



EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE-AURREPROIEKTUA EGITEKO PROZEDURAREN MEMORIA

Memoria honen helburua da Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen (2003ko abenduaren 30eko EHAA, 254. zk.) 10. artikulua 2. atalean ezarritakoa betetzea. Atal horrek honela dio zehazki: *“Prozedura osoaren memoria labur bat erantsiko zaio espedienteari, eta, hor, hauek guztiak zehaztuko dira: aurrekariak, egindako izapideak, izapideen emaitzak eta, egindako txostenen ohar eta iradokizunei egokitzearen –batez ere nahitaezko txostenetan egindakoei–, proiektuaren testuan sartutako aldaketak”.*

1.- AURREKARIAK.

Estatuari bakarrik dagokio “merkataritzako ontzidia eta... interes orokorreko portuak” arloko eskumena (EKren 149.1.20 artikulua) eta “babes-portuen, kirol-portuen...eta, oro har, merkataritza jarduerarik gauzatzen ez dutenen” eskumenak beren gain hartzeko ahalmena ematen die autonomia erkidegoei (EKren 148.1.6 artikulua).

Estatuaren eskumena irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginak garatzen du. Errege Dekretua honako arau hauen ondoriozkoa da nagusiki: Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko abenduaren 24ko 27/1992 Legea, hori aldatzen duen irailaren 26ko 62/1997 Legea eta interes orokorreko portuen araubide ekonomikoari eta portuetan zerbitzuak emateari buruzko azaroaren 23ko 48/2003 Legea.

Balear Uharteetako, Galiziako, Kataluniako eta Kanariar Uharteetako Gobernu Kontseiluek konstituzio-kontrakotasuneko errekurtsioak jarri zituzten 27/1992 Legearen aurka, eta azaroaren 17ko STC 40/1998 Sententziaren bitartez ebatzi ziren. Beraz, zehazki mugatuta gelditu da portuen arloan Estatuari eta autonomia erkidegoei dagozkien eskumenen banaketa.

Beste autonomia erkidego batzuek lege-arau baten bidez erregulatu zituzten beren eskumeneko portuak. Valentziako Erkidegoak ere gai honen inguruko lege bat atera zuen (2/2014 Legea, ekainaren 13koa, Generalitateko Portuei buruzkoa), eta, ondorioz, Asturias eta Euskadi bakarrik falta dira hori egiteko.

Euskal Autonomia Erkidegoak, estatutuaren eskumen "esklusibotzat" hartu ditu "itsas...garraioak, portuak... Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan ezarritakoa alde batera

utzi gabe" (EAEAE 10.32 artikulua), baita interes orokorreko portuen arloan Estatuko legeria gauzatzeko eskumena ere, "Estatuak horien kudeaketa beretzat erreserbatzen ez duenean" (EAEAE 12.8 artikulua).

Alabaina, Euskal Autonomia Erkidegoan ez da portuen arloko diziplina ezartzen duen lege-araurik egon orain arte. Arau-gabezia horren aurrean, Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuei Estatuko araudia aplikatzea erabaki zen osagarri gisa.

Euskal Autonomia Erkidegoaren menpeko portuen eta portu-zerbitzuen emakidadunengandik eta horiek erabiltzeko baimena dutenengandik jaso beharreko tasei dagokienez, horien indarreko araudia irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasei eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginak barne hartzen du.

Lege Aurreproiektuarekin, estatutuen bidez onartu zen eta orain arte gauzatu ez den eskumen-esparrua jartzen da martxan, eta aipatutako araudia aldatzen da portuko tasei dagokien arloan.

2.- LEGE-AURREPROIEKTUA IZAPIDETZEA

2.1.- Hasiera emateko eta alde zurretik onartzeko agindua

Helburu horrekin eman zen lege-proiektua egiteko prozedurari hasiera eman zion Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2013ko uztailaren 31ko Agindua.

Prozedurari hasiera eman ondoren, araudia aldatzeko hainbat testu egin ziren eta Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren Aginduaren 2014ko uztailaren 2ko azken bertsioari alde zurretiko onarpena eman zitzaion.

2.2.- Entzunaldiaren, kontsultaren eta parte-hartzearen izapideak eta kide anitzeko organoen txostena

Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa bildu zen 2014ko irailaren 18an.

Horrez gain, ekarpenen eskaera-izapideak egin zituzten Euskal Jaurlaritzako sail desberdinek eta, urriaren 16ko ofizioen bidez, interesdun gisa identifikatutako eragile desberdinen entzunaldien izapideak jarri ziren martxan.

Beranduago, Garraioetako sailburuordearen 2014ko urriaren 20ko Ebazpenaren bidez, jendaurrean jarri zen Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen aurreproiektua, 20 egun baliodunetz, ebazpen hau Euskal

Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hurrengo egunetik hasita (2014ko urriaren 28an argitaratu zen).

Izapide horiei erantzunez, honako alegazio hauek jaso ziren:

- Barneko organoen alegazioak: Kultura Ondarearen Zuzendaritza, eta Herri Administrazio eta Justizia Saila.

- Lehendakaritza Sailak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailak eta Osasun Sailak alegaziorik ez dutela adierazi zuten.

- Udalak: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

- Sindikatuak: LAB, UGT, ELA.

- Saileko langileak, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzakoak eta Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzukoak.

Horrez gain, alegazioak egin zituzten Sustapen Ministerioak (Bilboko Itsas Kapitaintza), ASOTRAVAK, Euskal Herriko Itsas Foroak, Euskadiko Portu, Ubide eta Bideetako Elkargoak, FECOPEK, Bilbao Port-ek, Lehiaren Euskal Agintaritzak, EUDELEK eta MARBECOK.

