexiones de alta capacidad de red de interés preferente, tramos urbanos o periurbanos), además de sustituir referencias anteriores (artículo 20.3 del Estatuto de Autonomía —EAPV—, por convenios o acuerdos internacionales), o concretar órganos (órganos forales, por diputaciones forales).
11. En el título II —Del plan general de carreteras—, capítulo I —Concepto, ámbito y vigencia—, artículo 7, se atribuye también al Gobierno Vasco la competencia para modificar la relación de carreteras de la red objeto del plan, que antes residía en el Parlamento.
12. Se suprime además el anterior apartado 4 del mismo artículo, que atribuía determinadas competencias secundarias al propio Gobierno Vasco.
13. En el artículo 8, modifica su apartado 1, previendo la posibilidad de que el Plan General de Carreteras pueda ser revisado por circunstancias sobrevenidas (adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías de comunicación, evolución de los tráficos y actuaciones realizadas) con antelación a finalizar el periodo de vigencia de los doce años.
14. En el capítulo II —Procedimiento de elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras—, artículo 12, se da nueva redacción al apartado 6 a fin de precisar la preceptividad de emisión de informe por la Comisión del Plan General de Carreteras, así como para introducir análogos informes preceptivos de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco y de la Autoridad del Transporte de Euskadi.
15. En este mismo artículo 12 se introduce un nuevo apartado 8 para señalar que durante el procedimiento de elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras se aplicará la normativa vigente relativa al procedimiento de evaluación



ambiental estratégica de planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

16. En el artículo 13 se establece que la revisión (*in genere*, sin aditamentos) o modificación del Plan General de Carreteras se realizará por el mismo procedimiento establecido para su aprobación.
17. Por último, se sustituye el anexo de la LPGC a fin de actualizar el Catálogo de la Red objeto del Plan General de Carreteras del País Vasco.

CONSIDERACIONES

I ASPECTOS COMPETENCIALES

18. Como ya dijimos en el Dictamen 89/2000, correspondiente a la segunda modificación de la LPGC, la delimitación competencial constitucional y estatutaria entre el Estado y las comunidades autónomas existente en general en materia de carreteras, asentada fundamentalmente en la Sentencia de 18 de marzo de 1998 del Tribunal Constitucional (STC 65/1998), luego confirmada y matizada desde otra perspectiva por la STC 132/98, opera, en primer término —cuando las carreteras se consideran desde la perspectiva de bienes de dominio público—, con arreglo a los respectivos títulos competenciales previstos, para el Estado, en el artículo 149.1.24 de la Constitución (CE), y para las comunidades autónomas, en sus respectivos preceptos estatutarios en correspondencia con el artículo 148.1.5 CE. Con arreglo a esta delimitación se establece un reparto material que permite hablar de carreteras de competencia exclusiva estatal o autonómica según cuál sea el transcurso territorial, inter o intraautonómico, de su itinerario, combinándose dicho criterio con el del interés general o supraautonómico de la carretera, viniendo a coincidir con la respectiva titularidad de la carretera.
19. La peculiaridad que se ofrece en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) respecto al indicado panorama es la existencia de una competencia foral en materia de carreteras (artículo 10.34 del EAPV); competencia exclusiva que, por derivarse directamente del Estatuto de Autonomía —artículo 37.3 letra f), primer inciso, en su relación con el mencionado artículo 10.34—, forma parte del núcleo intangible del contenido del régimen foral (STC 76/1988, FJ 6).
20. En desarrollo de la previsión estatutaria en materia de carreteras, el artículo 7.a).8 de la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de relaciones entre las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma y los órganos forales de sus territorios históricos (LTH), únicamente contempla en favor de las instituciones comunes, y al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma del País



Vasco (CAPV), la aprobación de un Plan General de Carreteras, a cuyo fin se dictó la LPGC.

21. Aun cuando la LPGC tiene una finalidad limitada, la naturaleza planificadora de la intervención prevista en la misma —y que su propio texto asienta en las facultades y títulos competenciales de las instituciones comunes relativos a la coordinación en materia de carreteras —artículo 7.a).8 LTH—, la ordenación del territorio (artículo 10.31 EAPV) y la promoción y planificación de la actividad económica (artículo 10.25 EAPV)—, hace que entre en juego otra perspectiva desde la que observar las carreteras y la posible incidencia de otros títulos competenciales del Estado, como los que se derivan de los artículos 149.1.13 CE, bases y planificación general de la actividad económica; 149.1.24 CE, obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma; y 149.1.21 CE, régimen general de las comunicaciones, y tráfico y circulación de vehículos a motor, tal como se vino a señalar en la STC 132/1998 con relación al análisis constitucional precisamente de la LPGC.
22. Con posterioridad, diversas resoluciones de la Comisión Arbitral (en concreto, las resoluciones 1, 4 y 6/2003) han venido a confirmar —esta vez desde un punto de vista interno de la CAPV— la delimitación, en ocasiones tangencial, entre la competencia en materia de carreteras y la de gestión del tráfico. Citaremos la Resolución 1/2003 de 24 de febrero, a fin de señalar:

La delimitación conceptual de lo que se entiende por competencia de las Administraciones Públicas en tema de carreteras y lo que sus atribuciones representan en orden a la gestión de tráfico, no parece, en principio, pacífica ni cómoda de llevar a cabo. Debe quedar constancia de que sólo un razonamiento cuidadoso descubre y traza la línea divisoria de ambas competencias.

La competencia adjudicada a la Diputación Foral respecto de esas vías, consta, cuando menos, de la titularidad del dominio público —inherente a la fisonomía del derecho real administrativo pleno que se contempla— y de la posesión-gravamen que, al modo de carga ineludible, entra en juego para mantener el bien público a disposición de los usuarios del tránsito rodado y dotarle de condiciones aptas para cumplir los fines y utilidades a que se destina. Los usuarios que transitan por las vías públicas —en su calidad de titulares de sendos derechos reales administrativos de goce limitado— adquieren y actúan la posesión itinerante que esa modalidad de circulación pone a su alcance y hace posible la satisfacción de unos derechos subjetivos —de naturaleza y origen muy varios— que, sin la movilidad derivada de tal acceso, se frustrarían o quedarían incompletos.



El Departamento de Interior del Gobierno Vasco asume, en lo que a la gestión de tráfico concierne, un haz de competencias que engendran actos administrativos encaminados a un objetivo doble. Pretenden, de una parte, que el tráfico rodado —desenvuelto sobre el espacio físico coincidente con el trazado superficial de las vías públicas— conserve las condiciones de seguridad normalizada que, según un sano juicio de razón, neutralicen cualesquiera inconvenientes o entorpecimientos derivados del caos circulatorio, el ritmo exacerbado o la excesiva lentitud del tránsito vial. Intentan, de otra parte, impedir que los episodios del tráfico rodado causen daños directos o pongan en trance de peligro inminente los derechos a la vida y la integridad física de quienes intervienen activamente en sus operaciones, o atenten contra la indemnidad de las personas o bienes transportados a través de las vías públicas.

23. En este apartado conviene advertir de los pronunciamientos de inconstitucionalidad que acompañaron a las sentencias del Tribunal Constitucional 132/1998 —recurso interpuesto contra la LPGC, en su versión original— y 168/2009 —recurso contra la Ley 5/2002, de 4 de octubre, de segunda modificación de la LPGC— ya que, como se verá más adelante, supusieron la anulación de determinados tramos de carreteras que continúan contemplándose en el anexo del anteproyecto.

II PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN

24. La Comisión (por todos, dictámenes 39/1999 y 84/2003) viene señalando habitualmente que, al abordar el examen del procedimiento de elaboración de los anteproyectos de ley en el seno del ejecutivo, tiene en cuenta que “el legislador no ejecuta la Constitución, sino que crea derecho en libertad dentro del marco que esta ofrece, en tanto que en el ejercicio de la potestad reglamentaria se opera de acuerdo con la Constitución y las leyes (art. 97 CE)” (entre otras, STC 209/1987, de 22 de diciembre), por lo que, salvo los casos en que la Constitución, el EAPV o, en ocasiones, las leyes orgánicas prevean algún trámite específico —supuestos ciertamente excepcionales en nuestro ordenamiento—, aquel examen es esencialmente un instrumento para estudiar la racionalidad de la regulación proyectada, esto es, su utilidad (con el concreto contenido propuesto) para alcanzar los objetivos que persigue su dictado.
25. Ello obliga a la Comisión a proceder con flexibilidad, siendo la finalidad de su dictamen contribuir al acierto de la regulación proyectada, sin que ello impida realizar observaciones sobre la elaboración del anteproyecto, de la memoria y del resto del expediente que lo acompaña.



26. A estos efectos, contamos con un importante instrumento de referencia como es la Ley 8/2003 de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general (en adelante LPEDG), que pretende orientar la actividad del Gobierno a fin de que procure seguir en la redacción de los proyectos de ley la misma metodología que emplea para elaborar las disposiciones generales.
27. Para realizar su análisis del procedimiento de elaboración de los proyectos de ley, la Comisión ha sistematizado las pautas de la LPEDG y viene distinguiendo: (i) una fase inicial, que se desenvuelve en el seno del órgano promotor de la iniciativa y cuyo principal objetivo es fijar el texto inicial, exteriorizar las razones que lo sustentan y elaborar la documentación que en cada caso resulte necesaria para la realización de los sucesivos trámites; (ii) una fase de apertura del procedimiento a los sectores y administraciones potencialmente afectadas por aquella; (iii) una fase de informes —preceptivos y facultativos— y; (iv) una fase final, en la que el órgano impulsor, tras evaluar el entero iter procedimental, establece el texto definitivo y elabora los documentos finales —memoria justificativa y económica—.
28. Resulta oportuno recordar aquí que el inicio del procedimiento de elaboración del proyecto ahora informado se produjo ya con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas (LPAC), por lo que las determinaciones novedosas que pueda encerrar esta ley, con incidencia en ciertos trámites afectantes al ejercicio de la iniciativa legislativa y de la potestad reglamentaria —singularmente los artículos 129, principios de buena regulación; 132, planificación normativa; y 133, participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de ley y reglamentos; formalmente declarados de carácter básico—, habrían de tenerse en cuenta.
29. A este respecto, procede advertir también de la aprobación por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 12 de diciembre de 2017 de las Instrucciones sobre la aplicación del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general (cuya publicación en el BOPV ha dispuesto la Resolución 32/2017, de 12 de diciembre, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento), que pretende orientar la armonización de las normas novedosas de la ley estatal con los trámites previstos en la ley vasca.
30. Si bien las referidas instrucciones no resultarían estrictamente aplicables al proyecto —la elaboración de este se inició con anterioridad a que surtiera efectos el acuerdo—, no cabe duda que proporcionan a la postre los criterios que deben regir el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) previsto en la LPEDG tras el dictado de la LPAC.



