

BESTELAKO XEDAPENAK

GOBERNANTZA PUBLIKO ETA AUTOGOBERNU SAILA

3180

68/2020 EBAZPENA, uztailaren 21ekoa, Jaurlaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrarekiko Harremanetarako zuzendariarena, zeinaren bidez xedatzen baita argitara ematea Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren eta Donostiako Udalaren arteko lankidetzeta-hitzarmena, Donostian autobus elektriko adimendunaren proiektua idatzi eta ondoren ezartzeari buruzkoa.

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak sinatu du hitzarmen horren luzapena, eta dagokion publikotasuna emateko asmoz, honako hau

EBAZTEN DUT:

Artikulu bakarra.— Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratzea Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren eta Donostiako Udalaren arteko lankidetzeta-hitzarmenaren testua, Donostian autobus elektriko adimendunaren proiektua idatzi eta ondoren ezartzeari buruzkoa.

Vitoria-Gasteiz, 2020ko uztailaren 21a.

Jaurlaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrarekiko Harremanetarako zuzendaria,
JUAN ANTONIO ARIETA-ARAUNABEÑA IBARZABAL.

2020ko abuztuaren 7a, ostirala

ERANSKINA, UZTAILAREN 21EKO 68/2020 EBAZPENARENA, JAURLARITZAREN
IDAZKARITZAKO ETA LEGEBILTZARRAREKIKO HARREMANETARAKO
ZUZENDARIARENA

LANKIDETZA-HITZARMENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ADMINISTRAZIO
OROKORRAREN ETA DONOSTIAKO UDALAREN ARTEKOA, DONOSTIAN AUTOBUS
ELEKTRIKO ADIMENDUNAREN PROIEKTUA IDATZI ETA ONDOREN EZARTZEARI
BURUZKOA

Vitoria-Gasteiz, 2020ko uztailaren 10a.

BILDU DIRA:

M.^a Aranzazu Tapia Otaegui, Euskal Autonomia Erkidegoko Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegituretako sailburua.

Eneko Goia Laso, Donostiako Udaleko alkate-presidentea, Tokiko Gobernu Batzordeko Laguntza Organoko titularra lagun duela.

PARTE HARTZEN DUTE:

M.^a Aranzazu Tapia Otaegui, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren izenean, Gobernu Kontseiluaren 2020ko martxoaren 31ko Akordioaren ondorioz baita Administrazioaren ordezkari.

Eneko Goia Laso, Donostiako Udalaren lege-ahalmena gauzatzuz, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 124.4.a) artikulua araberara.

Parte hartzen duten guztiek aitortzen diote elkarri lankidetzaz hitzarmen hau egiteko lege-gaitasuna, eta, xede horretarako, hau

AZALTZEN DUTE:

I.– Euskal Herriaren Autonomia Estatutuaren abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoaren 10.32 artikuluan ezarritakoaren arabera, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen eskusiboa du gai hauetan: «Trenbideak, lehorreko, itsasoko, ibaietako eta kable bidezko garraioa, portuak, heliportuak, aireportuak eta Euskal Herriko Meteorologia Zerbitzua, hargatik eragotzi gabe Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoa. Garraioaren arloko kontratazio-zentroak eta zamalanetarako terminalak.» Halaber, Autonomia Estatutuaren 11.1.a) artikulua araberara, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumena du Estatuaren oinarriko legedia lege bidez garatu eta bere lurraldean betearazteko, besteak beste ingurumenean eta ekologian.

Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideei dagokie trenbide eta tranbien eskumena, hala ezartzen baitu Euskadiko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua, bat eginda Autonomia Erkidego Osorako Erakundearen eta bertako Lurralde Historikoetako Foruzko Jardute Erakundearen arteko harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 6. artikuluan ebatzitakoarekin. Eta, garraioaren arloari dagokionez, aurreko xedapenen osagarri dira Euskadiko Garraio Agintaritza sortzen duen abenduaren 15eko 5/2003 Legearen ezarritakoak, eta, bereziki trenbidearen arloari dagokionez, «Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea» Erakunde Publikoari buruzko maiatzaren 21eko 6/2004 Legearen xedatutakoa.