2.3.- Nahitaezko txostenak

2014ko uztailaren 24an genero-inpaktuaren ebaluazio izapideak egin ziren.

Jakinarazpen publikoaren izapideetan emandako epearen barnean, honako erakunde hauen txostenak jaso ziren: Herri Administrazioen Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritza (2014ko urriaren 24an), Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritza (2014ko urriaren 27an), eta Emakunde (2014ko azaroaren 4an).

Entzunaldirako eta jendaurrean jartzeko izapidea egin ostean, derrigorrezko txosten hauek jaso dira, eskatu eta gero: Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostena (2015eko urtarrilaren 26an), Zerga Administrazioko Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 12an), Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 23an), Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordearen txostena (2015eko otsailaren 25ean), eta Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen 8/2015 Irizpena (2015eko maiatzaren 29koa).

2015eko maiatzaren 14an Kontrol Ekonomikoko Bulegoari helarazi zitzaion, eta ez zuen txostena epearen barnean igorri.

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak txostena igortzeko zuen legezko epearen barnean, Garraio Azpiegituraren Zerbitzuak ordura arte jasotako oharrak eta

alegazioak baloratzeari ekin zion, aurreproiektuaren testuan zegozkion aldaketak eginez.

Aldaketak barne hartzen dituen testu hori Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenaren menpe gelditu zen, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 8ko Aginduaren bidez.

Dokumentu honen eranskin gisa gehitu den 2015eko uztailaren 14ko memorian zehazten dira jasotako oharrak, horiek onartu diren edo ez, eta aurreproiektuari eginiko aldaketak. Aipatutako memoria eta aurreproiektuaren testu berria helarazi zaie jakinarazpen publikorako izapideetan parte hartu duten guztiei.

Beranduago, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak eskatutako txostena bidali zuen, 2015eko uztailaren 17ko datarekin.

Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 24ko Agindu bidez, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari bidalitako informazio dokumentala zabaldu egin da, jasotako alegazioei erantzuten dien Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren txostena (uztailaren 14koa) eta Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren Txostena (2015eko uztailaren 17koa) ere bidali baitzaizkio.

A) Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2015eko uztailaren 17an eman zuen bere nahitaezko txostena.

KEBren txostenak honako ohar hauek barne hartzen ditu (horiek erantzuna jaso dute eta, ondorioz, aurreproiektuaren testua aldatu egin da):

- KEBren iritziz, Portu Antolamendurako Plan Berezian urgentzia egiaztatuko kasuetarako edo salbuespenetzko interes publikoko kasuetarako (*proiektatutako testuaren 14.3 artikuluan aipatzen dira*) ezarri gabeko obra-baimenen prozedura behar bezala erregulatzeko, beharrezkoa da zehaztutako Gobernu Kontseiluaren esku-hartzea hobeto zehaztea, bai irismenari dagokionez (*jakinaraztea besterik ez, edo alegatutako urgentzia edo salbuespenetzko interes publikoko kasuak egiaztatzen dituen adierazpena egitea nahitaez*) bai esku har dezakeen prozesuko uneari dagokionez (*baimena baino lehen edo ondoren*).

Hori dela eta, Eusko Jaurlaritzak plan berezietan ezarri gabeko portuko obretan duen parte-hartzea argitze aldera, aldatu egin da 14.3 artikulua:

“14. artikulua.- 3.- Hala ere, egiaztatutako larrialdietan edo salbuespenetzko interes publikoko kasuetan, Portu-antolamenduaren Plan Berezia aurreikusten ez dituen

obrak baimen daitezke. Dagokion udalari entzunaldia eman ondoren, Jaurlaritzaren Kontseiluak baloratu behar du baldintza horiek betetzen diren edo ez, obrekin hasi aurretik”.

- KEBk aholkularitza- eta partaidetza-organoei beren horretan eusteko aukera hausnar dadila iradokitzen du, ordeztuko dituzten beste organo batzuk sortu arte, eta eskumeneko administrazioak organo horiek ezartzeko epe bat zehaztu dadila.

4. artikulua ere aldatu da eta honela gelditu da:

“Portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko du arau bidez sortuko diren organo aholku-emaileen eta parte-hartzaileen bidez. Horien artean egongo dira, Portuko Udal Kontseilua izenpean, Portuko Administrazioaren eta portua duten udalerriez arduratzen diren udal-administrazioen arteko harremanez arduratuko diren organoak”.

Eta seigarren xedapen iragankor bat gehitu da (Parte-hartze instituzionala eta soziala artikulatzeko xedapen iragankorra), honako eduki honekin:

“4. artikuluan zehaztutako araudia garatzen den arte, portuen arloko parte-hartze instituzionala eta soziala ekainaren 4ko 359/1991 Dekretu bidez sortutako Portu Batzarren esku egongo da”.

- KAIK erakundeari dagokionez, KEBk adierazten du komenigarria litzatekeela estipulazio bana gehitzea: bat orokorra, zergen arloko indarreko zuzenbide publikoarekiko loturari buruzkoa (aurrekontuen, diru-laguntzen, kontrol ekonomikoaren, ondarearen eta kontratazioaren araubidea); eta beste bat espezifikoa, kontrol- eta kontabilitate-araubideari lotua, jarraian zehaztutakoa bezalakoa edo antzekoa.