31. Teniendo en cuenta estos criterios, cabe señalar que en la memoria justificativa del proyecto, previa a la orden formal de inicio del procedimiento (23 de junio de 2017), se da cuenta del objeto del anteproyecto de ley y de su viabilidad, indicando: (I) las atribuciones competenciales de la CAPV, Gobierno Vasco y departamento proponente de la iniciativa legislativa; (II) las reuniones que celebró la Comisión del Plan General de Carreteras con el fin de tratar del anteproyecto; (III) el contenido de las modificaciones que se introducen en la LPGC; (IV) la ausencia de costos o ingresos o de necesaria financiación que se derivan por el anteproyecto; (V) las previsiones que se pueden señalar en relación con el programa económico presupuestario en el que se incluye el anteproyecto; (VI) se indica que puede implicar costos derivadamente para las diputaciones forales y ayuntamientos por sus competencias en materia de carreteras; y (VII) no precisa de trámites ante la Unión Europea.
32. Mediante Orden de 30 de junio de 2017 de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se acordó el inicio del procedimiento de elaboración del anteproyecto, señalándose que se realizará una memoria económica sobre los costos de la iniciativa, adelantando que no supondrá ningún gasto para el departamento.
33. Se destaca que la iniciativa se publicará en las plataformas *Legesarea*, *Legegunea* y *Tramitagune*; y recoge a continuación los trámites que deberán seguirse, señalando que la iniciativa se entiende dispensada del trámite de audiencia porque no afecta a los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos y ciudadanas, o porque no tiene un impacto significativo en la actividad económica, ni impone obligaciones relevantes a los destinatarios. Se aprobará por la consejera de forma definitiva y se iniciará el trámite de consultas a otras administraciones que puedan resultar afectadas (diputaciones forales, ayuntamientos y Administración del Estado).
34. Señala los informes que resultarán recabables —Asesoría jurídica, Normalización Lingüística, Oficina de Control Económico, Comisión Jurídica Asesora de Euskadi— así como la exención del informe de impacto en función del género ya que, conforme a las Directrices sobre la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, aprobadas por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de agosto de 2012, se considera que constituye una modificación de otra norma vigente, sin que incida de forma sustancial en la situación de mujeres y hombres. Sobre los actos posteriores, se indican la elaboración de la memoria sucinta del procedimiento, aprobación por el Consejo de Gobierno y los trámites parlamentarios subsiguientes.
35. Se da cuenta, por último, de que se dará cumplimiento al Acuerdo del Consejo de Gobierno de 14 de mayo de 2013 por el que se aprueban las medidas para la elaboración bilingüe de las disposiciones de carácter general que adopten la forma de



ley, decreto legislativo, decreto u orden, con asignación de la traducción al Servicio Oficial de Traductores del Instituto Vasco de Administración Pública.

36. Mediante Orden de 12 de julio de 2017, la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras aprueba con carácter previo el anteproyecto y ordena que prosigan los trámites que procedan. A la orden se acompaña un texto inicial del anteproyecto, redactado en castellano (versión de 12 de julio de 2017)
37. Figura un acta de la sesión de la Comisión del Plan General Carreteras País Vasco de fecha 19 de julio de 2017, en la que se trata, entre otros puntos, del anteproyecto de modificación de la LPGC, dándose el visto bueno al borrador redactado.
38. Se incorpora un catálogo de la red objeto del Plan General de Carreteras actualizado a fecha 20 de julio de 2017.
39. En cuanto al análisis jurídico de la iniciativa (artículo 7.3 de la LPEDG), se ha emitido un informe por la Asesoría jurídica del departamento autor de la iniciativa, en el que se da cuenta de la tramitación seguida por vía *Tramitagune*, con los actos formales desencadenados, de los títulos competenciales que amparan la iniciativa y de las modificaciones no sustanciales introducidas en el catálogo en fechas anteriores, hasta desembocar en el anteproyecto.
40. Señala la estructura de este, pasando a pormenorizar algunos aspectos del mismo, como: las nuevas atribuciones del Gobierno Vasco; la facultad de modificación de la relación de carreteras de la red; iguales facultades para la modificación extraordinaria y para la revisión del Plan General de Carreteras; la posibilidad de revisión del mismo plan durante el plazo de vigencia, y la supresión de obligaciones revisoras preestablecidas; las previsiones de nuevas coordinaciones sectoriales; la nueva clase de redes viarias y los nuevos criterios denominativos y de nomenclatura viaria.
41. Continúa el informe señalando los criterios procedimentales aplicables a las iniciativas de rango legal y recoge los trámites que deberá seguir el anteproyecto a continuación.
42. Se incorpora al expediente un texto del anteproyecto en euskera (en fecha 28 de agosto de 2017) y el catálogo de carreteras correspondiente.
43. También ha informado la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas, analizando el expediente desde su punto de vista, constatando: (I) la falta de redacción inicial del anteproyecto en euskera, tal como aconsejan diversas normas y directrices (Decreto 128/2007, LPEDG, Acuerdo del Consejo de Gobierno de 14 de mayo de 2013, V Plan de normalización del uso del euskera), habiéndose recurrido a una traducción posterior; y (II) recuerda las previsiones de las Directrices de Ordenación del Territorio en cuanto a aprovechar los



desarrollos de redes de transporte para crear espacios que faciliten procesos de conocimiento y de transmisión lingüística interpersonales, analizando y considerando la presencia del euskera a la hora de elaborar los planes de carácter territorial.

44. Se recibió un escrito de alegaciones de la Diputación Foral de Bizkaia (5 de septiembre de 2017) haciendo ver la necesidad de introducir ciertas correcciones de carácter formal en el catálogo de carreteras del anexo.
45. La primera memoria del procedimiento de elaboración (de 22 de noviembre de 2017) da cuenta de los trámites realizados a partir del dictado de las órdenes de inicio y de aprobación previa del anteproyecto, haciendo constar la remisión a las diputaciones forales, EUDEL y Administración del Estado —Ministerio de Fomento—; los informes emitidos por la Asesoría jurídica departamental y la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas; el escrito de alegaciones de la Diputación Foral de Bizkaia; y las modificaciones introducidas en el catálogo (identificaciones, toponimias, inicios y finales de tramos, corrección de tramo de alguna variante).
46. Se incorporan los textos y anexos del anteproyecto, en sus dos versiones lingüísticas, correspondientes a la fecha de 22 de noviembre de 2017.
47. El informe de la OCE, de fecha 29 de noviembre de 2017, hace un repaso somero de las competencias departamentales para adoptar la iniciativa, señalando las modificaciones más importantes que acoge la misma, remitiéndose a la exposición de motivos del anteproyecto al fin de conocer las restantes novedades.
48. Admite que el anteproyecto no implicará costos ni repercusiones a la hacienda general de la CAPV, si bien las tendrán en las demás administraciones públicas, respecto de las que indica que no se ha efectuado cálculo alguno. Solicita que se incorporen al menos antes de proceder a la aprobación del anteproyecto.
49. Hace constar además que tampoco figura la llamada a EUDEL, la ausencia del impacto en sectores como el del transporte de bienes y personas y la omisión del informe del impacto de empresa y recuerda las exigencias de la LPEDG con respecto a la memoria económica. Considera que se ha preterido por último el informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi.
50. Aunque el anteproyecto carece de contenido económico, concluye realizando algunas observaciones.
51. Como consecuencia de estas observaciones se solicitó, con fecha 5 de diciembre de 2017, de las tres diputaciones forales la realización de un cálculo del coste presupuestario que les podría suponer la aplicación del anteproyecto.



52. La Diputación Foral de Gipuzkoa (21 de diciembre de 2017) indicó que solo le supondría la corrección de alguna denominación y que ha venido adaptándose a lo previsto en la modificación del anteproyecto. Realiza un costo estimado de 300.000 euros.
53. La Diputación Foral de Bizkaia (24 de diciembre de 2017) realiza un cálculo de las modificaciones que asciende a 1.102.000 euros.
54. La Diputación Foral de Araba (25 de enero de 2018) señala que el costo será el resultante de la necesidad de adecuar la señalización de la nomenclatura al anexo del anteproyecto, sin concretar una cuantía, realizando correcciones respecto a algunas de las carreteras forales incluidas en el catálogo.
55. Por la Asesoría jurídica del departamento promotor se emite (30 de enero de 2018) un informe complementario sobre los efectos de la norma en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas, señalando que el impacto del anteproyecto no implicará cargas, ni afectará en los aspectos señalados.
56. Se incorpora nueva acta de la sesión de 31 de enero de 2018 de la Comisión del Plan General de Carreteras, en la que se informa del estado de tramitación del anteproyecto, de su última versión y de las previsiones temporales de su dictado.
57. Se incorporan las versiones del anteproyecto y sus anexos, en los dos idiomas oficiales, con fecha 22 de febrero de 2018.
58. La segunda memoria procedimental, de fecha 22 de febrero de 2018, da cuenta de los trámites sustanciados, dando respuesta a los informes y alegaciones agregados a la memoria anterior. Respecto al informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas señala que el anteproyecto no aprueba ningún plan. Con respecto a las observaciones de la OCE indica que: (I) los costos para diputaciones forales se han saldado con solicitudes dirigidas a ellas e informes emitidos por las propias diputaciones forales, que han dado cuenta de sus propias estimaciones; (II) a EUDEL se le concedió audiencia; (III) no hay impacto en sectores económicos como el transporte, ni para las empresas; (IV) el informe de la Autoridad del Transporte de Euskadi incide en la elaboración de planes, y el anteproyecto afecta a la tramitación procedimental del Plan General de Carreteras, nomenclatura y denominaciones de la Red objeto del Plan; más adelante, cuando se tramite el propio Plan General, será el momento de solicitar el informe. Indica por último las correcciones que se han introducido en el catálogo una vez observadas las alegaciones recibidas.
59. La Comisión considera que en la tramitación del anteproyecto se han observado en general los trámites previstos en la LPEDG, considerando la limitada finalidad que cumple la LPGC (artículo 1): definir y regular el Plan General de Carreteras del País



Vasco y coordinar el ejercicio de las atribuciones relacionadas, dentro de las competencias de las instituciones comunes.

60. A dicho fin —conforme se expone en el citado Acuerdo del Consejo de Gobierno de 12 de diciembre de 2017—, la tramitación seguida por vía *Tramitagune*, que el informe jurídico departamental señala haberse sustanciado, habría servido para cumplimentar la invitación general a la ciudadanía para pronunciarse acerca de los distintos aspectos del anteproyecto, así como para cumplir con las obligaciones de información activa derivadas de la legislación sobre transparencia.
61. Por otra parte, el protagonismo que cobran los entes competentes en materia de carreteras, singularmente las administraciones públicas de distinto ámbito territorial, hace que en el contenido de la LPGC adquieran relevancia los aspectos de carácter procedimental y organizativo.
62. A este fin, en el procedimiento han participado los entes forales como principales agentes implicados en la ejecución del Plan General, por resultar los órganos competentes en materia de carreteras dentro de la CAPV; entes que ostentan representación y han participado en las numerosas sesiones preparatorias que ha celebrado la Comisión del Plan General de Carreteras en relación con el anteproyecto.
63. La representación de los entes municipales, administraciones igualmente susceptibles de resultar titulares de carreteras y de ejercer competencias en el dominio público viario, se ha encauzado por vía de EUDEL, habiendo tenido ocasión de participar en la tramitación del anteproyecto.
64. Esto no obstante, la previsión participativa que proyecta introducir el anteproyecto por vía de informe, tanto de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco como de la Autoridad del Transporte de Euskadi, recomendaba que estos órganos hubiesen podido comparecer a fin de poder mostrar su disposición al respecto.
65. Igual invitación consultiva del departamento competente en materia de medio ambiente hubiera requerido la previsión de cumplimiento de la normativa vigente sobre evaluación ambiental estratégica de planes y programas que introduce el anteproyecto con ocasión de la elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras.
66. La Comisión observa finalmente que, con ocasión de la tramitación del anteproyecto origen de la segunda modificación de la LPGC, se dio oportunidad de participar en su elaboración —sin que en el presente se haya concedido— al Consejo Económico y Social; estimándose en el dictamen la repercusión que el establecimiento de los itinerarios tiene en general en la política económica.