Halaber, hau ebazten da aipatu azaroaren 25eko 27/1983 Legearen 10. artikuluan: «Errepidetatikako ibilgailuzko garraioen alorreko legegintza, arauen bidezko garapena, goi-mailako ikuskaritza, plangintza eta koordinazioa autonomia-erkidego osorako erakundeei dagozkie. Lurralde historikoei, beren mugartean, eta indarrean dauden Estatuarekin indarrean dauden itunen arabera, Gipuzkoak orain dituen ahalmenak haiek eta nolako berdinez erabiliko dituzte».

II.– Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen 7/1985 Legearen 25.2 artikuluko a) eta g) letretan xedatutakoaren arabera, Donostiako Udalak, Estatuko nahiz Euskal Autonomia Erkidegoko legediaren ildotik, eskumen batzuk egikaritzen ditu arlo hauetan: bidaiarien garraio kolektiboa, trafikoa, ibilgailuentzako aparkalekuak eta mugikortasuna, hirigintzaren alorreko plangintza, kudeaketa, gauzatze-lanak eta diziplina. Bestalde, lege horren 26.1.d) artikulua ebazten du bidaiarien hiri-garraio publikoa nahitaezko zerbitzu minimoa dela 50.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan. Azkenik, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak ebazten du beren-beregi udalerrien eskumenekoak direla, besteak beste, hirigintzaren antolamendua, kudeaketa, exekuzioa eta diziplina (17.1.9 artikulua), eta bidaiarien hiri barruko garraio publikoa –zeinahi delarik garraibidea– antolatzea, planifikatzea, programatzea, kudeatzea eta sustatzea, eta horien inguruko diziplina ezartzea, betiere garraioa udalerraren barruan egiten bada osorik (17.1.18 artikulua), horien egikaritzea lege horretan bertan eta aplikagarria izan daitekeen gainerrako legerian ezartzen denari egokitzen zaion heinean.

III.– 2017ko ekainaren 13an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak «Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Plana» onetsi zuen Gobernu Kontseiluaren erabakiz. Plan horrek jarraipena ematen dio 2002-2012 aldirako egin zenari, eta bat egiten du Europako Batzordeak 2011n argitaratutako Garraioaren Liburu Zurian jasotzen diren gidalerro europarrekin eta Europa 2020-Hazkunde adimendun, jasangarri eta integratzailea lortzeko estrategiarekin. Orobat, Nazio Batuen Batzar Nagusiak 2015eko irailaren 25eko Ebazpenaren bidez onetsitako Garapen Jasangarrirako 2030 Agenda ere aintzat hartuko da, osagarri modura.

Euskadiko Garraio Jasangarriaren 2030 Gida Planaren xedea da garraio-eredu jasangarri eta bateratua lortzea, EAEko gizarte-kohesiorako eta garapen sozioekonomikorako baliabide izan dadin, eta, haren bidez, datozen urteetarako EAEn garraio gaietan politika bateratua antolatzeko konpromisoa hartzen du Jaurlaritzak. Plan hori Eusko Jaurlaritzak XI. Legegintzaldirako hartu dituen eta bere Euskadi 2020-Gobernu Programan jasota dauden konpromisoetako bat da; haren ekimenak jasotzen ditu, eta bertan zehazten diren xedeak lortzen lagundu behar du, batez ere berotegi-efektua eragiten duten gas-isuriaren % 20 murrizteko helburuari dagokionez.