Aipatutako oharrari jarraituz, KAIK erakundeari ekonomia- eta kontabilitate-kontrolaren arloko araudia aplikatzeari buruzko berriazko aipamen bat jaso da 24. artikuluan (bigarren atal bat gehituz) eta artikulua horretako atalak berrantolatu egin dira (6. eta 7. atalak 4. eta 3. atal izatera igaro dira, hurrenez hurren):

2.- Euskal Herriko Ogasun Orokorraren gai propio guztietan, Autonomia Erkidegoan aplikatu daitezkeen araudiak zuzenbide pribatuko erakunde publikoei dagokienez xedatutakoari lotuko zaio.

- Horrez gain, KEBk adierazten du komenigarria litzatekeela araudi bidez zehaztuko den KAIK erakundearen Administrazio Kontseiluaren osieran bermatzea ogasunaren arloan eskumena duen Saileko ordezkari bat egongo dela, lege-aurreproiektuaren bidez sortutako zuzenbide pribatuko erakunde publiko berriaren helburuak barne hartzen dituen ondare- eta ogasun-alderdien garrantzia kontuan izanda.

Ildo horretan, 25.2 artikulua aldatu egin da eta ingurumenaren, lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren arloetan eskumena duten sailak gehitu dira:

“25.2.- Administrazio Kontseilua gobernu-organoa da eta portuen arloko eskumena duen sailaren edo sailburuak izendatutako burutzaren mende jar duten du, kalitate-botoa izanik. Erregelamendu bidez eratuko da eta ogasunaren, ingurumenaren, lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren arloan eskumena duten sailak ordezkaturata daudela bermatu beharko du”.

- KEBren txostenak adierazten du, halaber, espedientean ez dagoela justifikatuta zergatik ez diren zehazten Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legearen 25.1 artikuluan jasotako publizitate- eta berdintasun-printzipioak hautaketarako eta langileak erakundera sartzeko prozesuak zuzendu behar dituzten printzipioen artean.

Onartu eta aldatu egin da 26.3 artikulua, bi printzipioak gehituz langileak KAIK erakundera sartzeko hautaketa- eta sarbide-prozesuetan; honela gelditu da aipatutako artikulua:

“KAIK dagokio, langileei dagokienez, hautaketa-proben baldintza, betebeharrak eta ezaugarriak zehaztea, eta baita sarbide-prozesuen deialdia, kudeaketa eta ebazpena egitea ere, publizitate-, berdintasun-, merezimendu- eta gaitasun-printzipioei jarraituz”.

- KEBk KAIK-en baliabide ekonomikoari buruzko hainbat atalen idazkari buruz eginiko oharra kontuan hartuta, aurreproiektuaren 27. artikulua aldatu da. Zehazki, 27. artikulua e, f eta g atalak aldatu dira:

“27. artikulua.- Baliabide ekonomikoak.

KAIKek, bere helburuak bete ahal izateko, ondasun eta baliabide ekonomiko hauek izango ditu:

(...)

e) Portuen arloko tasak biltzearen eta prezio publikoak kobratzearen ondoriozko diru-sarrerak.

f) Lege honetan araututako zehapenak ezartzetik ateratako diru-sarrerak.

g) Legez esleitzen zaizkion beste edozein baliabide.

- KEBk eginiko oharra kontuan hartuz, 43. artikuluan jaso da Itsas Garraioko Enpresen Erregistroak izaera informatzailea besterik ez duela, eta garraioen arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailak kudeatuko duela. Hori horrela, aurreproiektuan honela jasoko da:

“43. artikulua.- Erregistroa sortzea eta inskripzioaren derrigortasuna

1.- *Itsas Garraioako Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da Euskal Autonomia Erkidegoan. Haren xedea da informazioa ematea eta bateratzea, alde batetik, bidaiarien itsas-garraioaren zerbitzua, salgaiena eta garraio mistoena aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaile eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas-segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeen betetzea, eta natur ingurunearen babesa. Erregistro hori garraioaren arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailak kudeatuko du”.*

- Kontuan izan da KEBk KAIAKen jardueren hasierari buruz eginiko oharra, eta hirugarren xedapen gehigarria aldatu egin da, KEBk proposatutako idazketari jarraituz. Hona hemen xedapen horren lehen atalaren egungo idazketa:

“1.- KAIAK erakunde publikoaren jardueren hasiera Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da”.

- KEBk bere txostenean adierazten duenez, ezin dira ulertu proiektatutako testuak dagoeneko existitzen den araudi bat bi xedapenen bidez indargabetu nahi izateko arrazoiak (xedapen indargabetzailea eta azken xedapenetatik bigarrena). Akats bat da, noski, beraz, xedapen indargabetzailea aldatu egin da eta azken xedapenetatik bigarrena kendu egin da.

“XEDAPEN INDARGABETZAILEA.- Arauak indargabetzea.

1.- Indarrrik gabe geratuko dira honako xedapen hauek:

a) *Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituen 248/1998 Dekretuaren Bigarren Idazpuruko II. kapitulua (19.-29. artikulua): Euskal Autonomia Erkidegoko titularitatepeko portuetako zerbitzu berariazko eta orokorreatiko tasak.*

b) *Ekainaren 4ko 359/1991 Dekretua, Portu Batzarrak sortzekoa.*

c) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 1992ko urtarrilaren 13ko Agindua, Bermeo eta Ondarroako eta Getaria eta Hondarribiko Portu Batzarren osaketa aldatzekoa.*

d) *Maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa eratzen duena.*

e) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2001eko martxoaren 27ko Agindua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoaren konposizioa aldatzen duena.*

f) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesional ez diren aisia-ontzien titularrei amarralekuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena.*

g) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2006ko irailaren 6ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu-guneetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzeko dena.*

2.- Indarrik gabe geratzen da lege honetan ezarritakoaren aurka doan maila bereko edo beheragoko xedapen oro”.