III ANÁLISIS DEL ANTEPROYECTO DE LEY

A) Consideraciones generales

67. Destacando entre otros fines que fundamentan el anteproyecto que se pretende “actualizar el catálogo de las carreteras de la red objeto del Plan, agilizando su procedimiento de modificación mediante su atribución al Gobierno Vasco”, por una parte; y, por la otra, que persigue “modificar el régimen de revisión del Plan sujetándola a que se produzcan circunstancias sobrevenidas que así lo aconsejen”, conviene resaltar ciertas características de los dos objetos más importantes de la LPGC.

El catálogo de carreteras:

68. El catálogo de las carreteras, que se actualiza en el anexo del anteproyecto y que ha acompañado siempre, desde su dictado, a la LPGC —“Artículo 7.3.—La relación de carreteras de la Red Objeto del Plan será la contenida como anexo de esta Ley...”— viene a constituir la denominada “Red Objeto del Plan”, que se define en el artículo 7.2, como “el conjunto de carreteras que enlacen los Territorios Históricos o con las carreteras de las Administraciones no comprendidas en la Comunidad Autónoma, atendiendo a la importancia de los tráficos”.
69. Con arreglo a la redacción originaria del mismo precepto de la LPGC (artículo 7.3 y 4), la modificación de esta relación de carreteras competía con carácter general al Parlamento Vasco; teniendo atribuida no obstante el Gobierno Vasco cierta competencia derivada, para modificaciones técnicas, no sustanciales, sin exclusión ni inclusión de itinerarios.
70. La modificación que introduce el anteproyecto consiste en atribuir la competencia de modificación plena del catálogo al Gobierno Vasco, lo que le permitirá responder con mayor celeridad a la frecuente necesidad de ajuste que manifiesta el catálogo de carreteras, respondiendo a la tarea de coordinación que se atribuye a las instituciones comunes.
71. No obstante, su tarea, sujeta, por otro lado, a los criterios de jerarquización por la funcionalidad de las redes que se recogen en el artículo 5.1, se rodea de ciertas garantías, como la audiencia preceptiva de las diputaciones forales y la necesidad de recabar informe de la Comisión del Plan General de Carreteras.
72. Debe precisarse que este mismo modo de articulación —relación determinada mediante norma de rango legal y simultánea habilitación o deslegalización— es una práctica que se contempla ciertamente en la legislación vigente en el sector (v.gr.: artículo 4 y disposición adicional primera de la Ley estatal 37/2015, de 29 de



septiembre, de carretera; y artículo 4 y disposición adicional primera de la Ley Foral 5/2007, de carreteras de Navarra:).

73. Ahora bien, visto que se transita mediante el anteproyecto desde una situación antecedente de necesaria intermediación de norma con rango de ley a una situación de futuro de disponibilidad prácticamente ilimitada de actuación por vía de decreto, parece recomendable que el anteproyecto previera algún criterio sustantivo —además de la garantía procedimental citada— que acompañase al ejecutivo en su tarea de adecuación del catálogo (v.gr.: en el artículo 4.8 de la mencionada Ley estatal 37/2015 se recogen elementos de interés al respecto).
74. Es de tenerse en cuenta que con la nueva redacción del anteproyecto desaparecen, incluso, los supuestos a los que tenía que sujetarse necesariamente el Gobierno Vasco para proceder a efectuar modificaciones de naturaleza técnica.
75. Volviendo a los pronunciamientos que arrojaron las Sentencias del Tribunal Constitucional 132/1998 y 168/2009, cumple decir, en relación con el anexo que incorpora el anteproyecto, que en su virtud se llegaron a anular por inconstitucionalidad las incorporaciones al listado del catálogo de la LPGC de determinadas carreteras o de tramos de las mismas.
76. Con respecto al anexo que se dictamina, parece modularse convenientemente el tramo referente al Condado de Treviño (supuesto que analizó la STC 132/1998), por una parte; pero, por la otra, el anexo parece seguir incorporando dos tramos o carreteras que fueron objeto de anulación por inconstitucionalidad en la STC 168/2009.
77. Se pueden identificar con arreglo al fallo de este segundo recurso de inconstitucionalidad dos carreteras o tramos que presentan cierta problemática: (I) correspondiente al A. Corredor Norte-Sur y conexión Navarra-Gipuzkoa, la prevista con Código AP-1, Autopista Burgos-Cantábrico, con comienzo en L.P. Burgos en Miranda de Ebro, y final en Armiñón; y (II) C. Corredor del Ebro, la prevista con Código AP-68, Autopista Bilbao-Zaragoza, con comienzo en Enlace A8 (Solución Sur), y final L.P. Burgos.
78. Por otra parte, la Comisión repara en que diversa normativa derivada de la Unión Europea —singularmente el Reglamento (UE) 1315/2013, de 11 de diciembre, orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión núm. 661/2010/UE— incluye en sus redes carreteras que transcurren por el ámbito territorial de la CAPV (Anexo I, Mapas de la red global y de la red básica 3.4. Red global y red básica: Carretera).



79. Llama la atención sin embargo, que no se haga una mínima referencia de esta nueva realidad normativa en el anteproyecto —objeto de mención, al menos genérica, en la legislación comparada del sector—v.gr.: Ley estatal 37/2015, artículo 4.6. a); Ley Foral 5/2007, artículo 70—; mención que podría recibir ubicación adecuada bien en el artículo 5.1.a), bien en el artículo 6.2.

El Plan general de carreteras:

80. Con respecto al segundo de los objetos destacados que contempla la LPGC, el propio Plan General de Carreteras del País Vasco -“documento que, al objeto de asegurar la debida coordinación de las redes de carreteras de la Comunidad Autónoma, establezca las normas técnicas y de señalización que las Administraciones públicas vascas pondrán en vigor para sus redes, y determine las previsiones, objetivos, prioridades y mejoras a realizar como mínimo en la Red Objeto del Plan” (artículo 7.1), se puede sistematizar el panorama vigente anterior al anteproyecto en torno a tres ejes en los que va a incidir el mismo:
- a) que el Plan estaba sujeto en su vigencia (de 12 años) a revisiones temporalmente preestablecidas (artículo 8.1) y a modificaciones tanto ordinarias como extraordinarias (artículo 8.3);
 - b) que la competencia podía corresponder al Gobierno Vasco (revisiones y modificaciones extraordinarias, artículo 3.b), o al Departamento competente en materia de carreteras del Gobierno Vasco (modificaciones ordinarias, artículo 4.b);
 - c) que tanto las revisiones como las modificaciones extraordinarias del plan se sujetarían al mismo procedimiento (artículo 13) y que las modificaciones ordinarias se efectuarían mediante orden del consejero competente (artículo 14).
81. En el primer grupo de cuestiones, el anteproyecto altera las causas de la revisión del plan, que de estar sujeto al transcurso indeleble de un periodo de tiempo (un sexenio) pasa a poder ser revisado cuando acontezca el concurso de una serie de imponderables (nuevos criterios de ordenación en las vías, evolución de tráfico y actuaciones realizadas).
82. En cuanto al segundo grupo de cuestiones, continúa la atribución de competencia al Gobierno Vasco para aprobar tanto las revisiones como las modificaciones extraordinarias, solo que adaptada a unas posibles causas de revisión más abiertas, y eliminando la revisión sexenal.
83. En el tercer grupo de cuestiones, se modifica el procedimiento común de elaboración, revisión y modificación del plan, en el que se introducen los antes señalados informe



preceptivos, tanto de la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco como de la Autoridad del Transporte de Euskadi.

84. Sin otras previsiones expresas sobre el carácter del informe, se deberá entender que carecerá de efectos preceptivos y vinculantes (artículo 8o LPAC); lo que no tiene que entrar necesariamente en contradicción con el carácter vinculante con que se contempla el informe de la Comisión de Ordenación del Territorio en el artículo 24 de su norma constitutiva: Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco.
85. Por lo demás, la previsión de emisión de un informe por parte del citado órgano parece corresponderse con el interés de los sectores de la ordenación territorial y urbanística, que sin duda confluye en la planificación de las carreteras, y que coadyuva a preservar la Comisión de Ordenación del Territorio. Por otra parte, en citada Ley 4/1990 de 31 de mayo, de ordenación del territorio del País Vasco, se prevé la posibilidad de que se le puedan atribuir legalmente nuevas competencias (“Artículo 28.- La Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco es el órgano consultivo y de coordinación de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, con las competencias y funciones que se atribuyen en esta Ley, las que pueda asignarle cualquier otra disposición legal y las que reglamentariamente se determinen”).
86. En semejantes términos cabe comentar el informe a emitir por la Autoridad del Transporte de Euskadi.
87. Tal y como se ha contestado por el departamento promotor frente a determinada alegación, la Ley 5/2003 de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, prevé ya la emisión de informe sobre los planes de carreteras —Artículo 5. Funciones:...1.5. De consulta...Corresponde a la Autoridad del Transporte de Euskadi informar en las siguientes materias: a) Informar sobre los planes de carreteras, tanto generales como territoriales sectoriales—.
88. Por lo tanto, el anteproyecto no hace en este punto más que introducir en la LPGC el reverso de la norma preexistente en materia de transporte, acudiendo a una remisión recepticia.
89. En este caso es de destacar que la citada Ley 5/2003 de 15 de diciembre, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, contempla para la emisión del informe un plazo máximo de tres meses y su carácter preceptivo (artículo 6).
90. Por lo que hace a la previsión en este mismo procedimiento del cumplimiento de la normativa vigente sobre evaluación ambiental estratégica de planes y programas — que pretende introducir el anteproyecto en el artículo 12.8 de la LPGC con ocasión de la



elaboración, revisión y modificación del Plan General de Carreteras—, cumple decir que esta obligatoriedad resultará de la legislación misma sobre evaluación ambiental, en algún caso de fuente ajena y de carácter básico (Ley estatal 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).

91. Vista de esta forma la previsión, resulta redundante e innecesaria, pudiendo crear confusión sobre la verdadera fuente de la obligación que se establece en el ordenamiento.
92. Sin embargo, el interés que entraña para el procedimiento de elaboración del Plan General de Carreteras la evaluación ambiental se puede encauzar de otra forma, bien previendo la realización del correspondiente informe o estudio de evaluación (v.gr.: Ley estatal 37/2015, artículo 13), bien contemplando la remisión del Avance del Plan al departamento competente en materia de medio ambiente (Ley Foral 5/2007, artículo 14.4).
93. Cabe finalizar en este tercer grupo de cuestiones, referidas al procedimiento, señalando que ya desde su dictado originario la LPGC contempla en el caso de las modificaciones ordinarias del plan que figuran atribuidas a la competencia del consejero, la necesaria coordinación con las diputaciones forales y la emisión de un informe de la Comisión del Plan General de Carreteras, en el caso de que la modificación afecte a la priorización de las actuaciones programadas (artículo 14).