IV.– Garraioaren zeharkakotasuna dela eta, Garraio Jasangarriaren Gida Plan hori egikaritzeko orduan, aintzat hartu behar dira Euskadiko Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak onartuta dauzkan beste plan estrategiko batzuk, eta horien artean, bai estrategia-mailan eta bai haien baitako ekintza-planen bidez dituzten sinergiengatik, honako hauek:

– «2030erako Euskadiko Energia Estrategia», 2016ko uztailaren 7an onetsia, non zehazten baitira Eusko Jaurlaritzak energia-politikaren arloan 2016-2030 aldirako dituen helburuak eta jarduketako ildo estrategikoak. Estrategia horren xedea da epe luzera energia-kontsumo gutxiagoko eredu berri baterantz bideratzea EAEko eredu sozioekonomikoa, eta kontsumo hori izan dadila energia berriztagarrien erabilera pausoka txertatzen joango dena, energia elektrikoa lehenetsiz, betiere.

Zehazten dituen jarraibideetako bat da petrolioarekiko mendekotasuna murriztea garraioaren sektorean, eta hiru ekimen aurreikusten dira horretarako: 1. Mugikortasun jasangarria eta garraio-bide eraginkorragoen erabilera sustatzea; 2. Ibilgailu eraginkorragoen erabilera eta horiek modu

eraginkorragoan erabiltzea sustatzea; eta 3. Ibilgailu-parke publiko eta pribatuetan erregai eta teknologia alternatiboak erabil daitezzen sustatzea.

– «Klima Aldaketaren 2050erako Euskadiko Estrategia», 2015ean onetsia eta Euskadiko 2020 Ingurumeneko IV. Esparru Programaren helburuetako batean jasotzen den konpromisoen ondorioz sortzen dena.

Estrategia hori bide-orritzat baliatuko da, BEG emisioak murrizteko eta klima-aldaketarako EAEn moldaera-gaitasuna indartzeko jarduera-ildo nagusiak zehazteko, ekonomia lehiakorren oinarrituko den garapenaren eta berrikuntzaren bidez. Hartarako, 14 jarduketa-esparru zehaztu dira, eta horietako bat da garraio-sektorearena, ezinbestekoa baitu klima-aldaketaren egoerara moldatzea, BEGen emisioak murrizteko. Klima-aldaketari buruz ezartzen dituen helburuen artean azpimarratzekoa da emisiorik gabeko garraiorantz bideratzeko premia.

V.– Donostiako Udalak interesa du mugikortasun adimendunarekin lotutako hainbat jarduketa egiteko; besteak beste: garraioaren elektrifikazioa, garraio publikoaren zirkulaziorako erreserbatutako plataformetan, lehentasuna emanda bidegurutzeetako semaforoetan eta hobekuntza teknologikoak eginda geralekuetara hurbiltzeko prozesuan; informazioa eta segurtasuna. Hori guztia, Hiri Mugikortasun Jasangarrirako 2008-2024 Planaren esparruan. Plan horretan, Donostian sartzeko korridoreetako mugikortasunari buruzko proposamenak daude.

VI.– 2018ko otsailaren 13an, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, Gipuzkoako Foru Aldundiak eta Donostiako Udalak lankidetzaren protokolo orokor bat sinatu zuten, Smart Mobility delakoarekin (mugikortasun eraginkorra eta integratua) lotutako zenbait jarduketa egiteko Donostian. Alderdien helburua da elkarlanean aritzea, zirkulazioaren eta garraioaren arloan ingurumen-jasangarritasun eta berrikuntza teknologiko handia duten jarduketa hauetan:

- 1.– Ingurumena eta akustika babesteko eremu baten ezarpena.
- 2.– Trafikoa kudeatzeko jarduketa multzoa.
- 3.– Aparkalekuak kudeatzeko jarduketa multzoa.
- 4.– Mugikortasun integratua.
- 5.– BEA-Bus Elektriko Adimendunaren sistema.