KEBren txostenak barne hartzen dituen beste ohar batzuek ez dute erantzunik jaso, honako arrazoi hauek direla medio:

- Aurkeztutako testuaren 3. artikuluko definizioen artean “goragoko mailako plangintza-tresnak” sartzeari iradokitzen da, 5.a), 9. eta 23.a) artikuluetan aipatzen direnak, halako izendapenik eman gabe.

Ez da beharrezkoa, izan ere, hasiera batean lurraldearen antolamendu-tresnez ari da, baina Gobernu Kontseiluak onartutako beste plan orokor mota batez ari dela ere pentsa dezakegu.

- Proiektatutako testuan “portuko administrazioari” egiten zaizkion erreferentzia guztien ordez kasu bakoitzean Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorrari edo KAIK erakunde publikoari dagokiona ezartzea komeni ote den ondo pentsatzea gomendatzen da.

Sistemakikoki, argigarriagoa da zereginen banaketa hau aurreproiektuan dagoen moduan uztea, banaketa hori argiago uzteko eta administrazio bakar baten presentzia agerian uzteko.

- KEBk aurreko legealdietako proiektuetan zehaztutako portu-zerbitzuen sailkapena berreskuratzea proposatzen du.

Alabaina, baloratu da EAEko portuetan, horien berezko ezaugarriak kontuan hartuta, ez dela beharrezkoa ematen dituzten zerbitzuen sailkapenik egitea.

- KEBk iradokitzen du erakundearen baliabide ekonomikoen artean erakundeak emandako diru-laguntzen kopuruak itzultzearen ondoriozko diru-sarrerak barne hartzea (diru-laguntza horiei zegokien helburua edo eskuratzeko baldintzak ez betetzeagatik).

Ez da beharrezkoa, izan ere, 27. artikulua c) atalak erreferentzia orokor bat egiten die: *“bere jardueraren ondoriozko ohiko eta ezohiko diru-sarrerak”.*

- KEBren txostenak proposatzen du Itsas Garraioko Enpresen Erregistroaren erregulazioan jaso daitezela bertan izena emateko baldintzak eta horren ondorioak. Ez da beharrezkoa, aurreproiektuak ondorengo araudi-garapen baterako uzten baitu.

- KEBk gomendatzen du KAIAK erakundearen sorrerari buruzko araudian jaso daitezela Euskal Administrazio Publikoaren Lege Aurreproiektuan erakundeak eta sozietateak sortzeko ezartzen diren gutxieneko baldintzak. KEBren txostenaren arabera, "(1) ez du erakundearen egoitzari buruzko estipulaziorik barne hartzen, (2) ez da Administrazio Kontseiluaren osaerari eta bertako kideak izendatzeko prozedurari buruzko ezer ezartzen (zeregin horien beranduagoko araudi batean zehazteko utzi dira), (3) ez du erakundeari esleitutako zereginen banaketa, Administrazio Kontseiluaren eta bertako Zuzendaritzaren artekoa, jasotzen, (4) ez du erakundera atxikitako langileei eta ondareari buruzko estipulaziorik barne hartzen, (5) ez du erakundea desagertzeko eta likidatzeko prozedurari buruzko ezer zehazten".

Alegazio horrek ez du eraginik izango, izan ere, gaur egun aipatutako testua ez da indarrean dagoen lege bat, eta, ondorioz, ez du lege-testu orok berezko duen aginduedo atribuzio-izaerarik. Aipatutako idazketa ezin da kontuan hartu, ezta interpretaziorako irizpide gisa ere; ez baitakigu zein izango den Eusko Legebiltzarrak, hala badagokio, azkenean onartuko duen behin betiko idazketa.

KEBren txostenak beste zenbait ohar ere barne hartzen ditu, erreferentzia egiten diotenak ez aurreproiektuaren testuari, espedientean aurkeztutako dokumentazioari baizik.

Ildo horretan, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoak 2014ko irailaren 18an eginiko bilkuraren akta gehitu zaio espedienteari, honako helburu honekin: *"Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektua aztertzea eta horri buruzko informazioa ematea"*.

- Horrez gain, justifikazio-memoria eta memoria ekonomikoa aldatu dira, eta KEBren ustez falta diren hainbat alderdi gehitu dira: KAIAK erakundea portuko azpiegituren kudeatzaile integral gisa eratzeko moduaren azalpena, baliabide ekonomikoen elementu jakin batzuen azalpena, enpresako eraginaren ebaluazioa.

B) Europako Batzordea.

Europako Batzordearen Mugikortasun eta Garraio Zuzendaritza Nagusiak, aurreproiektuaren testua ikusi ondoren, hainbat ohar egin ditu, 2015eko irailaren 14ko idatzi bidez, estatu kideen arteko eta estatu kideen eta beste herrialde batzuen arteko itsas-garraioko zerbitzuen prestazio askearen printzipioaren aplikazioari buruzko Kontseiluaren 4055/86 Erregelamenduan (EEE) zehaztutakoaren harira.