B) Técnica normativa

94. En el análisis que se aborda son de tener en cuenta las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993 y publicadas por Orden de 6 de abril de 1993, del Consejero de Presidencia, Régimen Jurídico y Desarrollo (en adelante, las Directrices).
95. Como se ha señalado más atrás, el anteproyecto se ajusta a las singularidades de orden técnico que debe reunir una norma de carácter modificativo (directriz séptima).
96. Por lo que se refiere a erratas u omisiones gramaticales, se observa la omisión de una preposición en el artículo tercero del anteproyecto, que da una nueva redacción íntegra al artículo 6 de la LPGC, en cuyo apartado 1, letra d), señala literalmente: “La nomenclatura del resto (de) las carreteras de la red de interés preferente se encabezará con una N”.
97. En el artículo sexto del anteproyecto, que da una nueva redacción íntegra al apartado 1 del artículo 6 de la LPGC, se debería precisar la referencia al capítulo 3 del título I, para distinguirlo de otro capítulo con igual número cardinal de la ley.



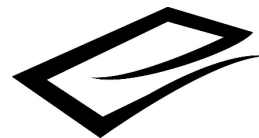
98. Cabe también plantearse en el artículo séptimo del anteproyecto, que da una nueva redacción al apartado 6 del artículo 12, la conveniencia de mantener el término “anteproyecto” (“... se tramitará el anteproyecto hasta su aprobación”).
99. Siendo el objeto del precepto la modificación del Plan General de Carreteras, que en su inicio se denomina “avance”, parece preferible mantener este término durante todo el proceso hasta su culminación, con la aprobación del Plan, en lugar de sustituirlo por un nuevo término, que puede inducir a considerarlo como un documento distinto y menos acorde con una documentación de naturaleza planificadora.
100. En relación con las cuestiones de orden terminológico, cabría unificar las diferentes denominaciones que emplea la LPGC para referirse a una misma realidad.
101. En concreto, “el catálogo de la red objeto del Plan” (artículo 3, letra c); “Red Objeto del Plan” (artículo 6.2, letra a); “la relación de carreteras de la Red Objeto del Plan será la contenida como anexo” (artículo 7.3); crean un panorama innecesariamente confuso.
102. Cabe finalizar señalando que la LPGC parece adolecer de una falta de adecuación a realidades sobrevenidas al tiempo de su dictado, poniéndose de manifiesto con la tramitación del presente anteproyecto, que entraña la tercera modificación de su contenido; lo que invita a reflexionar si no es llegado el momento de recurrir al dictado de una disposición legal enteramente nueva, en lugar de continuar con modificaciones extensas o reiteradas.

CONCLUSIÓN

La Comisión informa favorablemente el presente anteproyecto de ley con las observaciones que figuran en el dictamen.

Lo que certificamos en Vitoria-Gasteiz, a 27 de abril de 2018 para su conocimiento y consideración, recordándole la obligación prevista en el artículo 30.2 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de comunicar a esta Comisión la disposición o resolución que finalmente se adopte, en la forma y plazo que se establecen en el artículo 34 del Reglamento de Organización y Funcionamiento (aprobado por Decreto 167/2006, de 12 de septiembre).

Vº Bº:



Jesús María Alonso Quilchano,
Secretario

Sabino Torre Díez,
Presidente

FIRMADO DIGITALMENTE POR:

Firmante: **AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA-COMISION JURIDICA ASESORA**
Fecha de la firma: **27/04/2018 12:59:42**



AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA
COMISIÓN JURÍDICA ASESORA
EUSKADI

**EKONOMIAREN GARAPENeko ETA AZPIEGITURETAKO
SAILBURUA**

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak, 2018ko apirilaren 25ean egindako osoko bilkuran, aldamenear agertzen diren kideak bertan zeudela, 44/2018 zenbakiarekin erregistratutako **kontsulta** aztertu du, **Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia** araupetzeko Legearen hirugarren aldaketa egiteko Legearen aurreproiektuari buruzkoa (erref.: DNCG_LEY_135990/17_03).

Eztabaidatu eta gero, irizpen hau eman du, aho batez. Eskubi Juaristi batzordekideak adierazi du batzordearen iritzia.

BATZORDEBURUA:

Sabino Torre Díez jn.

BATZORDEBURUORDEA:

Xabier Unanue Ortega jn.

BATZORDEKIDEAK:

Maria Teresa Astigarraga Goenaga and.

Luis M. Eskubi Juaristi jn.

Iñaki Beitia Ruiz de Arbulo jn.

Fátima Saiz Ruiz de Loizaga and.

Imanol Zubizarreta Arteché jn.

Ion Gurutz Echave Aranzabal jn.

Iñaki Calonge Crespo jn.

Miren Izaskun Iriarte Irureta and.

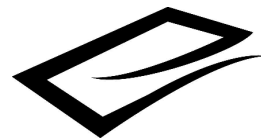
IDAZKARIA:

Jesús M. Alonso Quilchano jn.

64/2018 IRIZPENA

AURREKARIAK

1. 2018ko martxoaren 1ean, Ekonomia Garapeneko eta Azpiegituretako sailburuaren otsailaren 28ko agindua sartu zen batzorde honetan; haren bidez, Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia araupetzeko Legearen hirugarren aldaketa egiteko Legearen aurreproiektua kontsultatzeko agindu da.
2. Kontsultatzea erabakitzen duen aginduekin eta irizpena eman behar den aurreproiektuaren bertsioarekin batera bidalitako espedientean, dokumentu interesgarri hauek daude:



- a) Justifikazio-memoria.
- b) Hasteko agindua.
- c) Lege-aurreproiektuaren lehen bertsioa, gaztelaniaz eta euskaraz.
- d) Aldez aurretik onartzeko agindua.
- e) Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen ohiko 35. bilkuraren akta.
- f) Sarearen katalogoaren eguneratzea (gaztelaniaz eta euskaraz).
- g) Aholkularitza juridikoaren txostena.
- h) Hizkuntza-normalizazioari buruzko txostena.
- i) Bizkaiko Foru Aldundiaren katalogoari buruzko oharformalak.
- j) Kontrol Ekonomikoko Bulegoarentzako (KEB) memoria laburra.
- k) KEBen txostenerako arauaren testu erantsia.
- l) Arau-proiektua.
- m) KEBen txostena.
- n) Arabako Foru Aldundiari egindako eskaera, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzko txostena bidaltzekoa.
- o) Bizkaiko Foru Aldundiari egindako eskaera, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzko txostena bidaltzekoa.
- p) Gipuzkoako Foru Aldundiari egindako eskaera, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzko txostena bidaltzekoa.
- q) Arabako Foru Aldundiak egindako txostena, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzkoa.
- r) Bizkaiko Foru Aldundiak egindako txostena, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzkoa.
- s) Gipuzkoako Foru Aldundiak egindako txostena, aurreproiektua aplikatzeko aurrekontu-kostuari buruzkoa.



- t) Enpresaren gaineko eraginari buruzko txosten juridiko osagarria.
- u) Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen ponentzia teknikoko 48. bileraren akta.
- v) Aurreproiektuaren eranskina (gaztelaniaz eta euskaraz).
- w) Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia araupetzeko Legea aldatzeko Legearen aurreproiektuaren testua, gaztelaniaz eta euskaraz. Euskarazko bertsioa.
- x) Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoarentzako memoria.

BATZORDEAREN ESKU-HARTZEA

- 3. Batzordearen kontsulta-funtzioak “lege-aurreproiektuak” barnean hartzen dituelako ematen da irizpen hau, “horien edukia eta helburua direnak direla ere”, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko Legeak (azaroaren 24ko 9/2004) 3.1.a) artikuluan ezarritakoaren arabera, baldin eta xedatzen diren salbuespenetako batean ez badaude, eta hori ez da gertatzen kasu honetan.
- 4. Kasu honetan, beste aldaketa bat sartu nahi da Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia araupetzeko Legean (maiatzaren 30eko 2/1989); lehen, beste bi aldaketa egin zitzaizkion.

LEGE-AURREPROIEKTUAREN DESKRIBAPENA

- 5. Justifikazio-memorian adierazten denez, hauek dira aurreproiektuaren xedeak: (i) planak hizpide duen sareko errepideen katalogoa eguneratzea, aldaketa-prozedura arintzeko, Eusko Jaurlaritzari esleitzuz, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordeak txostena egin ostean, horrela erakundeen koordinazioa ziurtatzeko helburuarekin, administrazio bakoitzaren eskumenak erabat errespetatuz; (ii) sarearen hierarkizazioa eta errepide-sarearen izendapen-printzipio orokorrak aldatzea; (iii) Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra egiteko prozedura, 2/1989 Legean xedatutakoa, lurralde-, ingurumen- eta garraio-eremuetan garatutako legeriara egokitzea, lurralde-antolamenduko beste tresna batzuekiko eta ingurumen-araudiarekiko koordinazioa ziurtatzeko asmoz; eta (iv) plana berrikusteko araubidea aldatzea, komunikazio-bideetan antolamendu-irizpide berriak ezartzeagatik gomendagarria egiten duten behingoan gertatutako inguruabarrak kontuan izanik edo trafikoen bilakaera eta egindako jarduketak aintzat hartuta berrikuste aldera.
- 6. Aurreproiektua bat dator aldatzeko arau batek izan behar dituen berezitasun teknikoekin, azalpen-atala dauka, eta, xedapen-atalean, zenbaki ordinalaz adierazitako



hamar artikulua, xedapen iragankor bat eta azken xedapen bat dauzka, baita eranskin bat ere.

7. Testuaren bidez, arauketa oso edo partzial berri bat eman nahi zaie EENLren zenbait manuri, edo haien apartatu batzuk ezabatu.
8. I. idazpuruan —Gai nagusiak—, II. atalburuaren —Eskumenak— 3. atalean, Errepideen Plan Orokorren xede den sarearen katalogoa aldatzeko eskumena gehitzen dio Eusko Jaurlaritzari.
9. III. atalburuan —Errepideen mailaketa eta izenak—, 5.1 atalean, beste sare-mota bat txertatzen du, osagarria deitzen dena.
10. Atalburu bereko 6. atalean, izen- eta nomenklatura-irizpide berriak sartzen dira errepide edo errepide-tarte mota berrietarako (lehentasunezko intereseko sareko gaitasun handiko interkonexioak, hiri-tarteak edo hiri ingurukoak). Gainera, aurreko aipamen batzuk ordeztzen dira (EAEko Autonomia Estatutuaren 20.3 artikulua, nazioarteko hitzarmen edo akordioak direla eta) eta organoak zehazten dira (foru-organok aipatzen dira, foru-aldundien ordeztzen).
11. 2. idazpuruan —Errepideen egitamu nagusiari buruz—, I. atalburuko —Zerdena, eremua eta indarraldia— 7. atalean, planak xede duen sareko errepideen sarea aldatzeko eskumena ere Eusko Jaurlaritzari esleitzen zaio (lehen, Legebiltzarrari zegokion).
12. Horrez gain, atal bereko 4. zenbakia ezabatzen da, bigarren mailako eskumen jakin batzuk Eusko Jaurlaritzari esleitzen baitzizkion.
13. 8. atalean, 1. zenbakia aldatzen da; hain zuzen, Errepideen Plan Orokorra behingoan gertatutako inguruabarrak direla-eta (komunikazio-bideetarako antolamendu-irizpide berriak ezartzeagatik, trafikoaren bilakaeragatik eta egindako jarduketengatik) berrikusteko aukera xedatzen da, hamabi urteko indarraldia amaitu baino lehen.
14. III. atalburuan —Errepideen Plan Orokorren gertaketa, berrazterketa eta aldaketa-aldia—, 12. atalean, beste era batera ematen da 6. zenbakia, Errepideen Plan Orokorren Batzordeak txostena egitea nahitaezkoa dela zehazteko eta Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen eta Euskadiko Garraio Agintaritzaren nahitaezko txosten analogoak sartzeko helburuarekin.
15. 12. atal horretan bertan, 8. zenbakia ere txertatzen da, adierazteko ingurumenean ondorio nabarmenak izan ditzaketen planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoa egiteko prozedurari buruz indarrean dagoen araudia aplikatuko dela



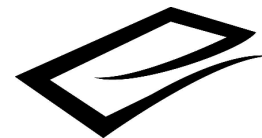
Errepideen Plan Orokorra egiteko, berrikusteko eta aldatzeko prozedurak irauten duen bitartean.