VII.– Alderdiak sinatutako protokolo orokorreko konpromisoetako bat BEA-Bus Elektriko Adimendunaren sistemari dagokio. Protokoloan, garatu beharreko puntuak zehazten dira banan-banan, baina horiez gain gehiago ere garatu daitezke:

- a) % 100 elektrikoak diren autobusak martxan jartzea 17. linean.
- b) % 100 elektrikoak diren 18 metroko 9 autobus martxan jartzea.
- c) Geralekuetan eta garajeetan karga elektrikorako azpiegitura instalatzea.
- d) Bidegurutzeetan eta geralekuetan bus elektriko adimenduna integratzeko hirigintza-jarduketak egitea.
- e) Geralekuetan txartelak saltzeko eta balioztatzeke sistema ipintzea.
- f) Seinaleztapen- eta komunikazio-sistema adimenduna, lehentasunezko erreia eta semaforo-lehentasuna jartzea.
- g) Smart Mobility plataforman integratzea eta produkzioan jartzea.
- h) Garajeetan gidatze autonomoa ezartzeko azterketa egitea.

VIII.– Protokolo Orokorren laugarren klausularekin bat, erakunde arteko batzorde bat eratu zen jarduketak garatzean jarraitu beharreko urratsak zehazte aldera. Batzorde horrek garatu beharreko lanen egutegia zehaztu zuen, eta, maila tekniko eta ekonomikoan, jorratzeko aurreikusitako jardueren garapena definitu zen, eta erabaki zen jarduketa horiek autobusaren 17. linean egitea, hasieran aurreikusitako 28. linearen ordeztuz.

IX.– Protokolo orokorrak ezartzen duenaren arabera, jarduketa edo jarduketa multzo bakoitzari dagokionez, behin haien garapenaren baldintzak zehaztu eta adostu ostean, eta beharrezko plangintza egin ondoren, hitzarmen bat sinatuko da, honako hauek ezartzeko: arlo teknikoko lankidetzak, finantza-betebeharrak eta jarduketaren ondorioz sortzen diren eskubideen titulartasuna.

X.– Horren guztiaren ondorioz, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek eta Donostiako Udalak uste dute komenigarria dela lankidetzan aritzea ahalbidetzen duten baldintzak zehaztea BEA-Bus Elektriko Adimendunaren sistema Donostiako hiri-autobuseko 17. linean ezartzeko.

XI.– Adierazitako eskumenak eta helburuak aintzat hartuta, BEA sistema ezartzeak hirian izan ditzakeen eraginak eta egin beharreko inbertsioaren kostu erreala zehazteko proiektuak idatzi behar dira lehenik. Bigarrenik, behin proiektuak idatzita, lankidetzaren nondik norakoak zehaztu behar dira Donostiako 17. linean eraginkortasunez ezartzeko BEA-Bus Elektriko Adimendunaren sistema.

Ondorioz, ordezkaturako erakundeek ontzat ematen dute hitzarmen hau sinatzea, eta, horregatik, zeinek bere antolamendu-arauetan horrelako eginkizunetarako dituen prozedura formalak aurretiaz bete ondoren, adosten dute dokumentu hau gauzatzea, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legean agintzen denaren arabera, eta erakunde erkideen eta udalen arteko harremanak arautzen dituzten xedapenen esanera, aginpidetzat hartuz xedapen horiek eta honako klausula hauek:

KLAUSULAK

Lehenengoa.– Hitzarmenaren xedea.

Hitzarmen honen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren eta Donostiako Udalen arteko lankidetzak arautzea, erakunde horien eskumenerako zenbait jarduketa batera finantzatzeko eta egiteko, beharrezkoak diren heinean, lehenengo eta behin, eraikitze-proiektua idatzeko, eta, bigarrenik, BEA-Bus Elektriko Adimendunaren sistema Donostiako 17. linean ezartzeko.

Bigarrena.– Administrazioen betebeharrak hitzarmenaren helburuari, garapenari eta finantza-ketari dagokienez.

17. autobus-linea BEA linea bihurtzeko eraikitze-proiektua garatzeko eta ondoren ezartzeko lanetarako, 25.700.000 euroko aurrekontua zenbatesten da (BEZa barne), eta lau urte inguruko epea aurreikusten.

A) Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrek konpromiso hauek hartzen ditu:

1.– Behar diren aurrekontu-esleipenak egin ondoren, gaur egun Donostian dabilen 17. linean autobus elektriko adimendunaren eraikitze-proiektua egiteko eta ondoren ezartzeko kostuaren % 65 finantzatzea 2020, 2021, 2022 eta 2023ko ekitaldietan. Aurretiaz zenbatetsitako aurre-

kontuaren arabera, 16.705.000 izango lirateke, 20.0.1.03.42.0300.2.238.80.51311.002.M eta 20.0.1.03.42.0300.2.722.01.51311.001.I aurrekontu-sailen kargura, ordainketa-aldi hauetan banatuta:

- 2020: 260.000 euro.
- 2021: 507.000 euro.
- 2022: 13.520.000 euro.
- 2023: 2.418.000 euro.

2.– Lankidetzatza teknikoak ematea Donostiako 17. linean autobus elektriko adimenduna ezartzeko eraikitze-proiektua prestatzeko prozesuan. Lankidetzatza hori «Red Ferroviaria Vasca-Euskal Trenbide Sarea (ETS)» Erakunde Publikoaren bidez egin daiteke, dagokion gomendioaren bidez.

B) Donostiako Udalak Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari eskatzen dio autobus elektriko adimenduna ezartzeari buruzko eraikuntza-proiektua idatz dezala, A apartatuan aipatutako sektore publikoko erakundearen bidez. Orobat, konpromisoa hartzen du proiektu hori idazteko laguntza teknikoak emateko.

C) Donostiako Udalak konpromiso hauek hartzen ditu:

1.– Behar diren aurrekontu-esleipenak egin ondoren, autobus elektriko adimendunaren eraikitze-proiektua egiteko eta ondoren ezartzeko kostuaren % 35 finantzatzea 2020, 2021, 2022 eta 2023ko ekitaldietan. Aurretiaz zenbatetsitako aurrekontuaren arabera, 8.995.000 euro izango lirateke, beraz, aurrekontu-sailaren kontura ezartzen direnak, ordainketa-aldi hauetan banatuta:

- 2020: 140.000 euro.
- 2021: 273.000 euro.
- 2022: 7.280.000 euro.
- 2023: 1.302.000 euro.

2.– Donostiako 17. linean autobus elektriko adimendunaren sistema ezartzeko jarduketak lizitatzea eta egikaritzea, eta ondoren zerbitzua ustiatzea, erabakitzen den kudeaketa-ereduaren arabera.

Hirugarrena.– Lanak finantzatu eta ordaintzea.

1.– Eraikitze-proiektuari dagokionez (I. fasea), eta Euskal Trenbide Sarea erakunde publikoak kontratazio-espeditenteak onartu baino lehen, Donostiako Udalak behar diren ziurtagiriak helaraziko dizkio erakunde horri, egiaztatzeke kreditu nahikoa eta egokia badela hartzen dituzten finantza-konpromisoak betetzeko.

Autobus elektriko adimenduna lizitatzeke eta ondoren ezartzeari dagokienez (II. fasea), Donostiako Udalak kontratazio-espeditenteak onartu baino lehen, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak Udalari helaraziko dizkio hartutako finantza-konpromisoak betetzeko kreditu nahikoa eta egokia badela egiaztatzen duten ziurtagiriak.

2.– I. fasearen eta II. fasearen esleipen-prezioari eragiten dioten kontratu-gorabeherak gertatzen badira eta haien zenbateko metatuak ez badu gainditzen bigarren klausulan adierazitako kostua, dagokion administrazio-ko kontratazio organoak onetsiko ditu, erakunde horrek Hitzarmenaren Jarraipen Batzordeari gorabehera horien berri eman ondoren eta haren aldeko irizpena jasota.