Adierazi denez, “*nazioarteko trafikoari aplikatutako tasak Europako trafikoan zerbitzu berdinegatik kobratzen direnak baino askoz ere altuagoak dira; aipatutako jurisprudentiaren arabera, hori debekatuta dago, prezioen alde hori justifikatzen duen arrazoirik egon ezean*”. Aipatutako justifikazioa eman ezean, aurreproiektua aldatzea proposatzen da, 4055/86 Erregelamenduan ezarritakoarekin bat etorriz.

Ohar horrek erreferentzia egiten die Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren azken xedapenetatik lehenengoan aldatzen den irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 193. eta 194. artikuluei.

Europako Batzordearen argudioak onartu dira eta aipatutako 193. eta 194. artikuluen idazketa aldatu da.

193. artikuluan, “Europako kabotajeari” eta “kanpokoari” dagozkion zenbatekoak bateratu egin dira, eta izen hau eman zaie: “Europako kabotajea edo kanpokoia”. Zenbateko berria kalkulatzeko, testuaren aurreko bertsioiko bi zenbatekoen batezbestekoa egin da.

Ondorioz, honela idatzita geldituko da, hitzez hitz:

“193. artikulua.- T-2 tasa. Bidaiariak

(...)

5.1.- Bidaiari bakoitzeko (eurotan):

Pasajearen kategoria

<i>Trafiko-mota</i>	<i>III. blokea</i>	<i>II. blokea</i>	<i>I. blokea</i>
<i>Badia edo tokikoa:</i>	<i>0,029581</i>	<i>0,059160</i>	<i>0,059160</i>
<i>Europako kabotajea edo kanpokoia:</i>		<i>1.49</i>	<i>3,83 7,12”</i>

Bestalde, 194. artikuluko 5.2 atalean tasa bateratu egin da, jatorriaren eta helmugaren artean bereizketarik egin gabe, eta itsasoko igaroaldiko operazioak (lehen 5.2.1) eta ontziz aldatzeko lanak (lehen 5.3) kenduz, ez baitute garrantzirik.

“194. artikulua.- T-3 tasa. Salgaiak.

(...)

5.2.- Lurreko igaroaldiko lanetako salgaien partida bakoitzari ezarri beharreko kuotak ondoko taulan ematen dira (eurotan), pisu gordinaren tona edo horren frakzio bakoitzeko, eta indarrean dagoen salgaien sailkapenari jarraikiz dagokien multzoaren arabera:

Lehenengoa: 0,177485
 Bigarrena: 0,25
 Hirugarrena: 0,37
 Laugarrena: 0,55
 Bosgarrena: 0,74”

5.3 paragrafoa kendu egin da, eta lehen 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 eta 5.8 paragrafoak zirenei 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 zenbakiak eman zaizkie, hurrenez hurren. Hona hemen, azken paragrafo horren idazketa:

“5.8.- Dena den, aurreko bi paragrafoetan aipatzen diren egoerak biak batera gertatzen direnean, kuotan guztira egingo den murrizketa ezingo da % 40tik gorakoa izan.”

C) Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak, 2015eko urriaren 8an egindako osoko bilkuran, 137/2015 irizpena eman du aipatu lege-aurreproiektuari buruz. Irizpen horrek esaten du lege-aurreproiektua, hartan egindako ohar guztiak kontuan hartu ondoren, Gobernu Kontseiluari helaraz dakiokela, onar dezan.

Ondoren, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak azter dezan helarazi zaion arau-proiektuaz emandako irizpenean jasotako oharra aztertuko dira.

1. Zehaztutako **44.2 artikulua** arabera, portuen eta itsas-gaien arloko ikuskaritza-eta kontrol-zereginak egokitzen zaizkien Portuko Administrazioari langileak agintaritzaren agentetzat hartuko dira eta *“beraiek egiaztaturiko egitateek frogabalioa izango dute”*. Horren harira, Euskadiko Aholku Batzordeak ondorioztatu du *“44.2 artikuluan jasotako zehaztapenak ez duela ondorio praktikorik”*. Beraz, aipatutako erreferentzia kendu egingo da.
2. Aholku Batzordeak baieztatzen du **55.2 artikulua** (“araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginbeharra betetzen ez duenean edo erabat betetzen ez duenean, hertsapen-isunak ipini ahal izango zaizkio, eginbehar hori bete dezan”) eta HAAJAPELren 99.1 artikulua ez datozela bat eta, beraz, proiektatutako xedapenak ez duela arautzen isunak jartzeko modua (aldizkakotasuna eta gehieneko isun-kopurua), ezta horien zenbatekoa ere. Beraz, erregelamenduak araudi-hutsune hori bete ezin duenez, xedapen hori ezin izango da aplikatu.

Hori dela eta, aldatu egingo da aipatutako araua:

“2.- Araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginbeharra betetzen ez duenean edo erabat betetzen ez duenean, gehienez bost hertsapen-isun ipini ahal izango zaizkio elkarren segidan. Horietako bakoitzaren gehienezko zenbatekoa sorrarazitako kalteak konpontzeko hartu beharreko neurri guztiei dagokien kostuaren % 10ekoa izango da, eta gauzatze subsidiarioa betebeharra duen pertsonaren kontura eta kostura egingo da”.

3. Arau-hauste arinak berriro egitea arau-hauste larritzat jotzen duen **49.h) artikuluari** dagokionez, honakoa ezartzen du Aholku Batzorde Juridikoak: *“gertakari bakar bat bi aldiz ez zehatzeko asmoz, argi ezarri behar da bigarren arau-haustea, hasiera baten arin gisa sailkatutakoa, larritzat joko dela behin baino gehiagotan errepikatuz gero”.*

Aipatutako artikulua aldatu egin da, eta eduki hau izango du:

h) Arau-hauste arin gisa sailkatutakoak, behin baino gehiagotan egiten direnean. Alegia, urte batean bi arau-hauste arin edo gehiago egitea, administrazio-bideko ebazpen irmo batez hala deklaratu bada.