16. 13. atalean ezartzen da ezen, Errepideen Plan Orokorra berrikusteko (*in genere*, gehigarririk gabe) edo aldatzeko, hura onartzeko ezarrita dagoen prozedura berari jarraituko zaiola.
17. Azkenik, EENLren eranskina ordeztzen da, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorrak xede duen sarearen katalogoa eguneratzeko asmoz.

GOGOETAK

I ESKUMENEI LOTUTAKO ALDERDIAK

18. 89/2000 Irizpenean (EENLren bigarren aldaketari dagokiona) esan genuen moduan, errepideen arloan oro har Estatuaren eta autonomia-erkidegoen artean dagoen eskumenen konstituzio- eta estatutu-zedarriztapena, funtsean Konstituzio Auzitegiaren 1998ko martxoaren 18ko epaian (65/1998 KAE) oinarritzen baita eta gero 132/98 KAEk baieztatu eta beste ikuspegi batetik zehaztu baitzuen, lehenengo eta behin —errepideak jabari publikoko ondasunen ikuspegitik aztertzen direnean—, Estatuarentzat Konstituzioaren (EK) 149.1.24 artikuluan eta autonomia-erkidegoentzat bakoitzari dagokion estatutu-manuetan (EKren 148.15 artikuluekin bat etorriz) xedatutako eskumen-tituluen arabera da. Zedarriztapen horren arabera ezartzen den banaketa materialean, bakarrik Estatuaren edo autonomia-erkidegoaren eskumenekoak diren errepideez hitz egiten da, haien ibilbidea erkidegoaren barruan edo erkidegoen artean igarotzen den kontuan izanik. Irizpide horrez gain, aintzat hartzen da errepidea interes orokorrekoa edo erkidegoaz gaindikoa den, eta hori errepidearen titulartasunarekin bat etortzen da.
19. Euskal Autonomia Erkidegoan (EAE) azaldutako panoramari dagokionez gertatzen den berezitasuna da errepideen arloan foru-eskumena dagoela (EAEAREN 10.34 artikulua); bakarreko eskumen hori Autonomia Estatututik zuzenean datorrenez —37.3.f) artikuluko lehen tarterkia, 10.34 artikuluari lotuta—, foru-araubidearen edukiaren muin ukiezinaren zati bat da (76/1988 KAE, zuzenbideko 6. oinarria).
20. Errepideen arloko estatutu-xedapena garatuz, azaroaren 25eko 27/1983 Legeak (autonomia-elkarte osorako erakundeen eta bertako kondaira-lurraldeetako foruzko ihardutze-erakundeen arteko harremanei buruzkoak, LHLk), 7.a).8 atalean, errepideen plan orokor bat onartzea xedatzen du erakunde erkideen alde, Euskal Autonomia Erkidegoko (EAE) errepide-sarearen koordinazio egokia ziurtatzeko asmoz, eta horretarako eman zen EENL.

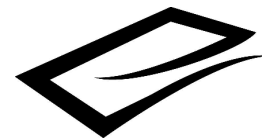


21. EENLren xedea mugatua den arren, hor xedatutako esku-hartzeak plangintza-izaera duenez —testuak berak erakunde erkideen eskumen-tituluetan eta ahalmenetan finkatzen du, errepideen arloko koordinazioari (LHLren 7.a).8 atala), lurralde-antolamenduari (EAEAREN 10.31 artikulua) eta ekonomia-jardueraren sustapen eta plangintzari (EAEAREN 10.25 artikulua) dagokienez—, errepideak eta Estatuaren beste eskumen-titulu batzuen litekeen eragina aztertzeko beste ikuspegi bat sartzen da; horrelakoak dira, adibidez, KEren 149.1.13 artikulutik (ekonomia-jardueraren oinarriak eta plangintza orokorra), KEren 149.1.24 artikulutik (interes orokorreko edo autonomia-erkidego bati baino gehiagori eragiten dieten obra publikoak) eta KEren 149.1.21 artikulutik (komunikazio-araubide orokorra eta ibilgailu motordunen zirkulazioa eta trafikoa) datozenak, 132/1998 KAEn adierazi zen moduan, hain zuzen ere EENLren konstituzio-analisia dela eta.
22. Ondoren, Arbitraje Batzordearen zenbait ebazpenek (zehazki, 1/2003, 4/2003 eta 6/2003 ebazpenek) errepideen eta trafiko-kudeaketaren arloko eskumenen arteko zedarritzapena berretsi dute —oraingoa EAEn barneko ikuspegitik—, batzuetan zeharrekoa baita. Otsailaren 24ko 1/2003 Ebazpena aipatuko dugu, nabarmentzearen:

Errepideen arloan Administrazio Publikoen eskumetzat eta haien eskudantziek trafiko-kudeaketa dela-eta dakarten gauzatzen jotzen denaren zedarritzapen kontzeptualak ez dirudi, hasiera batean, ez baketsua ez eroso. Jasota geratu behar da arrazoitze arretatsu batek bakarrik aurkitu eta marraztu dezakeela bi eskumenen arteko banalerroa.

Foru-aldundiari bide horiei dagokienez adjudikatutako eskumenak, behintzat, jabari publikoaren titulartasuna —aztertzen den erabateko eskubide erreal administratiboaren fisionomiari baitatxekio— eta karga-edukitza dauzka; horrek, hain zuzen ere, karga saihetsezin gisa, ondasun publikoa ibilgailuen zirkulazioaren erabiltzaileen esku uzteko eta haren xedek eta onurak betetzeko egokiak diren ezaugarriez hornitzeko balio du. Bide publikoetatik igarotzen diren erabiltzaileek —gozamen mugatuko eskubide erreal administratibo banaren titular gisa— zirkulazio-modalitate horrek beren esku uzten duen edukitza ibiltaria bereganatu eta gauzatzen dute eta, horri esker, eskubide subjektibo batzuk —askotariko izaerak eta jatorriak dituztenak— bete ahal dira, sarbide horren ondoriozko mugigarritasunik gabe zapuzturik edo osatu gabe geratuko bailirateke.

Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Sailak, trafiko-kudeaketari dagokionez, bi helburuko administrazio-egintzak sortzen dituen eskumen-sorta bat hartzen du bere gain. Alde batetik, nahi dute ibilgailuen zirkulazioak —bide publikoen gainazaleko



trazadurarekin bat datorren espazio fisikoaren gainean— segurtasun normalizatuko ezaugarriei eustea, sen onaren arabera zirkulazio-kaosaren, bide-trafikoaren erritmo areagotuaren edo gehiegizko geldotasunaren ondoriozko edozein oztopo edo traba neutralizatzen dutenei. Bestalde, ahalegintzen dira ibilgailuen zirkulazioaren gertakariak haien eragiketetan aktiboki parte hartzen dutenen bizitzarako eta osotasun fisikorako eskubideak arriskuan jar ez dezaten, horiei zuzeneko kalterik egin ez diezaioten eta bide publikoen bitartez garraiatutako pertsonen edo ondasunen ukigabetasunaren aurka egin ez dezaten.

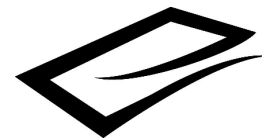
23. Atal honetan, komenigarria da ohartaraztea erabaki batzuek konstituzio-kontrakotasuna adierazi zutela; hain zuzen, Konstituzio Auzitegiaren 132/1998 Epaia —EENLren aurka jarritako errekurtsua, jatorrizko bertsioan— eta 168/2009 Epaia —EENLren bigarren aldaketari buruzko urriaren 4ko 5/2002 Legearen aurkako errekurtsua—; izan ere, geroago ikusiko den moduan, aurreproiektuaren eranskinean oraindik kontuan hartzen diren errepede-tarte batzuk deuseztatzea ekarri zuten.

II EGITEKO PROZEDURA

24. Batzordeak (guztien orde, 39/1999 eta 84/2003 Irizpenak) esan ohi du betearazlearen barruan lege-aurreproiektuak egiteko prozedura aztertzean honako hau kontuan hartzen duela: “legegileak ez du betearazten Konstituzioa, baizik eta zuzenbidea sortzen du askatasunez, hark ematen duen esparruaren barruan, arauzko ahala Konstituzioaren eta legeen arabera gauzatzen baita (EKren 97. artikulua)” (besteak beste, 209/1987 KAE, abenduaren 22koa); horregatik, Konstituzioak, EAEAEk edo, batzuetan, lege organikoek izapide espezifikoren bat aurreikusi ezean —kasu egiazki ezohikoak gure antolamenduan—, azterketa hura, funtsean, tresna bat da proiektatutako arauketaren zentzuzkotasuna ikertzeko, hau da, ikusteko baliagarria den (proposatutako eduki zehatzarekin) egin denean xede dituen helburuak lortzeko.
25. Horren ondorioz, batzordeak malgutasunez jardun behar du eta haren irizpenaren xedeak proiektatutako arauketari asmatzen laguntzea izan behar du, eta horrek ez du eragotzi behar aurreproiektua, memoria eta horrekin datorren espedienteko gainerako zatiak egiteari buruzko gogoetak egitea.
26. Ondorio horietarako, erreferentziako tresna garrantzitsu bat dugu: Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legea (abenduaren 22ko 8/2003; aurrerantzean, XOEPL); lege horrek Jaurlaritzaren jardura bideratu nahi du, lege-proiektuak idaztean xedapen orokorrak egiteko erabiltzen duen metodologia bera baliatzeko ahalegina egin dezan.