3.– Gorabeheren zenbateko metatuak bigarren klausulan adierazten dena gaindituz gero, haien onarpenerako beharrezkoa izango da finantzatzen duten bi alderdiak alde aurretik ados jartzea eta behar diren kredituak gaitzea bakoitzaren partaidetzaren ehunekoaren arabera.

4.– Erakunde sinatzaileek egin beharreko ordainketak egiteko ETSri eraikitze-proiektuari dagokionez (I. fasea) edo Donostiako Udalari autobus elektriko adimenduna ezartzeari dagokionez (II. fasea), lehenik eta behin aurreikusitako obrak eta lanak gauzatu direla ziurtatzeko eta behar ziren ordainketak egin direla egiaztatzeko dokumentazioa aurkeztuko da (ziurtagirien eta fakturen kopia konpultsatuak), zehatz adierazita guztizko zenbatekotik zenbat dagokion erakunde bakoitzari; erakunde horiek, horrenbestez, dena delako diru kopurua sartu beharko dute horretarako ezarriko den kontuan, aipatutako dokumentazioa jaso eta hilabeteko epean.

5.– Bakoitzari dagokion ekarpena jaso eta hilabeteko epean gehienez, ETSk, lehen kasuan (I. fasea), eta Udalak, bigarren kasuan (II. fasea), fakturak ordaindu izanaren ziurtagiriak helaraziko dizkiote beste alderdi sinatzaileari.

Laugarrena.– Kontu-egoera eta egikaritzea.

Finantzaketan parte hartzen ari den erakunderen batek hala eskatzen badu, ETSk (I. fasea) eta Udalak (II. fasea) konpromisoa hartzen dute honako dokumentu hauek bidaltzeko: proiektuaren gauzatze-kontuen egoera eta azalpen-memoria bat –azken horretan jaso beharko dira proiektuari buruzko inguruabar esanguratsuak; bereziki, dokumentu honetan zehaztutako denbora eta kostuak handitu ditzakeen edozein gorabehera–.

Bosgarrena.– Jarraipen-batzordea.

Hitzarmena sinatzen duten erakundeek jarraipen-batzorde bat sortuko dute, haietako bakoitzak izendatutako bina ordezkari osatua, hitzarmena ondo betetzen dela begiratze aldera. Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren ordezkarietako bat izango da batzorde horren buru, eta idazkari, aldiz, Donostiako Udalak izendatutako ordezkarietako bat.

Eginkizun hauek izango ditu batzorde horrek:

a) Oniritzia ematea aurkezten zaizkion azterlanari eta proiektuei zein kontratuaren lizitazio-prozedurari eta egikaritzeari.

b) Behar diren izapideak azkar egiteko oztopo izan daitezkeen eragozpenak kentzeko bideak eraztea.

c) Hitzarmen honen xede diren jarduketak beteko direla bermatzeko behar diren neurriak proposatzea edo haien inguruko txostenak egitea.

d) Hitzarmenean aurreikusitako ekintzen segimendua egitea; elkar informatzea eta hartutako konpromisoak betetzea ahalbidetu dezaketen irizpideak eta moduak zehaztuta.

e) Hitzarmen honek sor litzakeen interpretazio- edo egikaritze-arazoak konpontzen ahalegintzea.

Hitzarmen hau indarrean dagoen artean, jarduketei bide egokia emateko behar den guztietan bilduko da batzordea, alderdietako edozeinek hala proposatuta. Batzordearen bileren berratzte-quorumak kide guztiak agertzea eskatzen du, eta aho batez hartuko dituzte kideek erabakiak.

Hitzarmen honetan jarraipen-batzordearentzat espresuki jasotzen ez diren gaietan, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen atariko tituluaren II. kapituluaren hirugarren atalean arautzen den kide anitzeko organoen araubidea aplikatuko da.

Seigarrena.– Araubide juridikoa.