4. Ildo horretan, hau dio arau-haustea berriro egin izanak zehapena larriagotuko duela ezartzen duen **51.2.c) artikuluari** buruz: argi adierazi behar da, halaber, egoera hori larriagarria izango dela, arau-haustearen mota larriagotzeko kontuan izan den kasuetan izan ezik (kasu horretan ezin izango da mota eta, era berean, zehapena larriagotzeko kontuan hartu). Hau izango da artikulua idazketa berria:

“c) Berriro egin izana urtebetean izaera bereko beste arau-hauste bat, kalifikatutako arau-haustea egin zenetik kontatzen hasita, horrela jotzen bada ebazpen irmo baten bidez. Egoera hori ez da aplikatuko arau-haustearen mailaketan, arau-haustearen mota larriagotzeko kontuan izan bada”.

5. **Hirugarren xedapen gehigarriari** dagokionez, sorkuntza eraginkorra ezabatzearen eta jardueren hasiera Jaurlaritzak zehaztearen alde egiten du. Aipatutako xedapenaren eduki berria honela geldituko da:

“1.- KAIK erakunde publikoaren jardueren hasiera Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da”.

6. **Xedapen indargabetzaileei** dagokienez (KEBren oharren ondoren, xedapen indargabetzaile bakarra dago), adierazten du komenigarria litzakeela aztertzea ea proiektatutako araua indarrean sartzeko denetik indargabetutako xedapenaren araututakoa biltzen duen erregelamendua argitaratu arte araudi-hutsune bat gerta daitekeen. Seigarren xedapen iragankor bat gehitu da:

SEIGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.- Parte-hartze instituzionala eta soziala artikulatzeko araubide iragankorra.

4. artikuluan zehaztutako araudia garatzen den arte, portuen arloko parte-hartze instituzionala eta soziala ekainaren 4ko 359/1991 Dekretu bidez sortutako Portu Batzarren esku egongo da”.

Ildo horretan, sortuko litzatekeen araudi-hutsuneak portuko jardueren funtzionamenduan izango lituzkeen ondorio negatiboak kontuan hartuta, portuko lanei buruzko araudia onartzen duen urriaren 21eko 236/1986 Dekretuaren indargabetzea ez sartzearen alde egin da. Indargabetze hori araudia onartzen denean gauzatuko da, eta etorkizuneko legeei aurka egiten dioten araudiko xedapenei honela dioen xedapen indargabetzaileko bigarren paragrafoan ezarritakoa aplikatuko zaie: *“Lege honetan ezarritakoaren aurka doazen maila bereko edo txikiagoko xedapen guztiak indargabetuta gelditzen dira”.*

Azkenik, Aholku Batzorde Juridikoak zenbait ohar egin ditu araudi-teknikari dagokionez, eta aurreproiektuaren testu berriari gehitu zaizkio:

1.- 2.1 artikuluan 3.1 artikulua aipatzen da, baina aipatu beharrekoa 3 a) artikulua da.

Testua zuzendu da:

1.- Lege hau EAEko itsasertzeko portuetan aplikatzekoa da, Lege honen 3.a) artikuluaaren terminoetan, baita Euskal Autonomia Erkidegoko eskumena duten obrei eta instalazioei ere.

2.- Honakoa leporatzen zaio 4. artikuluari: “xedapen horrek ez ditu organoaren zeregin zehatza, helburua edo osaera zehazten, ezta gainetik ere; hori dela eta, interes gutxikoa da, erregelamenduak eratu baitezake”.

Aipatutako artikuluaaren edukia aldatu da; hona hemen eduki berria:

“Portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko du arau bidez sortuko diren organo aholku-emaileen eta parte-hartzaileen organoen bidez. Horien artean egongo dira, Portuko Udal Kontseilua izenpean, Portuko Administrazioaren eta portua duten udalerriez arduratzen diren udal-administrazioen arteko harremanez arduratuko diren organoak”.

4.- Aholku Batzorde Juridikoaren arabera, 18.2 artikuluan (“ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak hustu beharko dira Portuko Administrazioak onartutako Hondakinak Jasotzeko Plana betez”), ideia hobe ulertuko litzakete

honela idatzita egongo balitz: “...*hustu beharko dira... Hondakinak Jasotzeko Planak ezartzen edo xedatzen duenaren arabera...*”.

Testua aldatu da, irizpenak adierazten duen moduan.

2.- *Ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak hustu beharko dira Portuko Administrazioak onartutako indarreko Hondakinak Jasotzeko Planak ezartzen duenaren arabera.*

6.- 38.1 artikuluan, “araudi erregulatzailearen (Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoarena)” aipamena kentzearen alde egiten du. Ohar hori ez da errespetatu hitzez hitz, baina proposatutako idazketaren egokitasuna aztertzeke eta hori aldatzeko beharra aztertzeke balio izan du. Egindako oharrak ez zuen Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren Irizpenaren nahitaezkotasunaren auzia konpontzen, ezta aplikagarriak diren arauak ere, beraz, beharrezkoa da espresuki adieraztea.