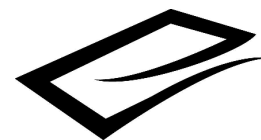


27. Lege-proiektuak egiteko prozedura aztertzeke, batzordeak XOEPLren jarraibideak sistematizatu ditu eta honako fase hauek bereizi ditu: (i) hasierako fasea, ekimena proposatu duen organoaren barrukoa, helburu nagusitzat duena hasierako testua finkatzea, hari eusten dioten arrazoiak kanporatzea eta kasuan-kasuan izapideetarako beharrezkoa den dokumentazioa egitea; (ii) prozedura irekitzeko fasea, arauak eragin diezaiekeen sektore eta administrazioak aintzat hartuta; (iii) txostenak —nahitaezkoak eta aukerakoak— egiteko fasea; eta (iv) amaierako fasea, non ekimena bultzatu duen organoak, prozedura-izapide guztia ebaluatuta, behin betiko testua ezarri eta azken dokumentuak —justifikazio- eta ekonomia-memoria— prestatzen dituen.
28. Egokia da hemen gogoraraztea proiektua egiteko prozedura, orain horri buruzko txostena egin baita, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legea (urriaren 1eko 39/2015, APEL) indarrean sartu eta gero hasi zela; hori dela eta, kontuan hartu beharko lirateke lege horrek eduki ahal dituen zehaztapen berriak, legegintza-ekimena eta araugintza-ahala gauzatzeari dagozkion izapide batzuei eragiten dietenak —bereziki, 129. artikulua, erregulazio onaren printzipioak; 132. artikulua, arau-plangintza; 133. artikulua, herritarrek lege-mailako arauak eta erregelamenduak egiteko prozeduran parte hartzea, formalki oinarritzat jotzen baitira—.
29. Horri dagokionez, orobat bidezkoa da ohartaraztea Gobernu Kontseiluaren 2017ko abenduaren 12ko erabakiaren bidez xedapen orokorrak egiteko prozedura aplikatzeari buruzko jarraibideak onartu zirela (Jaurlaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrarekiko Harremanetarako zuzendariaren abenduaren 12ko 132/2017 Ebazpenean argitaratu zen EHAA); horren bitartez, Estatuko legearen arau berriak euskal legean xedatutako izapideekin harmonizatzeko orientabideak eman nahi dira.
30. Aipatutako jarraibideak zorrozki proiektuari aplikatzekoak ez liratekeen arren —akordioak ondorioak izan baino lehen hasi zen egiten proiektua—, EAE Euskal Autonomia Erkidegoko xedapen orokorrak egiteko prozedura –APELen aginduren ostean XOEPLn xedatutakoa– zuzendu behar duten irizpideak ematen dituzte azken buruan, zalantzarik gabe.
31. Irizpide horiek aintzat hartuta, nabarmendu behar da proiektuaren justifikazio-memorian, prozedura hasteko agindu formalaren aurrekoan (2017ko ekainaren 23a), lege-aurreproiektuaren eta haren bideragarritasunaren berri ematen dela, alderdi hauek barne: (I) EAEn, Eusko Jaurlaritzaren eta lege-ekimena proposatzen duen sailaren eskumen-eskudantziak; (II) Errepideen Plan Orokorraren Batzordeak aurreproiektua lantzeko asmoz egin zituen bilerak; (III) EENLn sartzen diren aldaketen edukia; (IV) aurreproiektuaren ondoriozko kostuen, diru-sarreraren edo beharrezko finantzaketaren falta; (V) aurreproiektua sartzen den aurrekontu-programa ekonomikoari dagokionez nabarmendu daitezkeen xedapenak; (VI) adierazten da



kostu eratorriak ekar diezazkiekeela foru-aldundiei eta udalei, errepideen arloko eskumenak direla eta; eta (VII) ez du eskatzen Europar Batasunaren aurrean izapideak egiterik.

32. Ekonomia Garapeneko eta Azpiegituretako 2017ko ekainaren 30eko aginduaren bidez, aurreproiektua egiteko prozedura hastea erabaki zen, adierazi zen ekimenaren kostuei buruzko memoria ekonomiko bat egingo zela eta aurreratu zen ez diola sailari gasturik ekarriko.
33. Azpimarratzen da ekimena *Legesarea*, *Legegunea* eta *Tramitagune* plataformetan argitaratuko dela, eta, ondoren, jarraitu behar zaien izapideak biltzen ditu eta adierazten du ekimenean ez dela entzunaldi-izapiderik egin behar; izan ere, ez die herritarren eskubide eta interes legitimoei eragiten edo ez du eragin nabarmenik ekonomia-jardueran eta ez die betebeharrak garrantzitsurik ezartzen hartzaileei. Sailburuak behin betiko onartuko du eta eragin ahal zaien beste administrazio batzuei (foru-aldundiei, udalei eta Estatuko Administrazioari) kontsultak egiteko izapidea hasiko da.
34. Bil daitezkeen txostenak aipatzen ditu —aholkularitza juridikoa, hizkuntza-normalizazioa, Kontrol Ekonomikoko Bulegoa, Euskadko Aholku Batzorde Juridikoa— eta esaten du generoaren arabera eraginaren txostenik ez dela egin behar; izan ere, genero-eraginaren aurreko ebaluazioa gauzatzeari buruzko eta gizonen eta emakumeen arteko desberdintasunak ekidin eta berdintasuna sustatzeko neurriak hartzeari buruzko jarraibideen arabera (Gobernu Kontseiluaren 2012ko abuztuaren 21eko erabakiaren bidez onartu ziren), indarreko beste arau baten aldaketatzat jotzen da eta ez du funtsezko eraginik emakumeen eta gizonen egoeran. Geroko egintzak direla-eta, prozeduraren memoria laburra egitea, Gobernu Kontseiluak onartzea eta hurrengo legebiltzar-izapideak betetzea aipatzen dira.
35. Azkenik, jakinarazten da Gobernu Kontseiluaren 2013ko maiatzaren 14ko erabakia beteko dela (horren bidez, lege, legegintza-dekretu, dekretu edo agindu itxura hartzen duten xedapen orokorrak bi hizkuntzatan egiteko neurriak onartzen dira), itzulpena Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko Itzultzaile Zerbitzu Ofizialari esleituz.
36. 2017ko uztailaren 12ko aginduaren bidez, Ekonomia Garapeneko eta Azpiegituretako sailburuak aurreproiektua aurretik onartzen du eta bidezkoak diren izapide guztiek jarraitzeko agintzen du. Aginduari aurreproiektuaren hasierako testua eransten zaio, gaztelaniaz idatzia (2017ko uztailaren 12ko bertsioa).
37. Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen 2017ko uztailaren 19ko bileraren akta bat dago; bertan, besteak beste, EENL aldatzeko aurreproiektua jorratzen da eta oniritzia ematen zaio idatzitako zirriborroari.



38. Errepideen Plan Orokorrak xede duen sarearen katalogo bat txertatzen da, 2017ko uztailaren 20an eguneratuta.
39. Ekimenaren analisi juridikoari dagokionez (XOEPLren 7.3 artikulua), ekimenaren egile den sailaren aholkularitza juridikoak txostena egin du; horren bidez, *Tramitaguner*en bitartez egindako izapidetzearen berri ematen da, eragindako egintza formalak barne, baita ekimena babesten duten eskumen-tituluen berri eta lehen –aurreproiektura heldu arte– katalogoan sartu diren eta funtsezkoak ez diren aldaketen berri ere.
40. Aurreproiektuaren egitura adierazten du eta haren alderdi batzuk zehazten ditu; adibidez, Eusko Jaurlaritzaren eskudantzia berriak, sareko errepideen zerrenda aldatzeko ahalmena, Errepideen Plan Orokorren aldaketa berezia eta berrikusketa egiteko ahalmenak, plana indarraldian berrikusteko aukera eta aurrez ezarritako berrikusteko betebeharren ezabaketa, sektore-koordinazio berrien aurreikuspenak, bide-sareen mota berria eta izendapen eta bide-nomenklaturako irizpide berriak.
41. Jarraian, txostenak lege-mailako ekimenei aplikatzekoak diren prozedura-irizpideak aipatzen ditu eta aurreproiektuak ondoren jarraitu beharko dien izapideak biltzen ditu.
42. Espedienteari aurreproiektuaren euskarazko testua (2017ko abuztuaren 28an) eta dagokion errepide-katalogoa gehitu zaizkio.
43. Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzak ere txostena egin du, espedientea bere ikuspuntutik aztertzeko, eta honako hau egiaztatu du: (I) aurreproiektua hasieran ez dela euskaraz idatzi, zenbait arauk eta zuzentarauk (128/2007 Dekretuak, XOEPLk, Gobernu Kontseiluaren 2013ko maiatzaren 14ko erabakiak, Euskararen Erabilera Normalizatzeko V. Planak) aholkatzen duten moduan, eta gero itzuli egin dela; eta (II) lurralde-antolamenduko zuzentzarauen aurreikuspenak gogorarazi ditu garraio-sareen garapenak hizkuntza ezagutzeko eta pertsonen artean transmititzeko prozesuak errazten dituzten espazioak sortzeko baliatzeari dagokionez, euskararen presentzia analizatuz eta kontuan hartuz lurralde-planak egiterakoan.
44. Bizkaiko Foru Aldundiaren alegazio-idazki bat jaso zen (2017ko irailaren 5ean); horren bidez, eranskineko errepide-katalogoan zuzenketa formal batzuk sartzeko beharra ikusarazi zen.
45. Egiteko prozeduraren lehen memoriak (2017ko azaroaren 22koa) hasteko eta aurreproiektua aurretik onartzeko aginduak eman ostean egindako izapideen berri ematen du eta foru-aldundietara, EUDELera eta Estatuko Administrazioa —Sustapen Ministeriora— bidali dela jasotzen du; halaber, saileko aholkularitza juridikoak eta Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzak egindako txostenak,



Bizkaiko Foru Aldundiaren alegazio-idazkia eta katalogoan sartutako aldaketak (identifikazioak, toponimiak, tarteen hasierak eta amaierak, saihebidereen baten tartearen zuzenketa) jakinarazi dira.

46. Aurreproiektuaren testuak eta eranskinak sartzen dira, 2017ko azaroaren 22koak, bi hizkuntzetako bertsioetan.
47. KEBen 2017ko azaroaren 29ko txostenak ekimena ezartzeko sail-eskumenak azaletik berrikusten ditu eta haren aldaketa garrantzitsuenak aipatzen ditu; aurreproiektuaren zioen azalpenari heltzen dio gainerako berriak ezagutzeko asmoz.
48. Onartzen du aurreproiektuak ez diola kosturik edo ondorerik ekarriko EAEko ogasun orokorrari; hala ere, beste administrazio publikoetan horrelakoak izango ditu, baina adierazten du ez duela kalkulurik egin. Eskatzen du behintzat aurreproiektua onartu baino lehen txertatzeko.
49. Gainera, jasotzen du EUDeli egindako deia ere ez dela agertzen, ondasunen eta pertsonen garraioaren sektorearen gaineko eragina ez dela aipatzen eta enpresaren eraginaren txostena ez dela erantsi, eta XOEPLk ekonomia-memoriari dagokionez ezartzen dituen eskakizunak gogorarazi ditu. Haren ustez, Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostena baztertu egin da, azkenik.
50. Aurreproiektuak eduki ekonomikorik ez izan arren, amaitzeko gogoeta batzuk egin ditu.
51. Gogoeta horien ondorioz, 2017ko abenduaren 5ean, hiru foru-aldundiei eskatu zitzairen aurreproiektua aplikatzeak ekar liezaiekeen aurrekontu-kostua kalkulatzeko.
52. Gipuzkoako Foru Aldundiak (2017ko abenduaren 21ean) adierazi zuen izendapenen bat zuzentzea baino ekarriko ez liokeela eta aurreproiektuaren aldaketan xedatutakoarekin bat etorri dela. 300.000 euroko kostu zenbatetsia gauzatu du.
53. Bizkaiko Foru Aldundiak (2017ko abenduaren 24an) kalkulatu du aldaketak 1.102.000 euro kostatzen direla.
54. Arabako Foru Aldundiak (2018ko urtarrilaren 25ean) adierazi du kostua nomenklaturaren seinaleak aurreproiektuaren eranskinera egokitzearen ondoriozkoa izango dela, baina ez du muntarik zehaztu, eta zuzenketak egin ditu katalogoan sartutako foru-errepide batzuei dagokienez.
55. Sail sustatzailearen aholkularitza juridikoak (2018ko urtarrilaren 30ean) txosten osagarri bat egin du arauak enpresen eraketan, abiatzean eta funtzionamenduan duen



ondorioei buruz; bertan, adierazi du aurreproiektuak ez diela kargarik edo eraginik ekarriko aipatutako alderdiei.