1.– Hitzarmen honek administrazio-izaera du, eta administrazio publikoen arteko lankidetzaz hitzarmenei aplika dakiekeen antolamendu juridikoaren bidez arautuko da hitzarmenaren interpretazioa eta garapena; zehazki, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen atariko tituluaren V. kapituluaren xedatutakoaren arabera, alderdiek espresuki onartzen dute administrazioarekiko auzibidearen jurisdikzioa.

2.– Administrazio publikoen kontratuei buruzko legeriaren aplikagarritasuna baztertuta gertatzen da, Sektore Publikoko Kontratuaren azaroaren 8ko 9/2017 Legearen 6.1 artikuluan xedatzen denaren arabera, hargatik eragotzi gabe legeria horren printzipioak aplikatzea zalantzarik edo hutsunerik gertatuz gero.

3.– Hitzarmenean edo hura egikaritzeko prozesuan gorabeherak sortuz gero, jarraipen-batzordeak ebatziko ditu aurreko klausulan ebatzi denaren arabera, eta Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa izango da nor gorabehera horiek direla eta sor litezkeen auzi guztiak erabakitzeko.

Zazpigarrena.– Parte hartzen duten alderdien eskumenak errespetatzea.

Hitzarmen hau sinatzeak ez dakar parte hartzen duten alderdiek beren eskumenei uko egitea edo eskumen horiek aldatzea; hala, alderdiok hartutako konpromisoari dagozkien erantzukizunak bakarrik egiten dituzte bere.

Zortzigarrena.– Hitzarmena aldatzea.

Hitzarmen hau alda daiteke sinatzaile diren alderdi guztiek aho batez hartutako akordioaren bidez.

Bederatzigarrena.– Hitzarmenaren indarraldia eta suntsiarazpena.

1.– Sinatzen den unetik izango ditu ondorioak hitzarmen honek, eta harrezkero behartuta egongo dira alderdiak; lau urteko indarraldia izango du hitzarmenak. Nolanahi ere, indarraldi hori burutu baino lehen, alderdi sinatzaileek aho batez adostu ahal izango dute hitzarmena beste lau urtez luzatzea, baldin eta hartarako behar adinako aurrekontu-esleipenik badago eta proiektu osoa egikaritzeko beharrezkoa bada.

2.– Indarraldia amaitzen denean egiaztatuko da hitzarmenaren azkentzea. Nolanahi ere, hitzarmena suntsiarazteko aukera egongo da, alderdi sinatzaile guztien ahobatezko akordioaren bitartez, haren xede diren jarduketak burututzat jotzen direnean, edo suntsiarazpen-kausa gertatzen denean Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen 51. artikuluan aurreikusten denaren arabera.

3.– Alderdietako batek, onartutako konpromisoak betetzen ez baditu, besteak eskubidea izango du hitzarmena suntsiarazi dadila eskatzeko. Hitzarmena suntsiarazten bada, 40/2015 Legearen 52. artikuluan aurreikusten diren ondorioak egongo dira, eta, hala badagokio, eginbidean leudekeen jarduketak amaitzeko baldintzak zehaztuko dituzte alderdiek.

Hamargarrena.– Finantzaketa-bermea.

Hitzarmen honetan aurreikusitako konpromiso ekonomikoa ordaintzen ez bada, Finantzen Euskal Kontseiluak Donostiako Udalari egin ez zaizkion finantza-transferentziak atxikitzeke sistema bat erabakiko du, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen 24.1 artikuluan ezarritakoaren arabera.

Hitzartutakoa behar bezala jasota gera dadin, eta adostasunaren adierazgarri, hitzarmenaren bi ale sinatu dituzte alderdiek, idazpuruan adierazitako egunean eta lekuan, euskaraz eta gaztelaniaz, biak ala biak bertsio ofizialak baitira.

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren izenean,
M.^a ARANZAZU TAPIA OTAEGUI.

Donostiako Udalaren izenean,
ENEKO GOIA LASO.