Testua aldatu da, eta honela geldituko da:

1.- *Portuko Administrazioak emakidaren edo baimenaren iraungipena deklaratu dezake, arauz ezarritako prozeduraren bitartez, titularrari entzun ondoren eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren —emakida denean eta aurka egiten zaionean—, honako kasu hauetan:*

8.- 44. artikulua portuen eta itsas-gaien ikuskatze- eta kontrolatze-ahalei egiten die erreferentzia. Ahal horiekin lotuta, Batzordeak uste du komenigarria litzatekeela, halaber, zaintze-ahala ere sartzea, ikuskatze- eta kontrolatze-ahaletatik bereiz baitaiteke.

Aurreproiektuaren 44. artikulua aldatu da eta zaintze-ahala gehitu da, baina ez da ezarri ahal hori Portuko Administrazioa langileek gauzatu behar dutenik.

44. artikulua.- Zaintze-, ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak.

1.- *Polizia-erregelamenduak agintzen duen moduan gauzatuko dira portu- eta itsas-gaietako ikuskapen- eta kontrol-ahalak portuetan ematen diren zerbitzu eta operazioei dagokienez, edozein dela ere portuko jabari publikoaren erabilera-arabidea edo zerbitzuak emateko era.*

2.- *Ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak Portuko Administrazioari atxikita dauden eta behar bezalako gaitasuna duten langileen bitartez gauzatuko dira. Ondorio horietarako, langile horiek agintaritzaren agentetzat joko dira.*

9.- Aholku Batzorde Juridikoak aipatzen du 48.i) artikulua argi eta garbi islatuko duela portuan botatako substantziak, gaiak edo hondakinak “ez kutsakorrak” izango direla, 49.e) eta 50.b) artikuluetan zehaztutako gai eta hondakinei buruzko arau-hausteekin bat etor daitezela.

Aldaketa hori gehitu da aurreproiektuaren testuan:

“i) Substantzia, gai eta hondakin ez kutsakorrak botatzea portuko jabari publikoan”.

10.- Proiektuak bi xedapen indargabetzaile barne hartzen ditu; horietatik bigarrena azken xedapenetatik bigarren gisa dago zehaztuta.

KEBk ere ohar hori bera egin du eta, horren ildotik adierazi den moduan, biak xedapen indargabetzaile bakarrean bateratu dira.

2.4.- Testuan egindako beste aldaketa batzuk

Aurreko aldaketak sartzeko asmoz aurreproiektuaren testua aztertzean, beharrezkotzat jo da beste zenbait aldaketa ere egitea. Aldaketa horiek, zegokien hausnarketa egin ondoren, aurreproiektuaren testuari gehitu zaizkio; zehazki, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuko azken xedapenetatik lehenengoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginari buruzkoa (testu hori irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen).

- Hausnarketa prozesu baten ondoren, eta azken legegintza-joerak kontuan hartuta, portuko jabari publikoko ondasunak okupatzeko emakiden gehienezko urte kopurua hogeita hamarretik berrogeita hamarrera igaro da. Beraz, 34.2 artikulua honela gelditu da:

34.2. artikulua.

“- Obra edo instalazio ez desmontagarriak badituzte, edo hiru urterako edo gehiagorako erabilerak badira, portuetako jabari publikoko ondasunen okupazioa egiteko ere beharrezkoa izango da aurretik Portuko Administrazioak baimentzea. Emakiden epea dagokion tituluak ezartzen duena izango da eta ezin izango da berrogeita hamar urtetik gorakoa izan, hasieran emandako epea eta luzapenak kontuan hartuta.”

- Funtzionalitate arazoak direla medio, tasen zenbatekoak biribildu egin dira, zenbatekoek gehienez bi dezimal izan ditzaten. Dena den, 0,25etik beherako zenbatekoak ez dira biribiltzen; izan ere, dagokion azterketa egin ondoren, biribiltze horrek KPIaren aldaketetara egokitzea saihestuko bailuke.

- Amarralekuen esleipendunetako askok beren ontziak amarralekuetatik ateratzen dituzte denboraldi batez (negua lehorrean igartzeko, konponketa luzeetarako, udako irteeretarako, etab.), eta hainbat pertsona interesdun daude denboraldi motzetan amarralekuak okupatzeko itxaron-zerrendetan. Hori dela eta, beharrezkotzat jo da erabilgarri dauden amarralekuen okupazio ahalik eta eraginkorrena egitea ahalbidetuko duen sistema bat martxan jartzea, leku horien kopurua egungo eskaera baino txikiagoa baita.

Ezarritako sistema aldi baterako libre gelditzen diren lekuen berrerabilpenean oinarritzen da: amarraleku bat okupatzeko baimena dutenek beren ontzia esleituta duten lekutik aldi baterako aterako dituztela jakinarazi ahal izango diote portuaren erakunde kudeatzaileari. Beste pertsona batek leku hori hartuko duela erabakitzen bada, baimenaren titularrak onura ekonomikoa jasoko du, tasaren likidazioan hobari bat jasoz:

Beraz, 196. artikulua (T-5 tasa. Seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak) aldatu egin da, eta atal bat gehitu zaio:

“6.3.- Baimenaren titularrak bere ontzia esleituta duten lekutik aldi baterako aterako duela jakinarazten badu, administrazioak leku hori beste norbaitek okupatzeko baimena eman ahal izango du.

Kasu horretan, amarralekuaren titularraren hurrengo tasaren likidazioan hobari bat egingo da, beste pertsonak amarralekuaren titularraren lekua okupatu duen denboraldian ordaindu duen zenbatekoaren % 60koa”.