56. Errepideen Plan Orokorren Batzordearen 2018ko urtarrilaren 31ko bileraren akta berria txertatu da; bertan, aurreproiektuaren izapidetze-egoeraren, azken bertsioaren eta eman dituen behin-behineko xedapenen berri ematen da.
57. Aurreproiektuen eta haren eranskinen bertsioak txertatu dira, bi hizkuntza ofizialetan, 2018ko otsailaren 22an.
58. Bigarren prozedura-memoriak, 2018ko otsailaren 22koak, gauzatutako izapideak azaltzen ditu eta aurreko memoriari gehitutako txostenei eta alegazioei erantzuten die. Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostenari dagokionez, esaten du aurreproiektuak ez duela inolako planik onartzen. KEBen gogoetak direla eta, hau adierazten du: (I) foru-aldundientzako kostuak haiei egindako eskaerez eta foru-aldundiek berek egindako txostenez likidatu dira, beraien zenbatespenen berri eman baitute; (II) EUDELi entzunaldia eman zitzaion; (III) ez dago eraginik sektore ekonomikoentzat –adibidez, garraioarentzat–, ezta enpresentzat ere; (IV) Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostenak planak egiteari eragiten dio, eta aurreproiektuak Errepideen Plan Orokorren prozedura-izapidetzeari, planaren xede den sarearen izendapenei eta nomenklaturari eragiten die; geroago, plan orokorra bera izapidetzen denean, eskatu beharko da txostena. Azkenik, adierazten du katalogoan zein zuzenketa sartu den jasotako alegazioak aztertutakoan.
59. Batzordearen aburuz, aurreproiektua izapidetzean XOEPLn xedatutako izapideak oro har kontuan izan dira, EENLk betetzen duen xede mugatua aintzat hartuta (1. atala): Euskal Herriko Errepideen Egitamu Nagusia zehaztea eta arautzea, baita, Autonomi Elkarrekin Osorako Erakundearen agintepideen barruan, Egitamu horri datxekien ahalpide-erabilerak elkarri egokitzea ere.
60. Helburu horretarako —Gobernu Kontseiluaren 2017ko abenduaren 12ko erabakian azaltzen den moduan—, *Tramitagune* bitartez egindako izapidetzearen bidez, sailaren txosten juridikoaren arabera gauzatu baita, aurreproiektuaren alderdien inguruko iritzia emateko gonbit orokorra egin zaie herritarrei, eta gardentasunari buruzko legeriaren ondoriozko informazio aktiboko betebeharrak bete dira.
61. Bestalde, errepideen arloan eskumenak dituzten erakundeek –bereziki, lurralde-eremu desberdinetako administrazio publikoek– duten protagonismoaren ondorioz, prozedurari eta antolaketari lotutako alderdiek garrantzia hartzen dute EENLren edukian.



62. Xede horretarako, prozeduran foru-erakundeek parte hartu dute, plan orokorraren egikaritzean nahasitako agente nagusi gisa, EAEn barruan errepideen arloan eskumenak dituzten organoak direlako; erakunde horiek ordezkaritza daukate eta Errepideen Plan Orokorraren Batzordeak aurreproiektua dela-eta egin dituen prestaketa-saio ugaritan parte hartu dute.
63. Udal-erakundeek ere ordezkaritza izan dute, EUDEL-en bidez, administrazio horiek errepideen titularrak izan daitezkeelako eta bide-jabari publikoan eskumenak gauzatu ditzaketelako, eta aurreproiektuaren izapidetzean parte hartzeko aukera izan dute.
64. Hori gorabehera, aurreproiektuak bai Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearen bai Euskadiko Garraio Agintaritzaren txostenaren bidez sartu nahi duen partaidetza-aurreikuspenak gomendatzen zuen organo horiek agertu ahal izatea, horretarako prest daudela erakusteko asmoz.
65. Halaber, Errepideen Plan Orokorra egiten, berrikusten eta aldatzen denean aurreproiektuak sartzen dituen planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoari buruzko indarreko araudia betetzeko, ingurumen-arloan eskumenak dituen sailari kontsulta egin beharko zitzaion.
66. Azkenik, batzordeak zera esan du: EENLren bigarren alaketaren jatorrizko aurreproiektua izapidetzean, hori egiteko parte hartzeko aukera eman zitzaion Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeari —oraingoan ez zaio aukera hori eman—; irizpenean kontuan hartu da ibilbideen ezarpenak politika ekonomikoan oro har duen ondorea.

III LEGE-AURREPROIEKTUAREN ANALISIA

A) Gogoeta orokorrak

67. Aurreproiektuaren xedeen artean, honako hauek gailentzen dira: batetik, “planak xede duen sareko errepideen katalogoa eguneratzea, aldaketa-prozedura arintzeko Eusko Jaurlaritzari esleituz,”; eta, bestetik, “plana berrikusteko araubidea aldatzea, gomendagarria egiten duten behingoan gertatutako inguruabarrak kontuan izanik”. Horren harira, komeni da EENLren bi xede garrantzitsuenen ezaugarri batzuk azpimarratzea.

Errepideen katalogoa:

68. Errepideen katalogoak, zeina aurreproiektuaren eranskinean eguneratzen baita eta beti, eman zenetik, lagundu baitio EENLri —“7.3 atala.– Egitamuairen Gai den Sareko errepideen zerrenda Lege honen eranskin gisa jasotakoa...”—, “Egitamuairen Gai den Sarea” delakoa eratzen du; honela definitzen da 7.2 atalean: “Kondaira-Lurraldeak elkarri edo



Autonomi Elkartekoez besteko Administrazietako errepideekin elkartzekoak diren errepideak ere, horietako bide-goiaren garrantziaren arauera”.

69. EENLren manu beraren jatorrizko idazketaren arabera (7.3 eta 4. atalak), errepide-zerrenda hori aldatzea Eusko Legebiltzarrari zegokion oro har; hala ere, Eusko Jaurlaritzak nolabaiteko eskumen eratorria zeukan esleituta, funtsezkoak ez diren aldaketa teknikoetarako, ibilbideak kanpoan utzi edo barnean hartu gabe.
70. Aurreproiektuak sartzen duen aldaketa Eusko Jaurlaritzari katalogoa aldatzeko eskumen osoa esleitzean datza; horrela, arinago erantzun ahalko die errepideen katalogoa doitzeko behar sarriei, hots, erakunde erkideei esleitzen zaien koordinatzeko zereginari.
71. Dena den, haren zeregina hierarkizazio-irizpideen menpe dago 5.1 artikuluan jasotzen diren sareen funtzionaltasuna dela-eta; horrez gain, berme batzuk dauzka, hala nola foru-aldundiei nahitaezko entzunaldia emateko eta Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen txostena biltzeko beharra.
72. Zehaztu behar da antolaketa-modu hori —lege-mailako arau baten bidezko harremana eta aldebereko gaikuntza edo deslegalizazioa— sektorean indarrean dagoen legerian egiatan xedatzen den praktika dela (adib., Estatuko Errepideen abenduaren 29ko 37/2015 Legearen 4. artikulua eta xedapen gehigarria eta Nafarroako Errepideei buruzko 5/2007 Foru Legearen 4. artikulua eta lehen xedapen gehigarria).
73. Dena den, aurreproiektuaren bidez trantsizio bat gauzatzen da, lege-mailako arau baten bitartekaritza beharrezkoa zen egoera batetik dekretu bidez jarduteko ia mugarik gabeko ahalmena egongo den etorkizuneko egoerara. Hortaz, gomendagarria dirudi aurreproiektuak funtsezko irizpideren bat aurreikusteak —aipatutako prozedura-bermeaz gain— betearazleari katalogoa egokitzeko zereginean laguntzeko asmoz (adib., Estatuko 37/2015 Legearen 4.8 artikuluan horri buruzko elementu garrantzitsuak biltzen dira).
74. Kontuan izan behar da ezen, aurreproiektuaren idazketa berriarekin, Eusko Jaurlaritzak aldaketa teknikoak egiteko bete behar zituen kasuak ere desagertzen direla.
75. Konstituzio Auzitegiaren 132/1998 eta 168/2009 epaiek eman zituzten iritzietara itzulita, esan behar da, aurreproiektuak txertatzen duen eranskina dela-eta, horien arabera EENLren katalogoaren zerrendari gehitutako zenbait errepide edo horien tarte batzuk deuseztatu zirela, konstituzio-kontrakotasunagatik.
76. Irizpena eman zaion eranskinari dagokionez, badirud Trebiñuko Konderriari dagokion tarte behar bezala modulatu dela (132/1998 KAEk aztertu zuen kasua), alde batetik;

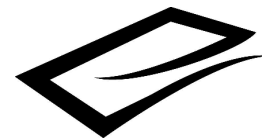


baina, bestetik, eranskinak, antza, 168/2009 KAEk konstituzio-kontrakotasunagatik deuseztatu zituen bi tarte edo errepide barnean hartzen jarraitzen du.

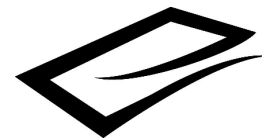
77. Konstituzio-kontrakotasuneko bigarren errekurso horren epaitzarekin bat etorriz, bi errepide edo tarte arazotsu identifika daitezke: (I) A Iparralde-Hegoalde Bideari eta Nafarroa-Gipuzkoa konexioari dagokiona, AP-1 kodea duena, Burgos-Kantauri autobidea, Burgosko PMn (Miranda Ebron) hasten dena eta Armiñónen bukatzen dena; eta (II) C. Ebroko Bidea, AP-68 kodea duena, Bilbo-Zaragoza autobidea, A-8 lotunean hasi (Hegoaldeko Soluzioa) eta Burgosko PMn bukatzen dena.
78. Bestalde, batzordeak ohartarazten du Europar Batasunetik datozen zenbait arauk —bereziki, abenduaren 11ko 1315/2013 Araudia, Europa Barneko Errepideen Sarea garatzeko Batasunaren orientabideena, 661/2010/EB Erabakia indargabetzen duena— EAEko lurralde-eremutik igarotzen diren errepideak sartzen dituztela beren sareetan (I. eranskina, Sare globalaren eta oinarritzko sarearen mapak, 3.4 Sare globala eta oinarritzko sarea: errepidea).
79. Hala ere, deigarria da aurreproiektuan arau-errealitate berri hori inola ere ez aipatzea —behintzat oro har aipatzen baita sektoreko legeria konparatuan (adib. Estatuko 37/2015 Legearen 4.6.a) artikulua, 5/2007 Foru Legearen 70. artikulua)—; egokia litzateke aipamen hori 5.1.a) edo 6.2 artikuluan kokatzea.

Errepideen Plan Orokorra:

80. EENLk xedatzen dituen xede nagusietako bigarrenari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Errepideen Plan Orokorra “agiri bat da, Autonomi Elkarteko errepideen sareak elkarri behar bezala egokituzkoak direla ziurtatzeko Euskal Administrazio Publikoek euren sareetarako indarrean jarriko dituzten teknikazko eta seinaleak jartzeko arauak finkatuko dituen eta aitzin-neurriak, helburuak, lehentasunak eta Egitamuairen Gai den Sarean gutxienez egin beharreko hobekuntzak zehaztuko dituen” (7.1 atala), eta, beraz, aurreproiektua baino lehen indarrean zegoen panorama aurreproiektuak eragingo dien hiru ardatzen inguruan sistematiza daiteke:
 - a) Planari, bere indarraldian (12 urte), denboran aurrez ezarritako berrikuspenak egin behar zitzaizkion (8.1 atala) eta ohiko nahiz ezohiko aldaketak egin ahal zitzaizkion (8.3 atala).
 - b) Eskumena Eusko Jaurlaritzari (berrikuspenak eta ezohiko aldaketak, 3.b) atala) edo Eusko Jaurlaritzako errepideen arloan eskumenak dituen sailari (ohiko aldaketak, 4.b) atala) egokitu ahal zitzaion.



- c) Bai planaren berrikuspenak bai ezohiko aldaketak prozedura berberaren menpe egongo lirатеke (13. atala), eta ohiko aldaketak sailburu eskudunaren aginduen bidez egingo lirатеke (14. atala).
81. Kontuen lehen taldean, aurreproiektuak plana berrikusteko arrazoiak aldatzen ditu; hain zuzen, nahitaez denbora-aldi bat (sei urte) igarotzearen menpe egon beharrean, aurreikusi ezin diren gertaera batzuk (bideetarako antolamendu-irizpide berriak, trafikoen bilakaera eta egindako jarduketak) jazotzen direnean berrikusi ahal izatera pasatzen da.
82. Kontuen bigarren taldeari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak bai berrikuspenak bai ohiko aldaketak onartzeko eskumenari eusten dio, baina berrikusteko arrazoi posible zabalagoetara egokitzen da eta sei urtean behingo berrikuspena ezabatzen da.
83. Kontuen hirugarren taldean, plana egiteko, berrikusteko eta aldatzeko prozedura erkidea aldatzen da, eta lehen aipatutako nahitaezko txostenak sartzen dira, bai Euskal Autonomia Erkidegoko Lurralde Antolamendurako Batzordearena bai Euskadiko Garraio Agintaritzarena.
84. Txostenaren izaerari buruzko bestelako xedapen zehatzik ez dagoenez, ondorioztatu behar da ez duela nahitaezko ondorio loteslerik edukiko (APELen 80. artikulua); horrek ez du halaberrez ezeztatzen Lurralde Antolamendurako Batzordearen txostenari hori eratzeko arauaren 24. artikuluan (Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legea —maiatzaren 31ko 4/1990—) ematen zaion izaera loteslea.
85. Osterantzean, badirudi aipatutako organoak txostena egiteko xedapena bat datorrela lurralde- eta hirigintza-antolamenduaren sektoreen interesekin; izan ere, zalantzarik gabe, errepideen planifikazioan bat egiten du eta Lurralde Antolamenduaren Batzordea gordetzen laguntzen du. Bestalde, Euskal Herriko Lurralde Antolakuntzari buruzko Legean (maiatzaren 31ko 4/1990) legez beste eskumen batzuk esleitzeko aukera xedatzen da (“28. atala.- Euskal Herriko Lurralde-Antolakuntzako Batzordea da Lurralde eta Hiri-Antolakuntzari buruzkoan Euskal Herriko Autonomi Elkarteko elkar hartzeko aholku emateko ihardutze-saila, eta Lege honek beste edozein legezko manuk eta araudiz finka daitezenek izenda diezazkioten aginpide eta egitekoak izango ditu”).
86. Antzera, Euskadiko Garraio Agintaritzak eman beharreko txostena aipa daiteke.
87. Sail sustatzaileak alegazio jakin bat dela-eta erantzun duen moduan, Euskadiko Garraio Agintaritzaren Legeak (abenduaren 15eko 5/2003) jadanik errepide-planei buruzko txostena egitea xedatzen du —5. artikulua. Eginkizunak: ...1.5. Kontsultakoak. Gai



hauen inguruko txostenak ematea dagokio Euskadiko Garraio Agintaritzari: a) Errepide-planen gaineko txostenak egitea, hala plan orokorren gainekoak nola lurraldearen arloko planen gainekoak—.

88. Beraz, aurreproiektuak, puntu horretan, garraioari buruz badagoen arauaren alderantzizkoa sartu baino ez du egiten, bidaltze errezeptizioari helduz.
89. Kasu honetan, nabarmentzekoa da Euskadiko Garraio Agintaritzaren Legeak (abenduaren 15eko 5/2003) txostena egiteko gehienez hiru hilabeteko epea ematen duela eta hori aginduzkotzat jotzen duela (6. artikulua).
90. Prozedura horretan bertan planen eta programen ingurumen-ebaluazio estrategikoari buruz indarrean dagoen araudia betetzeko xedapena dela-eta —aurreproiektuak hori EENLren 12.8 atalean sartu nahi baitu, Errepideen Plan Orokorra egiteari, berrikusteari eta aldatzeari dagokionez—, esan behar da derrigortasun hori ingurumen-ebaluazioari buruzko legeriatik etorriko dela, kanpoko eta oinarizko iturri bateko kasuren batean (Estatuko Ingurumen Ebaluazioari buruzko Legea —abenduaren 9ko 21/2013—).
91. Xedapena horrela ikusita, erredundantea da, ez da beharrezkoa eta nahasmendua sor dezake antolamenduan ezartzen den betebeharraren benetako iturriari buruz.
92. Hala ere, ingurumen-ebaluazioak Errepideen Plan Orokorra egiteko prozedurarako duen interesa beste modu batean bidera daiteke, dagokion ebaluazio-azterlana edo txostena egitea xedatuz (adib., Estatuko 37/2015 Legearen 13. artikulua) nahiz planaren aurrerapena ingurumen-arloan eskumenak dituen sailari bidaltzea ezarriz (5/2007 Foru Legearen 14.4 artikulua).
93. Amaitzeko, prozedurari buruzko kontuen hirugarren talde horretan, adierazi behar da ezen EENLk, hasieran eman zenetik, sailburuaren eskumenari esleituta dauden planaren ohiko aldaketei dagokionez xedatzen duela foru-aldundiekin koordinatu behar direla eta Errepideen Plan Orokorraren Batzordearen txosten bat behar dela aldaketak programaturiko jarduketan lehentasunari eragiten badio (14. atala).

B) Araugintza-teknika

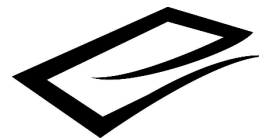
94. Heldu zaion analisisian, kontuan hartu behar dira Gobernu Kontseiluaren 1993ko martxoaren 23ko erabakiaren bidez onartu eta Lehendakaritza, Lege Araubide eta Autonomi Garapenerako sailburuaren 1993ko apirilaren 6ko aginduaren bidez argitaratutako jokabideak, lege-egitasmoak, dekretuak, aginduak eta erabakiak lantzekoak (aurrerantzean, jokabideak).
95. Lehen adierazi denez, aurreproiektua bat dator aldatzeko arau batek izan behar dituen berezitasun teknikoekin (zazpigarren jokabidea).



96. Errata edo ez-esate gramatikalei dagokienez, ikusi da preposizio bat esan gabe geratu dela aurreproiektuaren hirugarren artikuluan, gaztelaniaz; horrek idazketa berri osoa ematen dio EENLren 6. artikuluari, eta hauxe esaten du hitzez hitz 1. apartatuko d) letran: “La nomenclatura del resto (de) las carreteras de la red de interés preferente se encabezará con una N”.
97. Aurreproiektuaren seigarren artikuluan, idazketa berri osoa ematen baitio EENLren 6. ataleko 1. apartatuari, 1. idazpuruko 3. atalbururako aipamena zehaztu beharko litzateke, legearen zenbaki kardinal bera duen beste kapitulu batetik bereizteko.
98. Halaber, aurreproiektuaren zazpigarren artikuluan, idazketa berria ematen baitio 12. ataleko 6. apartatuari, planteatzen liteke komenigarria dela “aurregitasmo” terminoari eustea (“...aurregitasmoari onartu arteko biderapenak egingo zaizkio”).
99. Manuaren xedea Errepideen Plan Orokorra aldatzea denez (hasieran “aintzin-adierazpena” deitzen zaio), hobesgarria dirudi termino horri prozesu osoan eustea, burutu arte, hots, plana onetsi arte, horren ordeztu termino berri bat erabili beharrean; izan ere, horrek pentsaraz dezake beste dokumentu bat dela, plangintza-izaerako dokumentazioarekin bat ez datorrena.
100. Terminologiaren inguruko kontuak direla-eta, EENLk errealitate bera aipatzeko erabiltzen diren izen desberdinak batera litzazke.
101. Zehatz-mehatz, “Egitamuaen gai den Sarearen katalogoa” (3. ataleko c letra), “Egitamuaen Gai den Sarea” (6.2 ataleko a) letra), “Egitamuaen Gai den Sareko errepideen zerrenda Lege honen eranskin gisa jasotakoa” (7.3 atala) esapideek panorama nahasia sortzen dute beharrik gabe.
102. Amaitzeko, adierazi behar da EENL, antza, ez datorrela bat ematean behingoan gertatu ziren errealitateekin, eta agerian jarri dela aurreproiektu hau izapidetzean, haren edukia hirugarren aldiz aldatzea baitakar; hortaz, pentsatu behar da lege-xedapen guztiz berria emateko unea ez ote den heldu, aldaketa luzeak edo errepikatuak egiten jarraitu beharrean.

ONDORIOA

Batzordeak lege-aurreproiektu honen aldeko txostena ematen du, irizpenean agertzen diren gogoetak kontuan hartuta.



Eta hala ziurtatzen dugu, Gasteizen, 2018ko apirilaren 27an, jakin eta kontuan har dadin. Era berean, azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 30.2 artikulua xedatzen duen betebeharra gogorarazi nahi dugu: batzordeari jakinarazi behar zaio azkenean onartzen den xedapena edo ebazpena, Antolamendu eta Funtzionamenduaren Erregelamenduak (2006ko irailaren 12ko 167/2006 Dekretuaren bidez onartuak) 34. artikuluan xedatzen duen moduan eta epean.

O. I.:

Jesús María Alonso Quilchano,
Idazkaria

Sabino Torre Díez,
Batzordeburua

FIRMADO DIGITALMENTE POR:

Firmante: **AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA-COMISION JURIDICA ASESORA**
Fecha de la firma: **14/05/2018 9:06:06**