- Aurreproiektuak hiru sistema zehazten ditu (garabia, travel-lift, arrapala-karroa) helburu bakar baterako: ontzia uretatik ateratzea, urpeko aldea lehorrean utziz. Hori dela eta, sistema baten eta bestearen artean alde ekonomiko handirik ez lukeela egon behar uste dugu, eta, beraz, administrazioak ez dio lehentasuna eman behar horietako sistema bati. Beraz, 197. artikuluko (T-6 tasa. Altxatze zerbitzuak) 5. atalaren idazketa aldatu da.

“5.- T-6 tasaren kuotak ondorengoak dira:

Arku-garabiak Travel Lift

Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....8 m arte.....10,17 euro

Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m arte.....13,09 euro

Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m-tik gora.....16,00

euro

- a) Maniobra azkarrak, bermatu gabe eta 30 minutu baino gutxiago erabilia, % 50eko murrizketa izango du.
- b) Altxatzea edo uretaratzea, bietako bat bakarrik egiten bada, % 50eko murrizketa izango da.
- c) Travel Lift maniobra bi hilabetetik laura bitarteko negualdirako egiten bada, % 20ko murrizketa izango da.
- d) Travel Lift maniobra lau hilabetetik zortzira bitarteko negualdirako egiten bada, % 40ko murrizketa izango da”.

Hiru sistemen arteko alde bakarra da garabiak eta travel-liftak ontzia beste garraiobide baten gainean jartzea ahalbidetzen dutela, eta arrapala-karroak ez. Alabaina, arrapala-karro bat instalatzeko beharrezko inbertsioa handiagoa da beste bi sistematarako inbertsioa baino; horrek orekatu egiten du lehen bi sistemak beste garraiobide baten gainean jartzeak dakarren gaitasun gehigarria. Irizpide horri jarraituz, arrapala-karroentzako tasen zenbatekoak aldatu egin dira 197 quater artikuluko (T-9. Askotariko zerbitzuak) 5.2 atalean:

“5.2. Arrapala-karroak

5.2.1 Igotzeagatik edo jaisteagatik.

50 EGTraino: luzera-metro bakoitzeko:	18,20
51 eta 150 EGT bitartekoa: tona bakoitzeko:	2,10
150 EGTtik gora: tona bakoitzeko:	1,60”

- Halaber, C-1 tasa sortzeko beharra sortu da, nautika- eta kirol-erabilerako portuko guneetan eta eremuetan eraikitako azaleretarako. Tasa horren zenbatekoa kalkulatzeko, lehenengo, emakidaren helburu diren lokalen tasazioa (prezioa/m²/hilabetea) eskatu zaie halako azalera eraikiak barne hartzen dituzten herrietako higiezin enpresa desberdinei. Kalkulu hori egiteko, higiezin enpresek lokalen egoera eta merkataritza-helburua izan dute kontuan.

Zenbateko horren oinarriari beheranzko koefiziente zuzentzaile bat aplikatu zaio, % 6,25ekoa, urtarokotasunak establezimendu horien bezero-kopuruetan izango duen eragina konpentsatzeko. Ez dugu ahaztu behar establezimendu horiek nautika- eta kirol-erabilerako portu-guneetan eta -eremuetan daudela, eta jende gehien uda garaian izango dutela.

Zuzendutako zifra horri beheranzko beste koefiziente zuzentzaile bat aplikatu zaio (% 16,75) establezimenduak ezartzea ahalbidetzeko eta errazteko sustapen gehigarria behar duten ezaugarriak edo elementuak barne hartzen dituzten jarduera gauzatzen duten portu-eremuetan; hala, herri horren garapen sozioekonomikoari ere lagunduko zaio. Beraz, 197 quinquies artikulua aldatu da (Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatik eta erabiltzeagatik tasa),

eta nautika- eta kirol-erabilera duten portu-eremuetan eraikitako azalera okupatzeagatiko honako zenbateko hauek gehitu dira (euroak/m²/hilabetea):

ARMINTZA	3.34	
BERMEO		6.31
DEBA	3.34	
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	7.30	
EA	3.34	
ELANTXOBE	3.34	
GETARIA	6.73	
HONDARRIBIA	7.30	
LEKEITIO	6.31	
MUNDAKA	3.34	
MUTRIKU	3.34	
ONDARROA	6.31	
ORIO	3.34	
PLENTZIA	3.34	
ZUMAIA	6.31	

- Azkenik, komenigarritzat jo da, ekipatuta dauden eta dagokien merkataritza-jarduera garatzeko beharrezko tresnak eta makinak dituzten merkataritza-erabilera azalera eraikietan % 125eko gainordaina ezartzea C1 tasari, emakidarako jarritako elementuen kostua kontuan izanda. Ildo horretan, 197 quinquies artikuluan (Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatiko eta erabiltzeagatiko tasa) beste atal bat gehitu da (5.1.4), honako eduki honekin: (

“Emakidaren helburu den lokala ekipatuta dagoenean eta bertan gauzatuko den merkataritza- edo industria-jarduera gauzatzeko beharrezko tresnak eta makinak barne hartzen dituenean, 5.1.1 atalean ezarritako kuota aplikatuko da, % 125 areagotuta”.

Hurrengo 5.1 atalen zenbakiak aldatu dira, korrelazionatuta.

Gasteizen,

Sle.: Luis M^a Moreno Díez
GARRAIO AZPIEGITUREN
ZUZENDARITZAKO AHOLKULARITZA
JURIDIKOAREN ARDURADUNA

O. E.

Almudena Ruiz de Angulo del Campo
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA