



NAFARROAKO PARLAMENTUKO

ALDIZKARI OFIZIALA

VII. legegintzaldia

Iruña, 2011ko otsailaren 4a

6. ZK.

A U R K I B I D E A

A SAILA:

Foru lege proiektuak:

—Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasun iraunkorrari eta garraioaren antolamenduari buruzko Foru Lege integralaren proiektua (2. or.).

G SAILA:

Txostenak, deialdiak eta Parlamentuko informazioa:

—Ikasle immigranteen Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzan integratzeari buruzko txosten berezia, Nafarroako Arartekoaren bulegoak egina (30. or.).

A saila:
FORU LEGE PROIEKTUAK

Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasun iraunkorrari eta garraioaren antolamenduari buruzko Foru Lege integralaren proiektua

Nafarroako Parlamentuko Mahaiak, 2011ko urtarrilaren 31n egindako bilkuran, erabaki hau hartu zuen, besteak beste:

Nafarroako foru eraentza berrezarri eta hobetzeari buruzko Lege Organikoaren 19.1.a) artikulua aitortzen dion legegintzarako ekimena erabiliz, Foru Diputazioak, 2011ko urtarrilaren 17an hartutako erabakiaren bidez, Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasun iraunkorrari eta garraioaren antolamenduari buruzko Foru Lege integralaren proiektua igorri du Nafarroako Parlamentura.

Hori horrela, Legebiltzarreko Erregelamenduko 126. artikuluan ezarritakoarekin bat, Eledunen Batzarrari entzun ondoren, hona

ERABAKIA:

1. Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasun iraunkorrari eta garraioaren antolamenduari buruzko Foru Lege integralaren proiektua prozedura arruntari jarraikiz izapidetzea.

2. Proiektu horretaz irizpena emateko ahalmena Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Batzordearen esku uztea.

3. Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin agintzea.

Proiektua argitaratzen denean, **hamabost egun balioduneko epea hasiko da eta 2011ko otsailaren 22an eguerdiko hamabietan bukatuko da.** Epe horretan, Erregelamenduko 127. artikuluan ezarritakoarekin bat, parlamentu-taldeek eta foru parlamentariak zuzenketak aurkeztu ahaliko dizkiote proiektuari.

Iruñean, 2011ko otsailaren 1ean

Lehendakaria: Elena Torres Miranda

Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasun iraunkorrari eta garraioaren antolamenduari buruzko Foru Lege integralaren proiektua

AURKIBIDEA

ZIOEN AZALPENA.

ATARIKO TITULUA. Xedapen orokorrak.

I. kapitulua. Xedea, eremua eta oinarrizko printzipioak.

II. kapitulua. Definizioak eta sailkapenak.

III. kapitulua. Eskumenak.

IV. kapitulua. Administrazioen arteko harremanak.

TÍTULO I. Mugikortasun iraunkorra.

I. kapitulua. Mugikortasun iraunkorra planifikatzeko tresnak.

II. kapitulua. Garraio mota iraunkorren sustapena.

III. kapitulua. Segimendua egin eta parte hartzeko organoak.

II. TITULUA. Bidaiarien garraio publikoa.

I. kapitulua. Garraio zerbitzu publikoa.

II. kapitulua. Garraio zerbitzu publikoaren proiektuak.

III. kapitulua. Garraio zerbitzu publikoan kontratazioa.

IV. kapitulua. Garraio tituluak, tarifak eta garraio publikoaren finantzaketa.

IV. kapitulua. Garraio mota jakin batzuetarako xedapen partikularrak.

III. TITULUA Erabiltzaileen eta operadoreen esku-bideak eta betebeharrak mugikortasunari eta garraio publikoari dagokienez. Nafarroako garraioaren arbitraje batzordea.

I. kapitulua. Erabiltzaileen eta operadoreen eskubi-deak eta betebeharrak mugikortasunari eta garraio publikoari dagokionez.

II. kapitulua. Nafarroako Garraioaren Arbitraje Batzordea.

IV. TITULUA. Garraio azpiegiturak: Bideetako azpiegiturak, geltokiak, azpiegitura logistikoak, Inguru-nean integratzea.

I. kapitulua. Bideko azpiegituren plangintza eta zerbitzuak.

II. kapitulua. Bidaiarien geltokiak.

III. kapitulua. Azpiegitura logistikoak.

IV. kapitulua. Garraioaren azpiegiturak beren ingurunean integratzea.

V. TITULUA. Arau-haustek eta zehapenak.

I. kapitulua. Garraioaren ikuskapena.

II. kapitulua. Arau-haustek eta zehapenak.

III. kapitulua. Zehapen prozedura.

Xedapen gehigarriak.

Lehenbizikoa. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseilua.

Bigarrena. Taxiei buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legearen aldaketak.

Hirugarrena. Genero berdintasuna.

Xedapen iragankorra.

Bakarra. Mugikortasun plan berariazkoak.

Xedapen indargabetzailea.

Xedapen indargabetzaile bakarra. Arauak indargabetzea.

Azken xedapenak.

Lehenbizikoa. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea egitea.

Bigarrena. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaindiko planak.

Hirugarrena. Udal ordenanantzak foru lege hone-tan aurreikusitakora egokitzea.

Laugarrena. Osagarritasuna.

Bosgarrena. Erregelamendu bidezko garapena.

Seigarrena. Indarra hartzea.

ZIOEN AZALPENA

1

Nafarroako Foru Eraentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko abuztuaren 10eko 13/1982 Lege Organikoaren 49.1.f) eta 49.2 eta 3 artikuluetan araututa daude Nafarroako Foru Komunitateak garraioen arloan dituen eskumenak. Bertan ezar-tzen da Nafarroak, bere foru araubidearen indar-rez, eskumen eksklusiboak dituela oso-osorik Foru Komunitatetik igarotzen diren trenbide, errepide eta bideen gainean, eta modu berean, garraibide horien bitartez egiten den garraioaren gainean (49.1.f artikulua). Nafarroari dagokio, orobat, abia-puntua edo helmuga foru lurraldean duen salgaien edo bidaiarien garraioa antolatzeke, Estatuak duen legedia betearaztea, deusetan galarazi gabe Esta-tuak beretzat zuzenean gorde dezakeen zuzeneko betearazpena (49.2 artikulua). Betiere, arlo horien gainean Nafarroak gaur egun dituen ahalmen eta eskumen guztiei eutsiko die (49.3 artikulua).

Bestalde, Nafarroako Foru Eraentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko abuztuaren 10eko 13/1982 Lege Organikoaren 44.1 artikulua bidez, lurral-dearen antolamenduaren, hirigintzaren eta etxebi-zitzaren gaineko eskumen eksklusiboa esleitu zitaizon Nafarroari.

2

Nafarroak, Nafarroako Foru Eraentza Berreza-rri eta Hobetzeari buruzko abuztuaren 10eko 13/1982 Lege 49.1.f) artikulua bidez aitortutako eskumen eksklusiboak erabiliz, honako lege hauek onetsi ditu: ekainaren 1eko 7/1998 Foru Legea, Errepideko Hiriko Garraio Publikoa arautzen duena, 8/1998 Foru Legea, Iruñerriko Bidaiari-garraio Erregularrari buruzkoa, uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legea, Taxiari buruzkoa, eta apirila-ren 6ko 5/2010 Foru Legea, Irisgarritasun Uniber-tsalari eta Ororentzako Diseinuari buruzkoa. Azke-neko foru lege horrek erregelamenduzko garapena behar du garraioen arloan.

Bestalde, 44.1 artikuluan aitorturiko eskume-nak erabiliz, Lurraldearen Antolamenduari eta Hiri-gintzari buruzko abenduaren 20ko 35/2002 Foru Legea onetsi zuen.

3

Azkeneko hamarkada hauetan, pertsonen eta salgaien mugikortasun beharrak asko handitu dira. Garraio modu ugari daudenez eta azpiegiturak hobetu direnez, joan-etortzeko aukera asko daude, baina mugikortasun horrek eragin negati-boak sortzen ditu zenbait eremutan. Horietako bat-

zuk dira, besteak beste, airearen kutsadura, zara-ta, espazioaren okupazioa eta zatikatzea, istripuak, energiaren kontsumo altua edo kostu ekonomiko handiak.

Mugikortasun eredu hori ikusita, beharrezkoa da egungo joerak aldatzea.

Foru lege honen bidez, izaera integratzailea baitu eta zeharka aplikatzekoa baita, legezko testu bakar batean biltzen dira mugikortasunaren gainerako politika eta jarduketa guztiak. Administrazio eskudun guztiak inplikatzeko dituzte mugikortasun iraunkorra, hobea eta unibertsalagoa lortzeko bidean, zeina herritarren benetako parte-hartzetik sortu eta garatu beharko baita.

4

Mugikortasun iraunkorrak berarekin dakar gure garraio sistemak behar ekonomiko, sozial eta ingurumeneko araberakoak izan direla bermatzea eta haien ondorio negatiboak ahalik eta gehien murriztea.

Kalitateko garraio sistema bat lortzea, alternatiba iraunkorrak dituenak, gaur egun administrazio guztiek partekatzen duten helburua da.

Europar Batasunak garraioen arloan duen politika bateratuaren helburuen artean hirietako eta metropolietako eremuetan mugikortasun iraunkorra sustatzea dago; helburu hori garatuz doa Hiriko Mugikortasunaren Ekintza Planaren bidez, Hiriko Mugikortasunaren Liburu Berdearen bidez, Ingurumeneko Ekintza Programaren bidez eta arlo horietan sartu beharreko beste zenbait estrategiaren bidez.

Ingurunearen eta bizi-kalitatearen aldeko Europako korrante honen testuinguruan, Nafarroako toki entitate batzuek eta zenbait enpresa eta ikastetxe mugikortasun planak egin dituzte.

5

Foru lege honen asmoa da Nafarroako herritarrei bermatzea ingurumen eraginik txikiena duen mugikortasun iraunkorra izateko eskubidea, bidaiari-garraio publiko kolektiboak koordinatuz eta horien erabilera sustatuz.

Foru lege honek beste urrats bat eman nahi du mugikortasunaren antolamenduari begira, herritarrek garraioari buruz eskatzen duten politikaren funtsezko alderdia baita. Hori horrela, "Nafarroako Foru Komunitateko Hiriarteko Bidaiari-garraioaren Plan Integralaren" proposamenak abiaraztea funtzeskoa izan da Nafarroako Foru Komunitatean

bidaiari-garraio kolektiboa hobetzeko eta etorkizunearan arrazionalizatzeko bidean.

Horrez gainera, lurraldearen antolamenduko eta hirigintzako plangintzak eta mugikortasunari buruzko politikak bateratzea du xede, mugikortasunaren arloan jorratzen diren jarduketak ez daitezkeen ahuldu beste arlo batzuetan hartzen diren neurriengatik, hiri antolamenduaren eta etxebizitzaren zuzkiduraren arloetan, konparazio batera.

6

Foru lege honek, guztira, 67 artikulua ditu, eta honela dago sailkatua: atariko titulua, bost titulu, behar diren xedapen gehigarri eta iragankorrak, xedapen indargabetzaile bat eta azken xedapen bat.

Atariko tituluan xedapen orokorrak biltzen dira. Foru legearen helburua eta eremua finkatzen ditu, oinarriko printzipioak eta behar diren definizio eta sailkapenak. Horrez gainera, inplikaturako administrazio publikoen eskumenak finkatzen dira, eta mugikortasun iraunkorrari buruzko eskumen eta eginkizunak Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren eskumen-esparruan garraioen arloko eskumena duen departamentuari esleitzen dizkio, erabat errespetatuz toki entitateek beren gain hartu beharreko eskumenak, bai hiri garraioko zerbitzuei dagokienez, baita motorrik gabeko ibilgailuen joan-etorriak sustatzeari dagokienez ere.

I. titulua mugikortasun iraunkorraren plangintza eta kudeaketa arautzen ditu, foru lege honen oinarrian diren helburuak lortzeko behar den plangintza sistema artikulatuz. Nafarroako Mugikortasunaren Behatokia eratzen du, mugikortasunaren arloko informazio garrantzitsuena biltzeko baliabide iraunkor gisa, eta Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioaren Kontseilua sortzen du, mugikortasunaren eta garraioaren arloan kontsultak egiteko, aholku emateko eta parte hartzeko Nafarroako Foru Komunitateko organo gisa.

II. titulua bidaiari-garraio publikoa arautzen du, eta lege esparrua Trenbideko eta errepideko bidaiari-garraioaren zerbitzu publikoei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 Erregelamenduan jasotako aurreikuspenetara egokitzen du.

III. tituluan erabiltzaileek eta operadoreek mugikortasunaren eta garraio publikoaren arloan dituzten eskubide eta betebeharrak ezartzen dira.

IV. titulua garraio azpiegituz eta logistikaz ari da, kontuan hartuta garraio sistemaren eragimenari begira duten garrantzia.

V. tituluan ikuskapena eta zehapen araubidea jasotzen dira; ikuskapena, erantzukizunak, arauhauste eta zehapenak, preskripzioa eta zehatzeko eskumena eta prozedura arautzen dira. Titulu honetan berariaz jasotzen da ibilgailuetako masaren eta neurrien soberakinak ikuskatu eta zehatzeko Nafarroako Foru Komunitateak duen eskumen historikoa.

Foru lege honen bukaeran, beharrezkoak diren xedapen gehigarri, iragankor, indargabetzaile eta azkenekoak agertzen dira.

Bigarren xedapen gehigarriaren bidez Taxiari buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legearen zenbait artikulua aldatzen dira, herritarrentzako zerbitzu hobia bermatzeko.

Helburuak horiek direla, Nafarroako Foru Errentza Berrezarri eta Hobetzeari buruzko abuztuaren 10eko 13/1982 Lege Organikoaren 49.1.f) eta 44.1 artikuluetan aitortutako eskumenak erabiliz, foru lege hau onesten da, Nafarroako Foru Komunitatean mugikortasun iraunkorra eta garraio publikoa erregulatzen dituen arau-esparru integrala eratzeko asmoz.

ATARIKO TITULUA **Xedapen orokorrak**

I. KAPITULUA

Xedea, eremua eta oinarrizko printzipioak

1. artikulua. Xedea.

Foru lege honek helburu hauek ditu:

a) Pertsonen eta salgaien mugikortasunaren kudeaketan aintzat hartu beharreko printzipioak ezartzea eta tresna egokiak zehaztea printzipio horietan oinarritutako mugikortasun iraunkor eta unibertsala bermatzeko.

b) Errepideko salgaien eta bidaiarien garraioa eta garraioarekin zerikusia duten jarduerak batera arautzea, garraio sistema eraginkor, koordinatu eta irisgarria lortzeko.

2. artikulua. Aplikazio esparrua.

Foru lege hau aplikatuko da Nafarroako Foru Komunitatearen esparruan edozein garraio bide erabiliz lurreko garraio sistemen bidez egiten den mugikortasuna planifikatzeko eta kudeatzeko jardueretan, baita oso-osorik foru komunitate honetatik igarotzen diren errepideko bidaiarien eta salgaien garraio zerbitzuetan ere.

3. artikulua. Oinarrizko printzipioak.

Hauek dira foru lege honen oinarrizko printzipioak:

a) Herritarrek ingurumen eta gizarte inpakturik txikiena eta eragimen ekonomikorik handiena duen mugikortasun iraunkorra izateko eskubidea.

b) Garraio publiko kolektiboaren erabilera sustatzea, eta haren segurtasuna, kalitatea eta iraunkortasuna bultzatzea.

c) Hiriko eta eskualdeko garapenerako politikak mugikortasunaren, irisgarritasunaren, zirkulazioaren eta garraioaren arloetakoekin koordinatu daitezela sustatzea.

d) Garraio ekologikoagoak eta iraunkoragoak ezartzea eta, orobat, zirkulazio pilaketan, zirkulazio pribatuaren, istripuen eta salgaien banaketaren ondorio negatiboak gutxitzea.

e) Gutxiago kutsatzen duten ibilgailuen ezarpena sustatzea.

f) Bizikletaz eta oinez egiten diren joan-etorriak sustatzea.

g) Mugikortasun iraunkorraren arloan hezteko jarduketak sustatzea eta herritar eta enpresen artean mugikortasun iraunkor eta unibertsalaren aldeko kultura bultzatzea.

h) Gizartea inplikatzeko mugikortasunaren diseinuan, kontsulta eta aholku organoetan parte har dezala sustatuz.

i) Mugimen- eta sentimen-urrituak diren bidaiari guztiei irisgarritasun unibertsala bermatzea joan-etorri guztietarako, eta garraio zerbitzu publikoak ezartzea, landa-eremuetan edo biztanle gutxi eremuetan bizitzeagatik, mugitzeko eskubidea mugatua duten pertsonentzat.

j) Garraio kolektiboko zerbitzuen, horietako tarifan eta gainerako baliabideen arteko koordinazio ahalik eta onena ezartzea, garraio zerbitzu publikoen sare erakargarri bat lortzeko.

k) Intermodalitatea, garraioko baliabideak aprobetxatzeko orduan eragimenik handiena lortzeko printzipio gisa.

l) Garraioa ezartzeko eta kudeatzeko kostuen banaketa egokia.

m) Foru Komunitateko Administrazioaren eta toki entitateen baterako jarduketa bultzatzea, garraio zerbitzu publikoen eragimenik handiena lortzeko.

n) Garraioak eta, oro har, mugikortasuna kudeatu eta merkaturatzeko sistema telematikoa sartzeko, irisgarritasun unibertsaleko eta pertsona guztientzako diseinuko parametroei jarraikiz.

ñ) Garraioak edo, oro har, mugikortasuna antolatu eta kudeatzeko eskumena duten administra-

zioak koordinatzea arlo horretan dagozkien eginkizunetan.

o) Mugikortasunean eragina duten salgaien garraioak planifikatu eta antolatzea.

p) Genero ikuspegia sartzea mugikortasunaren plangintzetan.

II. KAPITULUA

Definizioak eta sailkapenak

4. artikulua. Definizioak.

1. Foru lege honen ondorioetarako eta bertan mugikortasuna planifikatzeko ezartzen diren baliabideen ondorioetarako, kontzeptu hauek definitzen dira:

a) Mugikortasuna: lanagatik, ikasketengatik, osasunagatik, gizarte-harremanengatik, kulturagatik, aisiagatik edo beste edozein arazoirengatik, pertsonak eta ondasunak egin behar dituzten joan-etorrien multzoa.

b) Mugikortasun iraunkorra: zentzuzko denboran eta kostuan egiten den mugikortasuna, pertsonen bizi-kalitatearen eta ingurunearen gaineko eragin negatiboa gutxiagotzen duena.

c) Garraiobidea: pertsonak edo salgaiak garraiatzeko erabiltzen diren teknika, baliabide edo gailuen multzoa.

d) Iraunkortasuna: lurralde eta hirigintza garapenerako eta mugikortasunerako politikari aplikatzen diren jarraibideak, joan-etorrien beharrak asetzera bideratuak baina etorkizuneko garapena eta etorkizuneko belaunaldiak beren eredu eta sistemak abiarazteko duten ahalmena baldintzatu gabe.

e) Irigarritasuna: garraio sistemak, azpiegiturak, mugikortasun sareak edo joan-etortzeko sistemak erabiliz, bizitokira, lantokira, prestakuntza lekura, osasun laguntzako zentroetara, interes sozialeko lekuetara, zerbitzuak emateko tokietara, aisiako zentroetara edo antzeko interesa eskaintzen duten beste leku batzuetara, baldintza egokietan iristeko ahalmena.

f) Irigarritasun unibertsala: garraio zerbitzuek, azpiegiturek, mugikortasun sareek edo joan-etortzeko sistemek bete beharreko baldintza, pertsona guztiak ulertu, erabili eta ibili ahal izateko seguru eta eroso, eta ahalik eta modurik autonomoenean eta naturalenean. "Denentzako diseinatuak" estrategia aintzat hartu dela dakar berarekin, egin beharreko zentzuzko egokitzapenak deusetan galarazi gabe.

2. Foru lege honen ondorioetarako, bidaiari-garraioaren gaineko kontzeptu hauek ezartzen dira:

a) Garraioko operadorea: bidaiarien garraio zerbitzu publikoak ustiatzen dituzten zuzenbide publikoko edo pribatuko enpresak edo enpresa taldeak, edo bidaiarien garraio zerbitzu publikoak ematen dituzten erakunde publiko guztiak.

b) Zerbitzu publikoa eman beharra: administrazio eskudunak finkatu edo zehaztutako beharkizuna, interes orokorrekoak diren bidaiarien garraio zerbitzu publikoak bermatzeko, operadore batek, bakar-bakarrik bere interes komertzial hutsari erreparatuta, bere gain hartuko ez lituzkeenak edo ordainsaririk gabe baldintza beretan hartuko ez lituzkeenak.

c) Eskubide eskusiboa: garraioko operadore batek linea, sare edo eremu jakin batean bidaiarien garraio zerbitzu publiko bat ustiatzeko beretzat gordetzen duen eskubidea, beste operadoreak baztertuz.

d) Zerbitzu publikoaren konpentsazioa: Administrazio batek, baliabide publikoen bidez, zuzenean edo zeharka ematen dituen finantza abantaila guztiak, zerbitzu publikoa eman beharra gertatzen den eperako edo epe horri dagokionez.

5. artikulua. Garraioen sailkapena.

Foru lege honen ondorioetarako, bidaiarien eta salgaien garraioak honela sailkatzen dira:

1. Izaerari dagokionez, garraioak publikoak edo pribatuak izan daitezke.

a) Garraio publikoak dira besteren kontura egiten direnak, ordainsari ekonomiko baten bidez.

b) Garraio pribatuak dira norberaren kontura egiten direnak, dela behar partikularrak asetzeko, dela subjektu beraren enpresa edo establezimenduek egiten dituzten beste jarduera nagusi batzuen osagarri gisa, betiere garraioak jarduera horien jardunbide egokiari zuzenean lotuak badaude.

2. Xedearen arabera, garraioak bidaiarienak edo salgaienak izan daitezke:

a) Bidaiarien garraioak dira pertsonen eta haien bagajeen joan-etorriak egiteko helburua dutenak horretarako propio egin eta egokitutako ibilgailuetan.

b) Salgaien garraioak dira salgaien lekualdatzeak egiteko helburua dutenak, horretarako egin eta egokitutako ibilgailuetan.

3. Bidaiarien garraio publikoak honela sailkatzen dira:

a) Eremuari begiratuta:

a.1) Hirikoak, ibilbideak udalerrri bakar batetik atera gabe egiten direnak edo foru lege batek horrelakotzat hartzen dituenak.

a.2) Hiriartekoak, udalerrri batetik baino gehiagotik pasatzen direnean.

b) Zerbitzuaren prestazioaldiari begiratuta:

b.1) Erregularrak, aurretik ezarritako ibilbideen arabera egiten direnak, aurrez ezarritako egutegi eta ordutegi batzuei jarraikiz. Honela sailkatzen dira:

– Finkoak, behar egonkorrei kasu egiteko eten-gabe egiten direnak.

– Aldi baterakoak, zirkulazio behar ohiz kanpoko edo koiunturalei eta denbora mugatu baterako kasu egiteko direnak, nahiz eta aldizkakotasun jakin bat izan dezaketen, feriak, azokak, turismo ekitaldiak, oporraldiak edo antzekoak direla kausa.

– Eskatu ahalakoak, zerbitzua eman beharra eta emateko modua, dela ordutegiari dagokionez, dela baimendutako ibilbidea osorik edo partez egiteari dagokionez, balizko erabiltzaileen aurretiazko eskaera baten pean daudenean.

b.2) Bereziak, aurretik finkatutako inolako ibilbide, egutegi edo ordutegiri segitu gabe egiten direnak. Salgaien garraioak, betiere, berezizat hartuko dira.

c) Erabilerari begiratuta:

c.1) Erabiltzaile guztientzakoak, eskari orokor bati erantzuteko direnak, edozein interesdunek erabiltzen ahal dituztenak.

c.2) Erabilera mugatukoak, bakar-bakarrik erabiltzaile talde berriazko batentzat direnak.

d) Erabiltzen duten azpiegiturari begiratuta:

d.1) Errepideko garraioa, edozein dela ere errepide mota edo errepidearen titulartasun administratiboa.

d.2) Energia hartzen duten bide edo plataformen gaineko garraiobideak, konparazio batera, tranbiak, trenak, metroak edo tranbia-trenak.

e) Erabilitako garraiobideari begiratuta:

e.1) Motordunak, trakzio mekanikoko baliabideak erabiltzen dituztenak.

e.2) Motorrik gabeak, oinez, bizikletaz edo antzeko gailuen bidez egiten direnak.

III. KAPITULUA Eskumenak

6. artikulua. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren eskumenak.

1. Nafarroako Gobernuak foru lege honetan esleitutako eskumenak deusetan galarazi gabe, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean garraio arloko eskumenak dituen departamentuari eginkizun hauek dagozkie:

a) Hiriarteko garraioak eta mugikortasuna planifikatu, antolatu eta kudeatzea bere eskumenen esparruan.

b) Nafarroako Foru Komunitateko garraio mota guztiak koordinatzea, sare harmoniko eta integratua lortzeko asmoz, toki entitateekiko lankidetzaz sustatuz.

c) Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea prestatzea.

d) Txostenak egitea mugikortasun iraunkorraren udal planak Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailean ezarritako irizpideen arabera koak diren adierazteko.

e) Nafarroako Gobernuari proposatzea mugikortasun iraunkorraren udalez gairdiko planak onestea.

f) Mugikortasun plan berriazkoak onestea.

g) Nafarroako Foru Komunitatean ekimen publiko eremu logistikoen garapena planifikatu, koordinatu eta bultzatzea.

h) Nafarroako Logistikaren eta Salgaien Garraioaren Klusterra eta haren bidez sortzen diren proiektuak zuzendu eta bultzatzea.

i) Mugikortasun iraunkorraren eta unibertsalaren gaineko kontzientziazio politikak sustatzea herritarrentzat eta enpresentzat.

j) Bere eskumenean dauden edo eskuordeturik dituen garraioen eta mugikortasunaren arloko arau-hausteak kontrolatu, ikuskatu eta zehatzea.

k) Ibilgailuetan baimendutako masak eta neurriak gairditzeagatik arau-hausteak zehatu eta ikuskatzea, ibilgailuen zirkulazioaren eta trafikoa-aren arloan indarra duen araudian ezarritakoari jarraikiz.

l) Foru lege honek edo aplikatzekoak diren beste arau batzuek berriaz esleitzen dizkion beste eginkizun batzuk.

7. artikulua. Toki entitateen eskumenak.

1. Bidaiarien garraioaren arloan, Nafarroako Foru Komunitateko toki entitateek, nork bere lurral-

de eremuan, toki araubideari buruzko araudiak, Errepideko Hiriko Garraio Publikoa arautzen duen ekainaren 1eko 7/1998 Foru Legeak eta Taxiari buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legeak haiei esleitzen dizkieten eskumenak izanen dituzte.

Orobat, Iruñerriko Mankomunitateak Iruñerriko Bidaieri-garraio Erregularrari buruzko ekainaren 1eko 8/1998 Foru Legean eta Taxiari buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legean aitortutako eskumenak izanen ditu.

2. Mugikortasunaren arloan, udalerriek eginkizun hauek dituzte:

a) Mugikortasun iraunkorraren udal planak onestea.

b) Bere herritarren mugikortasuna aztertu, planifikatu eta kudeatzea, gero udaleko hirigintza plangintzan jaso eta integratzeko.

c) Oso-osorik bere udalerritik igarotzen diren garraioak planifikatu, antolatu, kudeatu, kontrolatu, ikuskatu eta zehatzea.

d) Hiri-mugikortasunerako jokamolde orekatuak sustatzea, bereziki oinez edo motor gabeko beste modu batzuk erabiliz egiten diren jon-etorriei dagokienez.

e) Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioari laguntzea Nafarroako Foru Komunitateko bidaieri-garraio publikoaren sarea hobetzen eta integratzen.

f) Foru lege honek edo aplikatzekoak diren beste arau batzuek berariaz esleitzen dizkieten beste eginkizun batzuk.

IV. KAPITULUA

Administrazioen arteko harremanak

8. artikulua. Printzipio orokorrak.

1. Mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioiko departamentuak Nafarroako Foru Komunitateko mugikortasunarekin zerikusia duten proiektu, ekimen eta jarduketan berri izan beharko du, eta eskumena duten administrazioen arteko lankidetzak bultzatuko du nor bere eskudantziak modu koordinatuan erabil ditzan.

2. Mugikortasunaren eta garraioaren arloan, administrazio publikoen arteko harremanak printzipio hauetan oinarrituko dira: fideltasun instituzionala, koordinazioa eta elkarri lagundu eta informazioa trukitzea, bakoitzaren eskumenen eremua errespetatuz.

3. Garraio zerbitzuak kontratatzeko eta garraio jardueretarako diru-laguntzak emateko, Nafarroako

Foru Komunitateko Administrazioiko departamentuek eta haren erakunde autonomoek beti beharko dute garraioen arloan eskumena duen departamentuak luzatutako aldeko txostena.

9. artikulua. Lankidetzak hitzarmenak mugikortasunaren eta garraioen arloetan.

1. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioak gisa honetako lankidetzak hitzarmenak sinatzen ahalko ditu toki entitateekin:

a) Honako gai hauetan garraio sistema koordinatu bat lortzeko hitzarmenak: ordutegiak, maiztasunak, ahalmena, tarifak eta zenbait giza-talderi hobariak emateko politikak.

b) Erabiltzaile guztientzako garraio zerbitzu erregularrak finantzatzeko hitzarmenak.

c) Mugikortasun iraunkorraren arloko jarduketak aurrera eramateko lankidetzak hitzarmenak.

d) Foru lege honetan ezarritako helburuak lortzeko egokitzen jotzen diren beste hitzarmen batzuk.

2. Lankidetzak hitzarmen hauek Foru Komunitateko Administrazioari buruzko abenduaren 3ko 15/2004 Foru Legean ezarritakoari jarraikiz onetsiko dira.

I. TITULUA

Mugikortasun iraunkorra

I. KAPITULUA

Mugikortasun iraunkorra planifikatzeko tresnak

10. artikulua. Mugikortasun iraunkorra planifikatzeko tresnak.

1. Artikulu honen 2. puntuan mugikortasun iraunkorra planifikatzeko aipatzen diren tresnetan, nor bere jarduketa eremurako, foru lege honen oinarrian diren printzipioak gauzatu beharko dira, horretarako jarraibideak, aldi baterako helburuak, proposamen eraginkorrak eta kontrol adierazleak zehaztuz.

2. Mugikortasuna planifikatzeko tresna hauek ezarri dira:

a) Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea.

b) Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaindiko planak.

c) Mugikortasun plan berariazkoak.

d) Enpresen garraio planak.

3. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea eta mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaidiko planak prestatzeko orduan, genero ikuspegia kontuan hartuko da.

11. artikulua. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea.

1. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea mugikortasunaren eta garraioen arloan garatu beharreko politikak planifikatzeko tresna da, Nafarroako Foru Komunitatean mugikortasun iraunkorrerako eredu bat ezartzeko asmoz.

2. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea lurraldea antolatzeko tresnatzat hartuko da, lurraldearen antolamenduari eta hirigintzari buruzko foru legedian xedatutakoarekin bat.

Pan hori kasuko hirigintza antolamenduaren aurretik lehenetsiko da mugikortasunaren gaineko alderdietan, eta loteslea izanen da toki entitateentzat, erakunde publikoentzat eta Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren edo beste administrazio publiko batzuen menpeko entitateentzat.

3. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzaileak alderdi hauek jasoko ditu:

a) Pertsonen eta salgaien mugikortasunaren egoeraren azterketa eta diagnostikoa Nafarroako Foru Komunitatean.

b) Helburuak finkatzea eta lehentasunak ezartzea.

c) Esku hartzeko irizpideak eta neurri zuzentzaileen proposamena, atzematen diren disfuntzioak desagerrarazteko.

d) Kostuen balorazioa eta finantzatzeko proposamenak.

e) Nafarroako mugikortasunaren bilakaeraren segimendua egiteko adierazleak finkatzea.

f) Mugikortasuna planifikatzeko tresnak erredaktatzeko printzipioak eta irizpideak.

g) Foru lege honen oinarri diren printzipioak aplikatzeko asmoa duten beste edozein aurreikuspen.

4. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea prestatzean aintzat hartu beharko dira mugikortasuna planifikatzeko indarrean dauden tresnak, baita Nafarroako Foru Komunitateko Hiriarteko Bidaiari-Garraioaren Plan Integrala eta lurraldeko eta sektoreko gainerako plangintzak ere.

5. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean, mugikortasunaren eta garraioen arloetan eskumena duen departamentuak

prestatuko du Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea, ukitutako departamentu guztiekin lankidetzan, gizarteak parte hartzeko prozesu baten ondotik. Prozesu horretan toki entitateek, eragile sozial eta ekonomikoek eta mugikortasunarekin eta irisgarritasun unibertsalarekin zerikusia duten gaietan jarduten duten herritarren eta sektoreko erakundeek esku hartuko dute.

6. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea Nafarroako Gobernuak onetsiko du, Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseiluak txostena egin ondoren.

Onesten ez den artean, foru lege honetan adierazten diren plangintza tresnak prestatzen ahalko dira, bertan ezartzen diren oinarriko printzipioekin eta irizpideekin bat.

7. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea sei urtean behin berrikusi beharko da.

12. artikulua. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaidiko planak.

1. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaidiko planak oinarriko tresnak dira Nafarroako Foru Komunitateko udalerrietako mugikortasun iraunkorreko jarduketan multzoa osatzeko.

2. Plan horien lurralde eremua udalerrria da, baina udalez gaidikoak ere izan daitezke, mugikortasun eskema elkarren mendekoa duten toki entitateen kasuan, garraibide komunak eta/edo mugikortasunerako antzeko jarraibideak partekatzeko dituztenean.

3. Mugikortasun Iraunkorraren Udal Plan bat onestea nahitaezkoa da 10.000 biztanletik gorako udalerrientzat. Gainerakoentzat, aukerakoa da.

Artikulu honen 7. idatz-zatian xedatutakoaren arabera onetsitako mugikortasun iraunkorraren udalez gaidiko plan baten eremuaren barreneko udalerriak ez daude beren mugikortasun iraunkorraren udal plana onestera behartuta, aurreko lerroaldean adierazitako biztanle-kopurua gainditzen badute ere.

4. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaidiko planak lotesteak izanen dira hirigintza antolamendurako tresnatzat.

5. Mugikortasun iraunkorraren udal planek edo udalez gaidiko planek Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailearen printzipioak eta helburuak gauzatu beharko dituzte, eta fase hauei jarraikiz eginen dira:

a) Oinarrizko informazioa: hirigintzari, zirkulazioari eta aparkalekuei buruzko informazioa bildu eta jaso beharko da, honako alderdi hauen gainekoa, gutxienez: ezaugarri sozio-ekonomikoak, lurraldeko ezaugarriak, garraio publikoa, zirkulazio pribatua, hiri mugikortasuna, aparkalekuak, lurzorua erabilerak, bide-sistema, energia eta ingurumen arloko alderdiak, bide segurtasuna eta herritarren parte-hartzea.

b) Analisia eta diagnostikoa: lortutako informazioetik abiatuta, gutxienez alderdi hauek jorratuko dira: joera demografiko eta ekonomikoak, bide-sistema, lurzorua erabilerak, garraio publikoa, trafikoa pribatua, aparkalekuak, garraio motaren arabera banaketa, energia eta ingurumen arloko alderdiak.

c) Mugikortasun iraunkorraren udal planaren edo udalez gaindiko planaren erredakzioa: inplikaturako udalak edo udalek jarduketa helburu berariazkoak finkatzea, garraio-motaren arabera banaketaren helburu berariazkoak, alternatiben azterketak, ezarritako helburuak lortzeko neurriak idatzi eta hautatzea, segimendua egiteko adierazleak zehaztea eta zuzentzeko baliabideak ezartzea helburuak betetzeko.

6. Mugikortasun iraunkorraren udal planak onestea udalei dagokie, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuak aurretik txostena egin ondoren. Departamentuak adierazi beharko du plana Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailean ezarritako irizpide eta orientabideekin bat datorren.

7. Mugikortasun iraunkorraren udalez gaindiko planak prestatzea haren eremuaren barrenean dauden toki entitateei dagokie eta/edo mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuari.

Plan horiek Nafarroako Gobernuak onetsiko ditu, mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuak proposatuta, Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseiluak aurretik txostena eman ondoren.

8. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaindiko planak prestatzeko prozeduran parte-hartze publikoa bermatuko da.

9. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaindiko planak sei urtean behin berrikusiko dira.

13. artikulua. Mugikortasun plan berariazkoak.

1. Joan-etorri asko sor edo erakar ditzaketelako, bereziki garrantzitsuak izan daitezkeen erabile-

ra, zerbitzu edo bizitegi unitate berriak ezarri aurretik, mugikortasun plan berariazko bat egin beharko da. Bereziki, honako kasu hauetan egin beharko da plana:

a) Udalez gaindiko zerbitzu publikoak, hots, kokatzen diren udalerritik kanpora ere eragina izan denak.

b) Hirugarren sektoreko kirol, merkataritza, ostatu edo aisiarako eremuak, banaka edo batera hartuta 10.000 metro karratutik gorakoak badira.

c) 1.000 ikasleliko gorako ikastetxeak.

d) 1.000 etxebizitza baino gehiagoko bizitegi-eremuak.

e) 200 etxebizitza baino gehiagoko bizitegi-eremuak, kokatzen diren herrigunetik bereiz garatzen badira edo herrigune horiek adinakoak edo handiagoak izan baldin badira.

f) Produktorako eremu edo instalazioak, 1.000 lanpostu baino gehiago sortzea aurreikusten bada.

g) Egunero 5.000 bidaiaria baino gehiago sortzaketan beste ezarpen batzuk.

h) Hirugarren sektorean kokatutako gizarte eta osasun arretako eremuak, eman beharreko arreta ikusita beharrezkoa denean.

i) Erregelamenduz ezartzen diren beste kasu batzuk.

2. Mugikortasun Plan Berariazkoetan ezarpen berriari lotutako eskaria ebaluatuko da, eta horri behar bezala kasu egiteko konponbideak adieraziko dira. Horretarako, behar diren neurriak proposatuko dira oinezkoen, txirindularien eta ibilgailuen sare nagusiekin eta garraio publikoaren sistemekin lotzeko.

Planeko proposamenetan behar diren azpiegituren kostuak eta garraio zerbitzu publikoak ezarri eta ustiatzeko kostuak adieraziko dira, baita segimendua eta zuzentzeko egiteko baliabideak ere, helburuak betetze aldera.

3. Mugikortasun Plan Berariazkoetan behar diren formulak ezarri beharko dira sustatzaileak parte har dezan garraio zerbitzu publikoen gehikuntzaren eta beharrezkoak diren beste jarduketa batzuen finantzabidean, erregelamenduz ezartzen denaren arabera.

4. Mugikortasun Plan Berariazkoak jarduketaren sustatzaileak prestatu eta Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuak onetsi beharko ditu, inplikaturako departamentuei kontsulta egin ondoren eta ukitutako toki

entitateei eta, kasua bada, planak ukitzen duen hiriko garraio publikoaren titularraren den toki entitateari entzunaldia eman ondoren. Plan horiek onetsiko dira kasuko ezarpena garatzea ahalbidetzen duen lizentzia eman edo hirigintza antolamendua- ren tresna onetsi aurretik.

14. artikulua. Enpresen garraio planak.

1. Eskumena duten administrazioek enpresen garraio planen garapena ere sustatuko dute, langileen joan-etorrietan automobilen erabilera murrizteko eta gutxiago kutsatzen duten garraio motak sustatzeko.

2. Hori helburu, titulartasun publikoko edo pribatuko lantokietan arreta berezia jarriko da, plantillako langileen kopurua, jarduera, prozesuak edo kokalekua direla-eta egokia denean. Administrazio eskudunek lantoki edo eraikin bera partekatzen duten edo parke edo gunerean jarduten duten enpresentzako baterako planak sustatzen ahalko dituzte, ezartzen den garraio planaren aplikazioa eta segimendua errazagoak izan daitezten.

3. Enpresen garraio planek mugikortasun iraunkorraren udal planetako edo udalez gaindiko planetako aurreikuspenak errespetatu beharko dituzte, eta behin enpresek prestatu ondoren, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentura igorriko dira, onets daitezten.

II. KAPITULUA

Garraio mota iraunkorren sustapena

15. artikulua. Oinez edo bizikletaz egiten diren joan-etorriak.

1. Nafarroako Administrazio Publikoek oinez eta bizikletaz egiten diren joan-etorriak sustatuko dituzte, bai mugikortasunaren arloan dituzten eskumenak erabiltzen dituztenean, baita hirigintza planeamenduaren eta ibilgailuen zirkulazioaren gainean dituztenak erabiltzean ere.

2. Toki entitateei dagokie beren udal eremuaren barrenean oinez eta bizikletaz egiten diren joan-etorriak errazteko jarduketak garatzea, oinezkoentzako eta txirindularientzako ibilbideak sustatuz eta txirindularientzako aparkalekuak eta bizikletak alokatzeko zerbitzuak ezarriz.

16. artikulua. Garraio publikoa eta intermodalitatea.

1. Nafarroako Administrazio Publikoek garraio publikoaren erabilera sustatuko dute, baita haren kalitatea eta eragimena hobetzeko behar diren tresnak ere, ekonomikoki bideragarriak baldin

badira eta zirkulazioa eta mugikortasuna hobetzeko egokiak eta komenigarriak badira. Bus bideak, semaforoetako lehentasuna, bide-gurutzeetako lehentasuna eta antzeko tresnak ezartzeko, betiere, ukitutako udalen onespenera beharko da.

2. Nafarroako Administrazio Publikoek garraio mota guztien arteko intermodalitatea sustatuko dute, garraio bideen erabilera arrazionalizatzeko eta mugikortasun iraunkorra bultzatzeko.

17. artikulua. Ibilgailu iraunkorrenak. Ibilgailu elektrikoak.

Administrazio publiko eskudunek iraunkorragoak diren eta gutxiago kutsatzen duten ibilgailuen garapena sustatuko dute, bereziki ibilgailu elektrikoena, horiek eskuratzeko pizgarriak emanez, behar diren azpiegiturak ezarriz eta beste ekintza osagarri batzuk eginez.

18. artikulua. Mugikortasun iraunkorrari buruzko eskola programak.

Mugikortasunaren eta garraioen arloan eta hezkuntzaren arloan eskumena duten Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioeko departamentuek mugikortasun iraunkorrari eta irisgarritasun unibertsalari buruzko eskola programak egitea sustatuko dute.

III. KAPITULUA

Segimendua egin eta parte hartzeko organoak

19. artikulua. Nafarroako Mugikortasunaren Behatokia.

1. Nafarroako Mugikortasunaren Behatokia, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuari atxikia, arlo horretan Nafarroan dagoen informaziorik garrantzitsuena biltzeko unitate tekniko gisa eratzen da.

2. Nafarroako Mugikortasunaren Behatokiak, besteak beste, eginkizun hauek izanen ditu:

a) Nafarroan mugikortasunaren arloan garrantzitsua den informazioa bildu eta aztertzea.

b) Mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen departamentuak agintzen dizkion azterlan guztiak egitea.

c) Mugikortasunaren gainean eskura dagoen informazioa hedatzea.

3. Nafarroako Mugikortasunaren Behatokiak beste administrazio edo erakunde batzuei eskatzen ahalko dizkie Nafarroan mugikortasuna analizatzeko egindako azterlan, estatistika edo lanak.

20. artikulua. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseilua.

1. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseilua eratzen da, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean mugikortasunaren eta garraioen arloko eskumena duen departamentuari atxikia. Kontseilua Nafarroan arlo horien gainean kontsultak egin, aholku eman eta parte hartzeko organoa izanen da.

2. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseiluaren osaera, egitura eta funtzionamendura araubidea erregelamenduz ezarriko dira.

Kontseiluko burua Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barruan mugikortasunaren eta garraioen arloko eskumena duen departamentuko Garraioetako zuzendari nagusia izanen da. Batzordean erakunde hauen ordezkariak egotea bermatuko da: Nafarroako Udal eta Kontzejuen Federazioa, Iruñeko Udala, Iruñerriko Mankomunitatea, enpresa erakundeak eta sindikatuak, mugikortasunarekin eta garraioarekin zerikusia duten gaietan jarduten duten elkarteak, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen elkarteak eta mugikortasun murriztua duten pertsonen elkarteak.

Kontseiluan eremukako batzordeak eratzen ahalko dira, eremu jakin bateko mugikortasun behar berariazkoei kasu egiteko eta horren segimendu zehatza egiteko.

3. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseiluari eginkizun hauek dagozkie:

a) Administrazio eskudunei bidezko diren txosten, proposamen eta iradokizunak aurkeztea, Nafarroako Foru Komunitatean mugikortasuna eta garraioa hobetzeko asmoz.

b) Foru lege honek aurreikusitako kasuetan txostenak egitea.

c) Mugikortasunaren eta garraioaren gaineko arau-xedapenen proiektuei buruzko txostenak egitea.

d) Mugikortasunaren plangintzari buruzko etengabeko segimendua egitea eta plangintzaren betetze-maila ebaluatzea.

e) Foru lege hau garatzeko arauen bidez esleitzen zaion beste edozein eginkizun.

21. artikulua. Mugikortasunaren gaineko udal foroak edo udalez gaineko foroak.

Toki entitateek, nork bere udal eremuan edo udalez gaindikoa eremuan, mugikortasunaren gaineko foroak eratzen ahalko dituzte, arlo honi lotutako enpresa, gizarte eta ingurumen erakunde eta entitateetako eragile ordezkariak eta herritarrek parte hartzeko organo gisa.

II. TITULUA Bidaiarien garrio publikoa

I. KAPITULUA Garraio zerbitzu publikoa

22. artikulua. Errepideko bidaiarien garraio zerbitzu publikoak.

Errepidez egiten den erabiltzaile guztientzako bidaiari-garraio publiko erregular finkoa egiteko zerbitzuak haien ibilbidea dela-eta eskumena duen administrazioaren jabetzapeko zerbitzu publikotzat jotzen dira.

23. artikulua. Errepidez egiten den bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren eskumenak eta araubide juridikoa.

1. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioari dagokio, garraioen arloan eskumena duen departamentuaren bidez, oso-osorik Nafarroako Foru Komunitatean barna igarotzen diren erabiltzaile guztientzako hiriarteko bidaiari-garraio publiko erregular finkoa egiteko zerbitzuen jabetza.

Zerbitzu horiek foru lege honen eta kontratu publikoak arautzen dituen foru araudian ezarritakoaren arabera egin eta esleituko dira, deusetan galarazi gabe Europar Batasunaren araudian eta bidaiari-garraioen gaineko Estatuaren araudian xedatutakoa.

2. Herri Lanetako Ministerioak eta Nafarroako Diputazioak 1950eko azaroaren 22an sinatutako Hitzarmenean eta Estatuak autonomia erkidegoei ahalmenak esleitzeko uztailaren 30eko 5/1987 Lege Organikoaren xedapen gehigarrian xedatutakoaren indarrez, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioari dagokio, garraioen arloan eskumena duen departamentuaren bidez, erabiltzaile guztientzako hiriarteko bidaiari-garraio publiko erregular finkoa egiten duten zerbitzuen jabetza, baldin eta, zerbitzua Nafarroako lurraldetik kanpora joanda ere, ibilbidearen tarterik handiena bere lurraldearen barrenean egiten bada.

Zerbitzu horiek Europar Batasuneko araudian eta bidaiarien garraioari buruzko Estatuko araudian ezarritakoaren arabera egin eta esleituko dira, deusetan galarazi gabe kontratu publikoak arautzen dituen foru araudian xedatutakoa.

3. Erabiltzaile guztientzako hiriko bidaiari-garraio publiko erregular finkoa egiteko zerbitzu publikoen jabetza ibilbidea egiten den mugapeko udalei dagokie. Zerbitzu horiek foru lege honetan, Errepideko Hiriko Garraio Publikoa arautu zuen ekainaren 1eko 7/1998 Foru Legean eta toki araubideari buruzko araudian ezarritakoari jarraikiz egin eta esleituko dira, deusetan galarazi gabe

aplika daitezkeen Europar Batasuneko zein beste-lako arauetan xedatutakoa.

Iruñerriko Bidaiari-garraio Erregularrari buruzko ekainaren 1eko 8/1998 Foru Legeak eskuordetutako eskumenak Iruñerriko Mankomunitateak ditu bere gain.

II. KAPITULUA

Garraio zerbitzu publikoaren proiektuak

24. artikulua. Eskumena.

Erabiltzaile guztientzako bidaiari-garraio publikoa egiteko zerbitzuen lizitazioa edo agindua eman baino lehen, kasuan-kasuan eskumena duten administrazioek garraioaren zerbitzu publikoaren proiektuak prestatuko dituzte, foru lege honen irizpide orokorren arabera eta, kasua bada, garraioak planifikatzeko indarreko tresna aplikagarrien arabera.

25. artikulua. Edukia.

Garraio zerbitzu publikoaren proiektuetan zerbitzu jakin bat emateko oinarrizko alderdiak zehaztuko dira, helburuak lortzeko bidezko diren zehaztapen guztiak barne direla. Gutxienez, honako hauek jaso beharko dira: oinarrizko zerbitzuak eta zerbitzu osagarriak; ibilbideak; egin daitezkeen trafikokoak; geralekuak; tarifen araubidea; ibilgailuen gutxienezko kopurua, haien ezaugarriak eta bakoitzaren amortizazioaldia; beharrezkoak diren instalazio finkoak; zerbitzuak emateko guztirako epea eta, kasua bada, epeak luzatu edo aldatzeko fasei dagozkien epe partzialak, eta beste zerbitzuekiko koordinazioa.

26. artikulua. Hiriarteko garraio zerbitzu publikoaren proiektuen tramitazioa.

1. Hiriarteko garraio zerbitzu publikoaren proiektuak Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan garraioaren arloan eskumena duen departamentuak onetsiko ditu hasiera batez. Hori eginda, 30 eguneko epea irekiko da jendaurrean egoteko.

2. Tramite hori bukatuta, proiektua onetsi eta lizitatu edo egiteko aginduko da, bidezkoa dena.

III. KAPITULUA

Garraio zerbitzu publikoaren kontratazioa

27. artikulua. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratua.

1. Oro har, bidaiarien garraio zerbitzu publikoa operadore batek emanen du, zerbitzuak emateko kontratu baten bidez administrazio eskudunarekin lotua dagoenak.

Kontratu horiek modu esklusiboan ematen direla ulertuko da.

2. Kontratuetan, kasua bada, zerbitzu publikoaren betebeharrak eta zerbitzu publikoari lotutako konpentsazio araubidea ezarriko dira.

3. Kontratuan gehieneko tarifen araubide bat ezar daiteke. Tarifa horiek zerbitzuaren kostuen ondoriozkoak gainditzin ez dituztenean, zerbitzu publikoaren betebehartzat hartuko dira eta aurreko idatz-zatian aurreikusitako konpentsazioak ordaindu beharko dira.

28. artikulua. Zerbitzuen esleipena.

1. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratuak prozedura irekiaren edo murriztuaren bidez esleituiko dira. Zuzeneko esleipena Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko urriaren 23ko 1370/2007 EE Erregelamenduan araututako kasuetan izanen da bidezko. Erregelamendu hori errepideko eta trenbideko bidaiarien garraio zerbitzu publikoei buruzkoa da.

2. Kontratazio organoak aldagaiak edo hobekuntzak kontuan har ditzake, betiere aukera hori administrazio klausula partikularren agirian berariaz aurreikusi baldin bada.

3. Esleipen hartzailea administrazio klausula partikularren agirian ezartzen diren irizpideei jarraikiz aukeratuko da. Irizpideen artean, nahitaez, zerbitzu publikoaren betebeharrak dagozkien konpentsazio ekonomikoen balioa agertu beharko da, hala badagokio.

4. Hiriarteko bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratuen lizitazioan, lizitatzaileraren bat baldin badago ibilbide bera egin duena, kasuko lizitazioaren aurretik indarra zuen emakida baten esleipen-hartzaile gisa, eta hark aurkeztutako eskaintzaren guztirako balorazioa beste eskaintzetako onenari edo onenei emandakoa bezalatsukoa baldin bada, hura lehenetsiko da, betiere aurreko zerbitzua baldintza egokietan egin bazen, erregelamenduz ezarriko den bezala.

29. artikulua. Zerbitzuen betearazpena.

1. Zerbitzua garraio zerbitzu publikoaren proiektu onetsiari eta klausula administratiboen eta agindu tekniko partikularren agiriari jarraikiz betearaziko da, esleipen-hartzailearen eskaintzaren arabera eta kontratuan zerbitzua emateko ezartzen diren baldintza zehatzekin bat.

2. Kontratua formalizatu baino lehen, esleipen hartzaileak administrazio klausula partikularren agirian ezartzen diren epean egiaztatu beharko du betetzen dituela zerbitzua emateko behar diren baldintza guztiak, lizitazioaren prozeduran eskatu

ez zirenak, eta behar den bermea jarri beharko du.

3. Erabiltzaileei erakusten zaien informazioak zerbitzua emateko kontratuan dagoenarekin bat etorri beharko du. Informazio hori ukitutako udal-entzara igorriko da, bai onesten denean, baita aldatzen den bakoitzean ere.

30. artikulua. Epea.

1. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoen kontratuen iraupena mugagabea izanen da, baina ezin da hamar urtetik gorakoa izan.

2. Behar izanez gero, aktiboak amortizatzeko baldintzak kontuan harturik, kontratua luza daiteke, gehienez ere hasierako aldiaren beste erdi bat bete arte, garraioko operadoreak aktiboaren elementuak jartzen baditu, eta elementu horiek kontratuaren xedeko bidaiarien garraio zerbitzua emateko behar diren aktibo guztien aldean garrantzitsuak badira eta nagusiki horiekin harremanetan baldin badaude.

3. Kontratuaren epea bukatzen bada zerbitzuaren hurrengo prestazioa zehazteko prozedura bukatu aurretik, garraioko operadoreak bere kudeaketa lana luzatuko du prozedura bukatu arte, baina ez da behartua izanen, inola ere, urtebetetik gora kudeatzen segitzera.

31. artikulua. Hirugarrenen baliabideen erabileraren eta azpikontratazioa.

1. Garraioko operadoreak bere baliabideak edo hirugarrenen baliabideak erabil ditzake, eta zerbitzu batzuk azpikontratatzeko ahalko ditu, administrazio klausula partikularren agirietan eta kontratuan ezartzen diren mugen barrenean.

2. Garraioko operadoreak zenbait zerbitzu taxi-entzara azpikontratatzeko ahalko dizkie, baldin eta taxi horiek behar den lizentzia baldin badute, zerbitzu haiek emateko lurraldearen barrenean Baterako Taxi Zerbitzurako Lurralde Ereman batean eskumena duen udal edo toki entitate batek emana, hori guztia toki entitateak eta Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean garraioen arloan eskumena duen departamentuak aurretik baimena ematen badute. Horrelako kasuetan, bidaiariei aplikatu beharreko araubidea, titulu edo txartelei, tarifei eta gainerako ezaugarriei dagokienez, garraio zerbitzu publikoak emateko kontratua izanen da. Taxi baimenaren titularrak operadorearekin adostuko du bere ordainsaria.

32. artikulua. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoak emateko kontratuen aldaketa.

1. Administrazio eskudunak ahalmena du prestazioa emateko baldintzetan aldaketak egiteko,

zerbitzua hobetzeko beharrezkoak edo egokiak badira. Horrelakoetan, interes orokorra justifikatu beharko du, eta garraioko operadoreari entzundakia eman. Kontratuaren oreka ekonomikoari eutsi beharko zaio, esleipena egiteko aintzat hartu ziren baldintza beretan.

2. Aldaketa horien bidez zerbitzupeko bizigunak edo zerbitzuen harremanak handi daitezke, betiere garraio eskaintza ikusirik ez bada gomen-dagarria garraio zerbitzu publikoa emateko beste proiektu independente bat prestatu eta haren lizitazioa egitea.

3. Eskariaren funtsezko aldaketa ez-koiunturak gertatuz gero, garraio zerbitzu publikoaren proiektua aldatuko da eta zerbitzuak egokituko dira. Horrelakoetan, zerbitzu publikoaren betebeharrak eta prestazioak berriz zehaztea erabaki daiteke. Aldaketak halakoak badira non kontratuaren funtsezko baldintzak ere aldatzen baitituzte, administrazio eskudunak ahalmena izanen du zerbitzua erreskatatu eta lizitazio berria egiteko.

4. Kontratuaren aldaketak aldi baterako edo behin betiko izan daitezke.

5. Administrazio eskudunak, ofizioz edo garraioko operadoreek eskatuta, garraio zerbitzu publiko ezberdinak bategin ditzake, interes orokorrerako egokia bada.

IV. KAPITULUA

Garraio tituluak, tarifak eta garraio publikoren finantzaketa

33. artikulua. Garraio tituluak.

1. Garraio zerbitzuak erabiltzen dituzten pertsonen garraio tituluak edo txartela eraman beharko dute. Tituluak operadore batenak izan daitezke, hots, berariazkoak, edo integratuak.

Garraio titulu integratutzat jotzen da operadore batek edo gehiagok ematen dituzten garraio zerbitzu bat baino gehiago erabiltzeko aukera ematen duena.

2. Nafarroako Foru Komunitatean zerbitzua ematen duten garraioko operadoreen garraio tituluak euskarriak, baita ibilgailuetako azpiegituren eta bidaiarien ekipo finkoak ere, administrazio eskudunek elkarren osagarritasunerako ezartzen dituzten arauetara egokituko dira.

34. artikulua. Tarifak.

1. Garraio tituluak administrazio eskudunak ezartzen dituen gehieneko tarifen menpe egonen dira.

2. Garraio tituluen tarifak publikoak eta ez-baztertzailak izanen dira.

3. Administrazio eskudunek aldiaren behin berrikusiko dituzte aurreko artikuluetan adierazitako tarifak eta konpentsazioak, kostuen bilakaeraren eta eskariaren ezaugarrien arabera.

Administrazio eskudunek tarifen berrikuspen bereziak egiten ahalko dituzte, azkeneko tarifa-berrikuspenetik kostuen egiturako kontu-sailen batek izan duen bilakaerak kostu guztien %5eko aldaketa baldin badakar.

4. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean garraioen arloan eskumena duen departamentuak ahalmena du zerbitzu baten tarifek zerbitzuaren ustiapen kostuetatik estali beharreko gutxieneko ehunekoa ezartzeko.

5. Administrazio eskudunek tarifa murriztuak ezar ditzakete gizarte egoera berezietan dauden zenbait giza-talderentzat. Halakorik egiten bada, garraio zerbitzuak emateko kontratuaren hasierako baldintza ekonomikoari eutsi ahal izateko konpentsazioak finkatuko dira.

35. artikulua. Garraio publikoaren finantzaketa.

Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioak, toki entitateekin batera, foru lege honek indarra hartzen duenetik hemezortzi hilabeteko epea izanen du bidaiarien garraio publikoaren bideragarritasuna eta iraunkortasuna bermatzeko tributu formulak edo beste sistema batzuk aztertze eta, gero, helburu horretarako egokiak direnak ezartzeko.

36. artikulua. Konpentsazio ekonomikoak eta urte anitzeko gastuak.

Nafarroako Gobernuak ahalmena du hurrengo urteetako aurrekontuen kargura gastu konpromisoak baimentzeko, bidaiarien garraio zerbitzu publikoen kontratuetan esleipen-hartzaile gertatzen diren operadoreei konpentsazio ekonomikoak emateko. Gastu konpromiso hori ez da kontratu horien iraunaldia baino gehiagorako izanen, inola ere.

V. KAPITULUA

Garraio mota jakin batzuetarako xedapen partikularrak

37. artikulua. Administrazio baimen berezia.

1. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratua esleitu gabe gelditzen bada, esleipen-hartzaileak zerbitzua emateari uzten badio edo zerbitzua ezarri behar den eskualdeko eskaria nahikoa ez bada zerbitzu emateko kontratu baten bidez

ustiatzeko, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean garraioen arloan eskumena duen departamentuak behar den zerbitzu erregularra ezartzen ahalko du administrazio baimen bereziaren bidez, zerbitzua emateko baldintza malguagoak finkatuz.

2. Administrazio baimen berezien esleipen-hartzaileek askatasuna izanen dute zerbitzuaren egutegia, ordutegia eta bidaldiak ezarri eta aldatzeko, baimen bakoitzean ezartzen denari jarraikiz.

3. Baimen horiek ustiatzeko epea bost urtekoa izanen da gehienez, egin litezkeen luzapenak barne.

4. Administrazio baimen bereziak emateari begira, bidaiarien garraio zerbitzuak esleitzeko kontratueterako oro har xedatuta dagoena aplikatuko da.

5. Administrazio baimen berezien ustiapena kasuan kasuko baimenean ezartzen denari jarraikiz egiten da, eta aurreikusten ez den guztietan bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratuen araubide orokorra aplikatuko da.

38. artikulua. Zonako garraioak.

1. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioaren barrenean erabiltzaile guztientzako zerbitzu erregularrak eta erabilera mugatuko zerbitzuak kontratatze eskumena duten departamentuek bi zerbitzu horien arteko koordinazioa bultzatuko dute, zerbitzu ematean ahalik eta eragimenik handiena lortzeko.

2. Eskumena duten departamentuek hala adostuz gero, zonako garraioak ezartzen ahalko dira, kontratu bakar batean sartzeko zona horretan eman behar diren erabiltzaile guztientzako eta erabilera mugatuko garraio erregular guztiak, alde batera utzita berariaz salbuesten direnak.

3. Zonako garraio horiei bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratueterako ezarritako araubide orokorra aplikatuko zaie, non eta ez den bateragarria garraio horien izaera bereziarekin.

4. Zonako garraio horiek ezartzen diren kasuetan, behar diren administrazioarteko akordioak edo hitzarmenak onetsiko dira kontratazio prozesu bakarra bermatzeko, zerbitzu horien ondorioz bidezko diren ordainketak administrazio organo eskudun bakoitzak egin beharra deusetan galarazi gabe.

39. artikulua. Eskatu ahalako garraioa.

1. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratuetan eskatu ahalako zerbitzuak ematea aurreikusten ahalko da. Horrelako zerbitzuak foru lege

honen 5. artikuluan azaldu dira. Garraio mota horren erregulartasuna ez da aldatuko zerbitzua emateko baldintzak edo antolaketa erabiltzaileen beharren aldaketei egokitzeagatik.

2. Finkatzen den ibilbidearen barrenean, operadoreak erabiltzaileen garraio eskaerei kasu egin beharko die inolako bazterkeriarik gabe eta zerbitzua egiteari uko egin gabe, betiere eskaria kasuan kasuko kontratuko baldintzen arabera bada.

3. Eskatu ahalako garraio zerbitzu erregularrak taxien bidez egiten direnean, Taxiari buruzko Foru Legean xedatuakoari jarraikiko zaio.

Baldin eta eskatu ahalako taxi zerbitzu erregularrak, plazako ordainketa banakoa dutenak, kontratatze baimena eman behar den lurralde eremuan taxi lizentzia bat baino gehiago badaude, baimen hori emateko eskumena duen administrazioak alde aurretik dagokion lizitazio prozedura egiten du, publikotasun eta konkurrentzia printzipioen arabera.

40. artikulua. Erabilera mugatuko garraio erregularra.

1. Foru lege honen 5. artikulua aipatzen dituen erabilera mugatuko garraio erregulartzat honako hauek hartuko dira: erabiltzaile talde jakin baten behar zehatzei erantzutea xede dutenak, horien ezaugarria izanik abiapuntua edo helmuga zerbitzu jakin bat izatea, edo prestakuntza, aisia edo lan zentro jakin bat, edo eraikin edo eraikin multzo jakin bat. Zehazki, horrelakotzat hartuko dira eskola-garraioa, unibertsitatekoa, lanekoa, gizarte zerbitzuen erabiltzaileena edo aisiako instalazio jakin batekoa edo antzeko beste batzuetakoa.

2. Alde batetik enpresak eta bestetik zerbitzuak antolatzen dituen pertsona juridikoak edo entitate antolatzaileak edo erabiltzaileek sinatutako kontratuaren arabera emanen dira erabilera mugatuko garraio zerbitzu publikoak. Entitate kontratatzailea zuzenbide publikoko entitate bat ez bada, kontratu hori pribatua izanen da. Nolanahi ere, hartan adieraziko dira erabiltzaileei dagozkien eskubideak eta bermeak eta alderdi bakoitzaren erantzukizunak, garraioari buruzko araudi berariazkoa betetzeko, eta aplikatzekoak diren gainerako arauak ere betetzeko.

3. Erabilera mugatuko garraio zerbitzu publiko erregularra emateko beharrezkoa da alde aurreko baimena, non adieraziko baita zer erabiltzaile multzorentzat den zerbitzua, zein diren ibilbideak eta gainerako oinarriko ezaugarriak. Nafarroako Foru Administrazioan garraioen arloan eskumena duen departamentuari egokituko zaio baimen hori ema-

tea, salbu udal bateko mugak gainditzen ez direnean; halakoetan, udalerriri egokituko zaio.

4. Alderdiak ezarriko dute erabilera mugatuko bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren tarifen araubidea.

5. Erabilera mugatuko bidaiarien garraio zerbitzu publikoak ematen dituenak, betiere, zerbitzua emateko gaikuntza titulua eduki behar du, garraio bereziaren edo, kasua bada, pribatu osagarriaren arloan aplikatzeko den Estatuko araudiarekin bat.

6. Baimena eman aurretik, eskumena duen administrazioak aztertuko du zer aukera dauden zerbitzu horiek emateko, erabiltzaile guztientzako zerbitzu publikoei buruz indarrean dauden kontratuen esparruan.

7. Enpresek edo entitateek erabiltzaileei zuzenean ematen dizkieten garraio zerbitzuek, haien jarduera nagusiarekin lotutakoek, Estatuko araudiaren bidaiarien garraio pribatu osagarriko adierazitako baldintzak bete beharko dituzte.

III. TITULUA

Erabiltzaileen eta operadoreen eskubideak eta betebeharrak mugikortasunari eta garraio publikoari dagokienez. **Nafarroako Garraioaren Arbitraje Batzordea**

I. KAPITULUA

Erabiltzaileen eta operadoreen eskubideak eta betebeharrak mugikortasunari eta garraio publikoari dagokienez

41. artikulua. Erabiltzaileen eskubideak eta betebeharrak.

1. Mugikortasunari eta garraioari dagokienez, Nafarroako Foru Komunitateko bidaiari-garraio publikoaren erabiltzaileek eskubide hauek dituzte:

a) Eskura dituztenen artean, beren beharretarako egokien jotzen duten modua aukeratzea.

b) Oinezkoen joan-etorrietarako, aukera segurak, erosoak eta kalitatezkoak eskura izatea.

c) Garraio zerbitzuak ematea kalitate, segurtasun eta irisgarritasun unibertsaleko maila egokiak izanik, eta pertsona guztientzat diseinaturik.

d) Informazio osoa, zehatza, irisgarria eta eguneratua jasotzea garraio zerbitzu publikoei eta horiek emateko baldintzei buruz.

e) Eskumena duten administrazioetan eta garraio operadoreetan egokitutak jotzen dituzten salaketak eta erreklamazioak aurkeztea, garraio zerbitzu publikoari dagokionez.

f) Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gaidiko planak prestatzeko prozeduretan parte hartzea.

g) Izan ditzaketen kalteengatik kalte-ordainak jasotzea, indarra duen araudiarekin bat.

h) Indarra duen araudiak ematen dien beste edozein eskubide.

2. Bidaiari-garraio publikoaren erabiltzaileek honako betebeharrak dituzte:

a) Errespetuzko jarrera izatea gainerako erabiltzaileekin eta garraio enpresa operadoreetako langileekin.

b) Baliatzen dituzten ibilgailuak modu egokian erabiltzea, zikinkeria eta hondatzea saihestuz.

c) Ibilgailu bakoitzean horretarako prestatutako tokietan bidaiatzea.

d) Ibilbiderako balio duen txartela edo garraio titulua edukitzea.

e) Ibilgailutik ez ateratzea edo hartara ez sartzeari baimendutako geralekuetatik kanpo, eta gidariaren arreta galaraz dezakeen edo haren lana oztopa dezakeen jarduketarik ez egitea.

f) Txartela edo garraio titulua erakustea ikuskaritzaileek hala eskatzen dutenean, haien eginkizunak betetzen ari direnean, erabiltzaileek baliatzen ari diren garraioari dagokionez.

g) Garraio operadoreko langileen jarraibideei kasu egitea, zerbitzuak ematen ari direnean zaindu beharreko baldintza eta segurtasun egokiak bermatzeko.

h) Aplikatzekoa den araudiak ezartzen dizkien gainerako betebeharrak.

42. artikulua. Garraio operadoreen betebeharrak.

1. Garraio operadoreek nahitaezkoa dute bidaiarien garraio zerbitzu publikoa ematean izaten diren kalteak estaliko dituen aseguru bat izatea, arlo horri buruzko araudiak ezartzen dituen baldintzetan, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioko Erantzukizun Zibilaria eta Aseguruari buruzko Legeak izenpetzera derrigortutako erantzukizun zibileko aseguruak kalte horiengatik kalte-ordainik ematen ez duen neurrian.

2. Egiten dituzten zerbitzuen berri behar bezala emanen diote garraio operadoreek Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan eskumena duen departamentuari.

3. Zerbitzuei buruz eskatzen duten informazio guztia emanen diete erabiltzaileei enpresa opera-

doreetako langileek. Betiere, duten postuarengatik erabiltzaileekin harremana duten langileek behar bezala identifikaturik egon beharko dute.

4. Ibilgailuak eta instalazioak garbitasun eta erosotasun klimatikoko baldintzarik hoberenetan zaindu beharko dira, pertsona guztientzako irisgarritasun unibertsala bermatzeko elementuak mantenduz, eta, betiere, bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren kontratuan eta aplikatzeko araudian ezarritakoa zorrotz betez.

5. Garraio operadoreek nahitaez onartu behar dute 30 kilogramoko bagajea dohainik, emandako hiriarteko garraio titulu bakoitzeko.

II. KAPITULUA **Nafarroako Garraioaren** **Arbitraje Batzordea**

43. artikulua. Nafarroako Garraioaren Arbitraje Batzordea.

1. Nafarroako Garraioaren Arbitraje Batzordeak garraio operadoreek edo garraioaren erabiltzaileek planteatzen dizkieten merkataritzako eta ekonomia edukiko eztabaida guztiak ezagutuko eta ebatziko ditu, arbitrajeko legedia orokorrean aurreikusitako ondorioekin, Estatuko legedia orokorrak ezartzen dituen kasu, baldintza eta betebeharratan.

2. Indarra duen Estatuko legedian eta erregelamenduzko garapeneko foru arauetan aurreikusitakoak izanen dira batzordearen osaera, haren eskumenen araubidea eta hari ezagutzera ematen zaizkion arazoetan aplikatzeko prozedurak, baita laudoen ondorioak eta arbitraje horri lotutako gainerako inguruabarrak ere.

IV. TITULUA **Garraio azpiegiturak: bideetako azpiegiturak.** **Geltokiak. Azpiegitura logistikoa.** **Ingurunean integratzea**

I. KAPITULUA **Bideko azpiegituren** **plangintza eta zerbitzuak**

44. artikulua. Garraio publikoa erabiltzeko egokitasuna.

1. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoek erabiltzen dituzten bide sareen gaineko eskumena duten administrazioek sare horiek planifikatu, gauzatu eta mantenduko dituzte, halako moduz non zerbitzuak segurtasun eta funtzionaltasun baldintza hoberenetan ematen ahalko diren.

2. Sustatuko da bideetan lerro erreserbatuak ezartzea eta bidaiarien garraio publikoak erabil-

tzen dituen bideak semaforo bidez antolatzea, harentzako lehentasun printzipioa aplikatuz, eskumena duen udalerrriak egokituz jotzen duenean, posible denean eta zirkulaziorako eta mugikortasunerako komeni denean.

45. artikulua. Garraio publikoaren geralekuak.

1. Eskumena duten administrazioek zainduko dute geralekuak behar bezala egokitu daitezen, barnean direla oinezkoen sarearekiko sarbideak eta loturak eta geralekuak dauden bideak gurutzatzeko beharrezkoak diren segurtasun neurriak. Halaber, zainduko dute markesinak, zutoinak, seinaleak eta erabiltzailearentzat irisgarriak diren informazio elementuak ezar eta zain daitezen.

2. Garraio publikorako irisgarritasun unibertsaleko arloan aplikatzekoa den araudian aurreikusitakoarekin bat egingen dira geralekuak. Geraleku horiek, betiere, babes klimatikorako elementuak izanen dituzte, eta sustatuko da horietan zain dauden pertsona guztientzat irisgarriak diren informazio sistemak, garraio publikoa erabiltzea erraztuko dutenak, ezartzea.

3. Bide azpiegitura berrien proiektuek eta oraingo azpiegiturak berritzeko edo egokitzeko proiektuek autobus geralekuak eraikitzea jasoko dute, bidaiarien hiriarteko garraio zerbitzu publikoaren kontratuak ukitzen dituztenean eta Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan garraioen arloan eskumena duen departamentuak uste duenean halakoak erabiltzea beharrezkoa dela bidaiariak hartzeko edo uzteko.

46. artikulua. Administrazioen koordinazioa.

1. Garraioen arloan eskumena duen administrazioak ukitu den bide sarearen gaineko eskumena duen administrazioaren txostenaren mende jarriko ditu garraio zerbitzuen geralekuen ezarpena ekarriko duten jarduketak.

2. Bidaiarien hiriarteko garraio zerbitzu publikoaren kontratuetan, hiri lurzoruan edo lurzoru urbanizagarrian egin beharreko geralekuak eta geralekuen aldaketak aurretik toki entitatearen txostena edo proposamena izanda zehaztuko dira, garraio operadoreari entzunaldia emanik eta kontratuan sartutako zerbitzuen ematean eta hiriko trafikoa izan den eragina aztertutik.

3. Bide sareetan eskumena duen administrazioak garraioen arloan eskumena duten administrazioen txostenen mende jarriko du bide horietan garatzen den eta bidaiarien garraio zerbitzu publikoa uki dezakeen jarduketa oro.

II. KAPITULUA
Bidaiarien geltokiak

47. artikulua. Plangintza.

1. Garraio zerbitzuetara segurtasun, kalitate eta unibertsaltasun baldintzetan iristeko printzipio orokorraren mende diseinatuko eta ustiatuko dira bidaiarien geltokiak.

2. Geltoki guztietan oinarrizko irizpidea izan den da intermodalitatea bultzatzea, beste garraio modu batzuetatik eta beste garraio modu batzuetara iristeko modu egokia izanez, horiek erabiltzen dituztenei itzarotea erraztuz, bai eta zerbitzuen informazioa pertsona guztientzat irisgarri izateko moduan egotea erraztuz ere. Espero daitezkeen fluxuetarako nahikoa gaitasuna izan beharko dute, eta energia kostuak murrizten saiatuko dira.

III. KAPITULUA
Azpiegitura logistikoak

48. artikulua. Azpiegitura logistikoak.

Foru lege honen ondorioetarako, hauek dira azpiegitura logistikoak:

1. Estatuaren interes orokorreko sarea kokaleku logistikoekin edo zamak sortzen dituzten beste zentro batzuekin lotzen duten trenbideetako adarrak eta instalazioak.

2. Honelakoak garatzeko eremu logistikoak: logistika, garraio, biltegiatze eta banaketa jarduerak, baita bestelako batzuk ere, salgaien fluxu handiak sortzen edo erakartzen dituztelako eremu horietan kokatzea komeni denean.

3. Ibilgailu astunak aparkatzeko instalazio publikoak, barnean direla bai aparkatzeak bai ibilgailu horien zerbitzuko jarduera osagarriak, bai eta helburu horrekin gauzatutako zerbitzu eta atsedeen eremuak ere, baldin eta haien baldintza zehatzengatik ez badira sartzen bidearen titularra den administrazioaren eskumenen eremuan edo ekimen pribatuari bakarrik ez badagozkio.

4. Trenbideen terminaletarako eta eremu logistikoetarako sarbideak, salbu errepedeetako edo hirigintzako foru legediarekin bat eraiki eta mantendu behar badira.

49. artikulua. Azpiegitura logistikoaren plangintza eta exekuzioa.

1. Nafarroan, azpiegitura logistikoaren plangintza, proiektzioa eta garapena, ekimen pribatu soilez sustatutakoak kenduta, Nafarroako Eremu Logistikoaren Lurralde Ereduarekin bat egingen dira.

2. Nafarroako azpiegitura logistikoaren sareak, bereziki Iruñeko eta Tuterako eremuei dagokienez,

salgaien garraio iraunkorra, intermodalitatea eta trenbidearen integrazioa sustatuko ditu Nafarroan.

3. Aipatutako lurralde ereduaren inplementatzea eta hura garatzeko behar diren neurriak hartzea Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan garraioen arloan eskumena duen departamentuari egokituko zaio. Neurri horiek zuzenean edo mendeko erakunde publiko baten bidez bultzatuko ditu.

4. Azpiegitura logistikoak garatzearekin batera, garraioen arloan eskumena duen departamentuak Nafarroako Logistikaren eta Salgaien Garraioaren Klusterra sustatuko du, zuzenean edo bere mendeko erakunde publiko baten bidez, I+G+B proiektuak garatzeko, baita prestakuntzakoak, kudeaketa hobetzekoak, ingurumenekoak edo Foru Komunitateko salgaien garraioaren eragimena hobetzea ekar dezaketen bestelakoak garatzeko ere.

50. artikulua. Hiri logistika.

Bide sarearen gaitasun eskasak eta salgaien banaketa maila handiek bat egiten duten hiri eremuetan, toki entitateek, Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan garraioen arloan eskumena duen departamentuarekin landidetzan, hiri logistikako planak prestatzen ahalko ditu, salgaien banaketaren eragimena handitzeko, energia eta ingurumen kostuak murrizteko eta hiri espazioaren erabilera arrazionalizatzeko.

IV. KAPITULUA **Garraioaren azpiegiturak** **ingurunean integratzea**

51. artikulua. Azpiegiturak ingurunearekin duten bateragarritasuna.

Eskumena duten administrazioek beren jarduketan garapena koordinatuko dute, baita partikularren jardueren mantentzearekin eta kontrolarekin lotutakoak ere, ahalik eta integrazio handiena izan dadin garraio azpiegituraren eta landa edo hiri ingurunearen artean, bai paisaiaren ikuspuntutik bai sortzen dituen ingurumen eraginak arintzeari dagokionez ere.

V. TITULUA **Ikuskapena, arau-hausteak eta zehapenak**

I. KAPITULUA **Garraioaren ikuskapena**

52. artikulua. Garraioaren ikuskapena.

1. Hala esleitu duten administrazio publikoek espresuki zehazten dituzten organoei atxikitako

langileek beteko dute garraioak eta mugikortasuna ikuskatzeko eginkizuna.

2. Garraioaren ikuskatzaitzak, indarra duen araudia betetzen dela kontrolatzeko eginkizunaz gain, garraioko operadoreei aholkua eta laguntza emanen die, eta, kasua bada, erabiltzaileei ere laguntza emanen die, araudi hori bete dadila errazteko, eta berariazko eginkizunak betetzen ahalko ditu garraio zerbitzuak ematean kalitatea eta segurtasuna eta irisgarritasun unibertsala kontrolatzeko, instalazioak ikuskatzeko eta garraio zerbitzu publikoei esleitzen zaizkien baliabide publikoak zuzen erabiltzen direla egiaztatzeko.

53. artikulua. Ikuskatzaileen izaera.

1. Garraioaren ikuskatzaitzako langileak, haien eginkizunak betetzean, agintaritzat hartuko dira.

2. Aurreko idatz-zatian aipatutako langileek egiztatutako gertakariak frogatzea balioa izanzen dute dokumentu publiko bidez formalizatzen direnean, bidezko lege baldintzak betez, galarazi gabe interresdunek beren eskubide edo interesen alde adieraz edo ekar ditzaketen frogak.

3. Ikuskatzaitzari atxikitako langileek beren izaera egiaztatzen duen dokumentua izanzen dute, eskumena duen administrazioak luzaturik, eta eginkizunak betetzen dituztenean eskatzen ahalko zaie. Kasu horretan, erakutsi egin beharko dute.

4. Aurreko puntuan aipatutako langileek lanbideko sekretua gorde beharko dute beren eginkizuna betez ezagutzen dituzten gertakarien gainean.

54. artikulua. Ikuskatzailetza lanaren helburuak.

Helburu hauek gobernatuko dute ikuskatzailetza lana:

a) Garraioaren eta haren azpiegituren, geltokien eta jarduera lagungarrien edo osagarrien kudeaketa eta gauzatzea gobernatzen dituzten arauak betetzen direla bermatzea.

b) Mugikortasunari eta irisgarritasunari buruzko arauak zaintzea, kontrolatzea eta betetzera behar-tzea.

c) Garraioak gauzatzeko moduak eta baldintzak begiratzea, erabiltzaileen eskubideak errespetatzen direla zainduz, idatziz egiten diren erreklamazioei edo kexei arreta emanez.

d) Kontrolatzea garraioak ez daitezela gauzatu lehiakideenganako bidegabeko lehiako praktiken bidez edo abusu edo nagusitasun jarreraz baliatuz.

e) Bermatzea garraioek errespetatuko dituztela ingurumena eta erabiltzaileek eskatutako eta bidaiarien garraio zerbitzuak esleitzeko kontratuetan aurreikusitako segurtasuna eta kalitatea.

f) Garraio operadoreei aholkua eta laguntza ematea indarreko araudia bete dadila errazteko, eta prestakuntza eta informazioa emateko ekimenak garatzea sektorearekin.

g) Eginahalak egitea garraioen ikuskatzaitza lana beste edozein administrazio publikoren berriazko beste ikuskatzaitza eginkizun batzuekin koordinatzen dadin, hau da, helburu gisa trafikoa eta zirkulazioa kontrolatzea, mugikortasun iraunkorreko politikak eta pertsona guztientzako irisgarritasuna dituztenekin edo helburu gisa zerga arauak, laneko arauak edo foru lege honek araututako gaietan eragiten duten antzeko beste arau batzuk betetzea dutenekin.

55. artikulua. Ikuskatzaitzarekin lotutako betebeharrak.

1. Garraio enpresekin, erabiltzaileekin eta, oro har, garraioa eta mugikortasuna antolatzeko arauak ukitutako pertsona eta entitate guztiekin lotutako eginkizunak beteko ditu garraio ikuskatzaileak.

2. Bidaiarien garraio zerbitzu publikoaren eta garraio baimenen titularrek nahitaezkoa izanzen dute garraio ikuskatzaitzako langileei erraztasunak ematea, haien eginkizunak betetzen ari direnean, ibilgailuetara eta instalazioetara sartzeko. Halaber, nahitaez eduki behar dituzten dokumentuak, kontabilitate liburuak, fakturak, garraio tituluak eta datu estatistikoak eta foru lege honetan jasotako betebeharrak betetzen direla egiaztatze-ko beharrezkoa den beste edozein alderdi edo informazio aztertze-ko erraztasunak ematea ere nahitaezkoa izanzen dute.

Hartarako, garraio ikuskatzaitzak eginkizuna hobeki betetzeko behar den dokumentazioa eska dezake enpresan berean, edo bestela, eska dezake dagozkion bulego publikoetan aurkez daitezela, edo enpresaburua edo haren ordezkariak horietan ager daitezela, administrazio prozeduraren legedian ezarritako moduan.

Foru lege honetan eta aplikatzeko den gainerako araudian jasotako betebeharrak betetzen direla egiaztatze-ko beharrezkoak diren neurrian soilik egiten ahalko dira idatz-zati honek aipatzen dituen eskaerak.

3. Beren eginkizuna betetzen ari direla, garraio ikuskatzaitzako kideek honako hauek egiteko baimena dute:

a) Garraioari buruzko araudiak ukitzen dituen jarduerak garatzen diren edozein lekutan gauzatzea beren jarduketara. Hartarako, ematen den zerbitzuaren gauzatzean gutxien eragiten duen lekua aukeratzeko eginahala egiten da.

b) Beharrezkoak diren proba, ikerketa edo azterketak egitea, garraioen arloan indarra duen araudia betetzen dela egiaztatze-ko.

56. artikulua. Lankidetzaren beste administrazio batzuekin.

1. Garraio ikuskatzaitzak, bere eginkizunak betetzean jakiten badu gertakari batzuek beste sektore batzuetako araudietako arau-hausteak ekar ditzaketela, bereziki lanaren, zergen eta bideko segurtasunaren arloetakoak, eskumena duten organoei haien berri emanen die.

2. Garraio ikuskatzaitzako kideek, beren eginkizuna eraginkor betetzeko, Nafarroako Foruzaingoaren, Estatuko Segurtasun eta Indar Kidegoen eta tokiko polizien laguntza eskatzen ahalko dute.

II. KAPITULUA

Arau-hausteak eta zehapenak

57. artikulua. Administrazioaren erantzukizunaren irismen subjektiboa foru lege honek araututako arloetan.

1. Titulu honetan sailkatutako arau-hausteen ondoriozko administrazioaren erantzukizuna bidaiarien garraio jarduerak egiten dituzten pertsona fisiko edo juridikoei eskatuko zaie, edo foru lege honetan jasotako kasuek ukitzen dituztenei eta, kasua bada, garraio zerbitzuak erabiltzen dituztenei edo beren jokaerarekin zerbitzuak normal ematea eragozten dutenei edo jarduerari atxikitako ondasunen osotasunari kalte egiten dietenei.

2. Bidaiarien garraioaren arloko arau-hausteen-egatik izaten den administrazioaren erantzukizuna honako hauei dagokie:

a) Administrazioaren kontratuaren edo baimenaren mendeko garraioak edo jarduerak gauzatzea dela-eta egindako arau-hausteetan, kontratistari edo baimenaren titularra den pertsona fisikoari edo juridikoari.

b) Administrazioaren nahitaezko gaikuntza titularen estaldurarik gabe gauzatutako garraioak edo jarduera lagungarriak edo osagarriak direla-eta egindako arau-hausteetan, edo halako titulurik behar ez duten garraioak edo jarduera lagungarriak edo osagarriak direla-eta egindako arau-hausteetan, ibilgailuaren jabea edo errentariari edo jardueraren titularrari.

Idatz-zati honetan aurreikusitakoaren ondorioetarako, dagokion jardueraren titulartzat honako hau hartzen da: jarduera norberaren izenean gauzatzen edo antolatzen duen pertsona fisikoa edo juridikoa, edo dagokion enpresa erantzukizuna bere gain hartzen duena, bai eta soldatako edo mendeko langile izan gabe garraio edo jarduera horretan laguntza ematen duen oro ere.

c) Erabiltzaileek egindako arau-hausteetan eta, aurreko ataletan jaso ez izanik, lurreko garraioa arautzen duen araudiak uki ditzakeen jarduerak egiten dituzten hirugarren pertsonen arau-hausteetan, bada, hautsitako manua zer pertsona fisiko edo juridikori zuzendu, hari, edo dagozkion arauak erantzukizuna berariaz gotzi diotenari.

d) Aurreko kasuetako edozeinetan, foru lege hau hausten duten garraio zerbitzuetan bitartekari aritzen direnengana edo zerbitzu horiei publizitatea egiten dietenengana ere zabalduko da erantzukizuna.

e) Mugikortasun arloko arau-hausteetan, horiek egiten dituzten pertsona fisikoei edo juridikoei.

3. Administrazioaren erantzukizuna artikuluko honen 2. idatz-zatiak aipatutako pertsona fisiko edo juridikoei eskatuko zaie, alde batera utzita erantzukizun hori sortu duten ekintzak edo ez-egiteak haiek berek edo haien langileek gauzatu dituzten, galarazi gabe haien ustez bidezkoak diren ekintzak erabili ahal izatea arau-haustek benetan egin izana egozgarri zaien pertsonen kontra.

4. Arau-hauste bereizitatz hartuko dira garraio bidaldi desberdinei lotutakoak, nahiz eta gertakariak manu berberak edo antzekoak hautsi.

Nolanahi ere, garraio zerbitzu publikoaren bidaldiak izanik, arau-haustea ekarri duten egitateak zuzenean loturik badaude enpresaren bulegoetan garatzen den jarduera administratiboarekin edo erabilitako ibilgailuarekin eta egiaztaturik dagoenean ezin zirela zuzendu hura enpresaren egoitzara iritsi arte, hasierako abiapuntu zen horretaraxe iritsi arte, egitate horiek arau-hauste bakartzat hartuko dira, nahiz eta bitartean izandako bidaia partzialetan gertatzen segitu.

5. Arau-haustetzat hartzen den jokaera bera arau-hauste mota bat baino gehiagotzat har badaitke, arau-hauste larrienari dagokion zehapena ezarriko da.

58. artikulua. Arau-hauste oso larriak.

1. Honako hauek hartuko dira arau-hauste oso larritzat bidaiarien garraioan:

1.1. Foru lege honek araututako jarduerak egitea edo zerbitzuak ematea horretarako beharrezkoa den kontraturik izan gabe, edo administrazioaren baimenik edo horretarako ahalmena ematen duen bestelako gaikuntza titulurik izan gabe, edo halakoek berariaz babestu gabe. Arau-haustea sailkatzearen ondorioetarako, ulertuko da idatz-zati honetan sarturik daudela honako egitate hauek:

a.1) Berariaz baimendutako lurralde eremua gainditzen duten garraio zerbitzu publikoak ematea.

a.2) Garraioak edo haren jarduera lagungarriak eta osagarriak egitea baimenik izan gabe, baldin eta baimena beharrezkoa bada foru lege honekin bat, aplikatzekoa den Estatuko araudiak eskatzen duen bisa ez egiteagatik, salbu jokaera hori arau-hauste arintzat hartu behar bada.

a.3) Bidaiarien garraio zerbitzu publikoak antolatzea, ezartzea edo egitea, dagokion kontratuaren edo baimenaren titularra izan gabe, zerbitzuak emateko bitartekoak berekiak edo besterenak izan, baita garraio bereziko baimena izanda ere.

a.4) Bidaiarien garraio zerbitzu publikoa egitea, benetan egin den garraioaren ezaugarriez bestelakoak dituen garraio mota bat bakarrik egiteko gaikuntza ematen duen kontratu edo baimen baten babesean.

Arau-haustea artikuluko honetako a.2) eta a.3) ataletan adierazitako arau-hausteekin batera gertatzen denean, ez da atal honetan sailkatutako arau-haustetzat hartuko.

a.5) Erabilera mugatuko bidaiarien garraio zerbitzu publiko bat egitean, dagokion baimenak berariaz aipatutako pertsonen edo taldeen bestelakoak eramatea.

a.6) Aurreko ataletan jasotako garraioez bestelako garraio motetarako baimenen babesean, zerbitzuak ematea hartarako beharrezkoa den baimenean ezarritako baldintzetakoren bat bete gabe.

b) Baimenen edo bestelako gaikuntza tituluen titularrei ezarritako baldintzak ez betetzea, pertsonen, ondasunen edo zirkulazioaren segurtasuna arriskuan jartzen denean.

c) Titularrek beren gaikuntza tituluak beste pertsona batzuei lagatzea, espresuki edo esan gabe.

d) Garraio publikoaren zerbitzua bertan behera uztea edo etetea, hilabetez edo kontratuak ezartzen duen denboran, bidezko arrazoirik gabe edo Administrazioaren baimenik gabe.

e) Lokalak edo ibilgailuak ez mugitzeko edo zigilatzeako aginduak haustea, bai eta zerbitzua ematean aurkitutako gabeziak zuzentzeko garraio ikuskatzaitzak egindako eskaerei kasurik ez egitea ere.

f) Aitorpen faltsuen edo bestelako prozedura irregularren bidez lortzea foru lege honen arabera beharrezkoak diren baimenak.

g) Enpresak nahitaez eduki behar dituen kontularitza, estatistika edo kontrol dokumentuak edo horietako datuak faltsutzea.

h) Errepidez egiten den erabiltzaile guztientzako bidaiari-garraio zerbitzu publikoa egitea inguruabar hauetakoren bat gertatzen denean:

h.1) Zerbitzuaren esleipendunak berak zerbitzua ez ustiatzea, salbu espresuki baimendutako lankidetzak kasuetan.

h.2) Ezarri diren zirkulazioak, ibilbideak, bidaldiak edo geralekuak ez betetzea, baldin eta jokabide hori ez bada esleipena bertan behera uztea, artikulu honen d) atalean adierazitako moduan.

h.3) Garraio txartela saltzeari uko egitea, edo txartela erosi dutenei ibilgailuan sartzen ez uztea, salbu aplikatzekoa den araudiak halakorik justifikatzen duten inguruabarrak aurreikusten baditu.

Aurreko inguruabarrean bereziki sarturik ulertuko da desgaitasunen bat duten pertsonen garraio zerbitzua erabiltzen edo hartara sartzen ez uztea edo zailtzea, baita ibilgailua horretarako egokiturik izatera derrigorturik ez dagoenean ere, betiere, azken kasu horretan, pertsona horiek behar diren bitartekoak jartzen badituzte ibilgailuan sartzeko eta ibilgailutik ateratzeko eta toki arrunt batean kokatzeko.

h.4) Zerbitzua egitea bidaiari zehar pertsonak arrazoirik gabe ibilgailuz aldatuz.

h.5) Tarifen araubidea ez betetzea.

i) Erabilera mugatuko bidaiari-garraio publiko bat egitea inguruabar hauetakoren bat gertatzen denean:

i.1) Segurtasuneko oinarrizko baldintzarik ez betetzea.

i.2) Eskola ikasleen eta adingabeen erabilera mugatuko garraioetan, adingabe bakoitzarentzat toki edo jarlekurik ez izatea, eta zerbitzu atetik hurbil mugikortasun murriztuko pertsonentzat beharrezkoak diren tokirik ez izatea.

i.3) Errepidez egiten den erabilera mugatuko bidaiari-garraio publikoa egitea dagokion baimenean funtsezkotzat jotzen diren baldintzetako edo-

zein bete gabe, ez-betetze hori foru lege honetan beste modu batean espresuki sailkaturik ez dagoenean.

j) Zerbitzuak ematea aginduzko segurtasun ziurtagiriak izan gabe edo halako moduan non beste pertsona edo ondasun batzuen segurtasunari eragiten ahal zaion, arau edo agindu teknikoak modu larrian hautsiz.

k) Indarra duen araudiarekin bat aginduzkoak diren aseguruak sinatzeko betebeharrak ez betetzea, eta araudi horretan ezarritakoarekin bat nahitaezkoak diren aseguru kontratuak indarrean ez izatea edo halakorik ez edukitzea, edo aski estaldurarik ez izatea garraio enpresak egiten dituen jardueren ondoriozko erantzukizunak bermatzeko.

l) Ibilgailuak alokatzea baimenak babestu gabeko jarduketarako.

m) Garraio ikuskatzaitzako zerbitzuei eta errepideko garraioa zaintzeko ardura duten indarrei informazioa emateari edo haien jarduketari uko egitea edo oztopoak jartzea, halako moduz non ez zaien uzten legez edo erregelamenduz esleiturik dituzten eginkizunak betetzen, eta zerbitzu horietako kideen jarraibideei edo eskaerei osoki edo partez kasurik ez egitea.

n) Urtebeteko epean administrazioaren ebazpen irmo bidez zehatutako bi arau-hauste larri edo gehiago egitea.

2. Honako hauek hartuko dira arau-hauste oso larritzat mugikortasunaren arloan:

a) Mugikortasun plan berariazkorik ez izatea nahitaezkoa den kasuetan.

b) Sustatzaileek ez betetzea Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan mugikortasun eta garraio arloan eskumena duen departamentuak onetsitako mugikortasun plan berariazkoetan ezarritako betebeharrak.

3. Irisgarritasun unibertsalaren arloan, Irisgarritasun Unibertsalari eta Orentzako Diseinuari buruzko apirilaren 6ko 5/2010 Foru Legean xedatutakoari men eginen zaio.

59. artikulua. Arau-hauste larriak.

1. Honako hauek hartuko dira arau-hauste larritzat bidaiarien garraioaren arloan:

a) Errepidez egiten den bidaiari-garraio zerbitzu publikoa egitea inguruabar hauetakoren bat gertatzen denean:

a.1) Gutxieneko ibilgailu kopururik ez izatea edo ibilgailuek kontratuan eskatutako baldintzak ez betetzea.

a.2) Kontratatutako eskaintako eta kontratuan jasotako zerbitzu gehigarriak ez ematea.

a.3) Bidaiarien bagajea dohainik eramateko betebeharra ez betetzea nahitaezkoa den kasuetan eta nahitaezkoa den mugara bitartean.

a.4) Kontratuak baimendutakoak baino toki gehiago saltzea ibilgailu bakoitzeko.

a.5) Bidaiarien garraio zerbitzu publikoa ematea kontratuan edo baimenean funtsezkotzat jotzen diren baldintzetako edozein bete gabe, baldin eta ez-betetze hori foru lege honetan beste modu batean espresuki sailkaturik ez bada.

b) Baimenen edo beste gaikuntza titulu batzuen titularrei ezarritako baldintzak edo Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioan garraioen arloan eskumena duen departamentuak emandako ebazpenak ez betetzea, arau-hauste oso larria ez denean.

c) Zerbitzua arrazoirik gabe etetea.

d) Garraio zerbitzu publikoak ematea bitarteko izateko baimendurik ez dauden pertsona fisikoak edo juridikoen bitartekotza erabiliz.

e) Bidaiarien garraio zerbitzuetarako baimendu gabeko bitartekotza edo txartelen salmenta egitea edo halakoan aurrean ez ikusiarena egitea.

f) Erregelamenduz ezarritako tarifen araubidea ez betetzea, salbu, erabiltzaile guztientzako bidaiari-garraio erregular publikoa izateagatik, oso arau-hauste larritzat hartu behar bada, 58.1.h.5) artikuluan ezarritakoarekin bat.

g) Bidaiarien garraio zerbitzu publikoko lineen abiapuntuetatik ateratzeko ordutegietan 15 minututik gorako ez-betetzeak izatea behin baino gehiagotan, arrazoirik gabe.

h) Indarra duen araudiak eskatutako formaltasunik ez izatea nahitaez bete beharreko kontrol, estatistika edo kontularitza dokumentuetan, edo haren falta, edo dokumentazio hori ezkatzea edo ez zaintzea, edo edukiaren berri Administrazioari berandu ematea arrazoirik gabe, edo haren edukia Administrazioari ez komunikatzea, arau-hauste oso larriak ez direnean.

i) Zerbitzuak emateko izan behar diren kalitate eta erregularitasun baldintzak edo garraioen arloan eskumena duen departamentuak emandako jarraibide operatiboak eta zerbitzuak emateko jarraibideak ez betetzea, baldin eta ez-betetze hori arau-hauste oso larria ez bada.

j) Segurtasunagatik bete beharreko arauak eta baldintza teknikoak bete gabe erabiltzea ibilgailuak eta garraioko gainerako elementuak.

k) Garraioa kontratatzea behar bezala baimendu gabeko garraiolari edo bitartekariekin.

l) Erabiltzaileek garraio titulua edo txartela falsutzea.

m) Foru lege honetan araututako jarduerak egiten dituztenei erabiltzaileen berme gisa ezartzen zaizkien betebeharrak ez betetzea.

n) Urtebeteko epean bi arau-hauste arin edo gehiago egitea.

ñ) Aurreko artikuluan jasotako jokoerak, baldin eta halakoak egitean pertsonen, ondasunen edo zirkulazioko segurtasuna nahasten ez badira.

2. Honako hauek hartuko dira arau-hauste larritzat mugikortasunaren arloan:

a) Mugikortasun planetako elementu funtsezkoak urratzea. Aipatutako dokumentuetan halakotzat identifikatutakoak izanzen dira horiek.

3. Irisgarritasun unibertsalaren arloan, Irisgarritasun Unibertsalari eta Ororentzako Diseinuari buruzko apirilaren 6ko 5/2010 Foru Legean xedatutakoari men eginen zaio.

4. Arau-hauste larritzat hartzen da salgaien garraioa egitea ibilgailuetan baimendutako masak eta neurriak gaindituz, trafikoaren eta ibilgailuen zirkulazioaren arloan indarra duen araudian aurreikusitakoari jarraikiz.

60. artikulua. Arau-hauste arinak.

1. Betiere, bidaiarien garraio zerbitzuari dagokionez, arau-hauste arintzat hartuko dira honako jokoera hauek:

a) Garraio txartelak edo tituluak emateko betebeharra ez betetzea, horiek saltzeko edo itzultzeko ezarritako arauak ez betetzea, baita funtsezko daturik gabe ematea ere.

b) Garraio zerbitzuak egitea ibilgailuan berean izan gabe zerbitzu horiek legez ematen ahal dituela egiaztatzen duen dokumentazio formala, edo egiten ari den garraio mota zehazteko eskatzen ahal den dokumentazio formala, salbu arau-hauste hori larritzat edo oso larritzat hartu behar bada aurreko artikuluetan xedatutakoarekin bat.

c) Erabiltzaile guztientzako bidaiarien garraio zerbitzu publikoa egitea ezarritako egutegia bete gabe.

d) Erabilera mugatuko bidaiarien garraio zerbitzu publikoak egitea ibilbidea, egutegia, ordutegia, bidaldiak eta geralekuak bete gabe, edo dagokion erabilera mugatuko baimenean ezarritako baldintzak bete gabe, baldin eta arau-hauste larria edo oso larria ez bada.

e) Halaber, eskola ikasleen eta adingabeen garraioan, ibilgailuak ikastetxean geratzeari buruzko eta ibilgailuetara sartzeari eta horietatik ateratzeari buruzko betebeharrak ez betetzea, horrelako garraioetako segurtasun arauetan araututakoaren arabera.

f) Informazio osoa, zehatza eta eguneratua ez ematea garraio zerbitzu publikoei eta horiek emateko baldintzei buruz.

g) Eskola ikasleen eta adingabeen garraioan, garraio horien segurtasunaren arauekin bat entitate kontratatzaileak garraiolariari eskatu beharreko dokumentu edo frogagiriak eskatzeari buruzko betebeharra ez betetzea.

h) Errepidez egiten den bidaiari-garraio zerbitzu publikoa edo erabilera mugatuko bidaiari-garraio publikoa egitea baimenean funtsezkotzat jotzen ez diren baldintzetako edozein bete gabe, ez-betetze hori foru lege honetan beste modu batean espresuki sailkaturik ez dagoenean.

i) Baimendutako garraioaren izaera edo mota adierazteko indarreko araudiak eskatzen duen bereizgarrikerik edo errotulurik ez izatea, edo ikusten ez den lekuan izatea, edo ikustea zailtzen duten baldintzetan, behar ez bezala erabiltzea edo ibilgailuan, ikusten den toki batean, lurralde eremu edo garraio mota bati dagokion bereizgarri bat izatea hartarako behar den gaikuntza titulua izan gabe.

j) Kasuan-kasuan ezarri den kantitaterainoko diru xehetik ez izatea, txanponetan edo billeteetan.

k) Enpresako langileek begirunerik ez izatea garraio zerbitzuen erabiltzaileekin, hitzez edo ekin-tzez.

l) Erabiltzaileek zerbitzua erabiltzeko erregelekin bat dagozkien betebeharrak ez betetzea, salbu erregela horiek barnean hartzen dituzten arauetan ez-betetze horiek berariaz arau-hauste larritzat hartzen badira.

Beti ere, idatz-zati honetan sailkatutako arau-haustetzat hartuko da bidaiari-garraioaren erabiltzaileek honako debeku hauek ez betetzea:

1.1) Ibilgailuetara sartzeko atea irekitzea edo ixtea eragozteko edo bortxatzea.

1.2) Ibilgailuko edo haren edozein konpartimentutako atea irekitzeko edo ixteko mekanismoak manipulatzeko, aurreikusia izanik garraio enpresako langileek bakarrik eraginen dietela haiei.

1.3) Ibilgailuan larrialdietarako ezarritako segurtasun edo sorospen mekanismoetako edozein erabiltzea bidezko arrazoirik gabe.

1.4) Ibilgailutik ateratzea edo hara sartzeko hartarako ezarritako geralekueetatik kanpo, salbu bidezko arrazoirik bada.

1.5) Ibilgailua martxan dagoenean, gidariaren arreta edo haren lana eragotz dezakeen edozein egintza egitea bidezko arrazoirik gabe.

1.6) Hartarako prestatu ez diren tokietan bidaiatzea.

1.7) Ibilgailuetan erretzea, bai eta arlo horri buruzko araudiarekin bat geltokietan hartarako prestatutako tokiez bestelakoetan erretzea ere.

1.8) Txartelik edo garraio titulurik gabe bidaiatzea, edo aski ez den tituluarekin bidaiatzea, kontuan harturik bidaiaren ezaugarriak eta dagokion esleipenean edo baimenean aurreikusitako erabilera baldintzak, bai eta norberak duen titulua behar ez bezala erabiltzea ere.

1.9) Ibilgailuetan edo geltokietan zikinkeria eragin dezakeen arrazoirik gabeko ekintza oro.

1.10) Beste pertsonen osotasun fisikoa arriskuan jartzen duten edo ibilgailuetako edo azpiegiturako materiala kaltetzea dakarten ekintzak egitea.

m) Beste batzuen ibilgailuekin egitea garraioa, horiek erabiltzeko legez eska daitezkeen baldintzarik bete gabe, bai eta beste garraiolari batzuei alokatutako ibilgailuak erabiltzea ere garraiorako, edo horien laguntza erabiltzea dagokien kasuetatik kanpo edo legez ezarritako baldintzarik bete gabe, salbu arau-hauste oso larritzat hartu behar bada. Arau-hauste bera eginen dute laguntzaile gisa eta dagozkien betebeharrak bete gabe aritzen diren enpresek.

n) Aurreko artikuluan aurreikusitako arau-haustetako edozein, baldin eta, haren izaerarengatik, unearengatik edo inguruabarrengatik, ez bada larritzat hartu behar. Halakoetan inguruabar horiek badirela justifikatu beharko da, eta dagokion ebazpena arrazoitu.

2. Honako hauek hartuko dira arau-hauste arintzat mugikortasunaren arloan:

a) Mugikortasun planetan funtsezkoak ez diren alderdiak urratzea.

b) Mugikortasunari buruzko arauari aurka egiten dien beste edozein jokaera edo egintza, betiere larritzat edo oso larritzat hartu behar ez badira.

3. Irisgarritasun unibertsalaren arloan, Irisgarritasun Unibertsalari eta Ororentzako Diseinuari buruzko apirilaren 6ko 5/2010 Foru Legean xedatutakoari men eginen zaio.

4. Arau-hauste arinak dira garraio zerbitzu publikoaren arloan foru lege honetako arauak hausten dituzten guztiak zeinek, arau-hauste larri edo oso larri gisa sailkatuak izan gabe, garraio jarduerak egiten dituzten entitateen edo erabiltzaileen betebeharren araubideari eragiten badiote.

61. artikulua. Zehapenak.

1. Lurreko garraioa arautzen duen Estatuko legedian aurreikusi dira hiriarteko bidaiari-garraioaren arloko arau-hausteen zehapenak.

Errepideko Hiriko Garraio Publikoa arautzen duen ekainaren 1eko 7/1998 Foru Legean eta dagozkion ordenantzetan aurreikusi dira hiriko bidaiari-garraioaren arloko arau-hausteen zehapenak.

Taxiei buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legean aurreikusi dira taxiaren arloko arau-hausteen zehapenak.

2. Mugikortasunaren arloko arau-hausteengatik honako zehapen hauek izanen dira:

a) Arau-hauste arin gisa sailkatutakoak ohartzazpen baten edo 3.000 euro arteko isunaren bidez zehatuko dira.

b) Larri gisa sailkatutako arau-hausteak 3.001 eta 6.000 euro arteko isunaren bidez zehatuko dira.

c) Oso larri gisa sailkatutako arau-hausteak 6.001 eta 60.000 euro arteko isunaren bidez zehatuko dira.

3. Foru lege honen 59.4 artikuluan sailkatutako arau-hausteak 600 eta 1.200 euro arteko isunaren bidez zehatuko dira.

4. Ibilgailu bat ibilgetzea agintzen ahalko da baldin eta errepidean segurtasunerako arriskutsuak diren inguruabarrak dituzten jokaera arau-haustek detektatzen badira.

Bidaiariak eramaten dituzten ibilgailuak ibilgetzen direnean, eta bidaiariak ahalik eta eragozpenik txikiena izan dezaten, ibilgetutako ibilgailuko garraiolariaren ardura izanen da behar diren bitarteko alternatiboak bilatzea bidaiariak behar duten lekura irits daitezen. Halakorik egiten ez badu, Administrazioak jar ditzake bitartekoak. Neurri horiek hartzeak ekartzen dituen gastuak, betiere, garraiolariaren kargura izanen dira. Ordaindu nahi ez baditu, ordaindu arte ibilgailua ibilgetu eginen da, arau-haustearen arrazoiak desagertuta ere.

5. Eragindako kalte-galeren ordaina, kasua bada, eman behar izatetik independentea izanen da dagozkion zehapenak ezartzea, halakorik behar bada.

62. artikulua. Inguruabarren arabera mailakatzea.

Honako faktore hauen arabera mailakatuko da ezartzen diren zehapenen zenbatekoa:

a) Arau-hausteak gizartean duen eragina eta pertsonen bizi eta osasunerako, gauzen segurtasunerako eta ingurumenerako dakarren arriskua.

b) Kasua bada, eragindako kaltearen edo hondatzearen garrantzia.

c) Araua hausteko nahitakotasuna.

d) Zehatutakoak zer mailataraino hartu duen parte eta zer onura atera duen.

e) Arau-haustearen aurreko hamabi hilabeteko epean izaera bereko beste arau-hauste bat egin izana, bide administratibotik epai irmoz hala adierazi bada.

f) Arau-haustek, bere ekimenez, arau-haustearen eragin kaltegarriak konpontzeari ekin izana.

63. artikulua. Isun hertsagarriak.

Dagozkion zehapenak gorabehera, eskumena duen administrazioak isun hertsagarriak jartzen ahalko ditu araua hausten duen jokaerak segitzen badu eta hari uzteko eskaerari kasurik egiten ez bazaio, agindutakoa betetzeko aski den denbora iraganda aldi behin errepikatuz. Isun hertsagarri bakoitzak ez du gaindituko arau-hausteari ezarritako zehapenaren ehuneko hamar.

III. KAPITULUA **Zehapen prozedura**

64. artikulua. Eskumena.

1. Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioari dagokio, mugikortasunaren eta garraioaren arloan eskumena duen departamentuaren bidez, honako hauek kontrolatzea, ikuskatzea eta zehatzea: haren lurraldean dabilzan garraioak, instalazioak eta foru lurraldean egiten diren jarduerak osagarriak edo lagungarriak. Halaber, hari dagokio foru lege honetan adierazten diren mugikortasun iraunkorrari buruzko jarduerak eta jokaerak kontrolatzea, ikuskatzea eta zehatzea, kasua bada.

Halaber, eskumen historikoak oinarri harturik, hari dagokio ibilgailuen masa eta neurriak gaintzearen gaineko ikuskatzailatza eta zehapena, ibilgailuen zirkulazioari buruz Estatuko legediak agintzen duenari jarraikiz.

2. Hiriko bidaiari-garraioko zehapenak ezartzeko eskumena zerbitzuaren titularra den udalerriri edo toki entitateari dagokio.

3. Administrazio bakoitzaren barnean, instruitzeko eta ebazteko eskumena zein organok duen zehazteko, erakunde bakoitzaren antolaketa arau-ei jarraikiko zaie.

65. artikulua. Prozedura.

1. Bidaiarien hiriarteko garraio zerbitzuei eta baimendutako masak eta neurriak gainditzen dituzten salgaien garraioei dagozkien zehapenak ezartzeko prozedura lurreko garraioei buruz Estatu-tuko araudian xedatutakoarekin bat etorriko da, eta, hartan aurreikusi ez denetarako, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legeari eginen zaio men.

2. Mugikortasunaren arloko zehapenak ezartzeko prozedura Foru Komunitateko Administrazioari buruzko abenduaren 3ko 15/2004 Foru Legean ezarritakoari jarraikiz onetsiko da.

3. Foru lege honetan aurreikusitako zehapenak ezartzeko prozedura ofizios hasiko da eskumena duen organoak erabakita, bai bere ekimenez bai goiko agindu baten bitartez, beste organo batzuen eskaera arrazoituaren bidez edo salaketa bidez.

66. artikulua. Ebazteko gehieneko epea.

1. Ebazpenak emateko eta jakinarazteko gehieneko epea urtebetekoa izanen da, prozedura irekitzeko ebazpena ematen den egunetik hasita.

2. Ebazpen espresurik gabe epe hori igarotzen bada, prozedura iraungi dela ulertuko da.

67. artikulua. Preskribatzea.

1. Foru lege honetan sailkatutako arau-haustekak, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legean ezarritako baldintzekin bat, urtebeteko epean preskribatuko dira.

2. Foru lege honetan sailkatutako zehapenak Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legean ezarritako epe eta baldintzetan preskribatuko dira.

Xedapen gehigarriak

Lehen xedapen gehigarria. Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseilua.

Foru lege honek indarra hartu eta zortzi hilabete epean Nafarroako Mugikortasunaren eta Garraioen Kontseiluaren osaerari, antolamenduari

eta funtzionamenduari buruzko foru dekretua onetsiko da.

Bigarren xedapen gehigarria. Taxiei buruzko uztailaren 6ko 9/2005 Foru Legearen aldaketak.

1. 8. artikuluko 1. idatz-zatian beste lerroalde bat erantsi da. Eduki hau du:

“Erreferentzia-indize orokorra aplikatuta zifra dezimalik lortzen bada, handiagora biribilduko da bost edo handiagoa bada, edo txikiagora, bost baino txikiagoa bada.”

2. 13. artikuluko 1. idatz-zatiaren bigarren lerro-aldea aldatzen da, eta honela idatzirik geldituko da:

“Udalerriak edo baterako zerbitzurako eremuan eskumena duen toki entitateak eginen du bisa hori, bi urtetik behin, dagozkion ordenantzetan ezartzen denarekin bat.”

3. 14. artikuluko 1. idatz-zatian beste puntu bat eransten da. Eduki hau du:

“e) Zigor Kodeak dolozko delitu gisa sailkatutakoak egiteagatik kondenatua izan delako, taxilari lanbidean aritzean edo aritzeagatik”

4. 22. artikuluko 4. idatz-zatia kentzen da.

5. 46. artikuluan honako lerroalde hauek eranstean dira:

“Taxi lizentziaren titularrek abiapuntua beste udalerriri batzuetan duten hiriarteko zerbitzuak kontratatzen ahalko dituzte baldin eta bidaiaren azkeneko helmuga lizentzia eman zuen udalerrira edo baterako zerbitzurako eremua baldin bada, betiere zerbitzua aldeztu aurretik eskatu dela justifikatzen bada, hori dagozkion ibilbidearen liburuan idatzirik.

Ibilbidearen liburuak formatu librea izanen du, eta hartan honako hauek agertuko dira:

a) Azalean: ibilbidearen liburua, turismo ibilgai-luen bidezko bidaiari-garraio publiko berezia, matrikula, udalerrira edo baterako zerbitzurako eremua.

b) Orri bakoitzean:

– Kontratatailearen datuak: izen-deiturak edo sozietatearen izena, NANA/IFK eta helbidea.

– Erabiltzaileen datuak: izen-deiturak.

– Udalerriraren datuak: bidaiariak non hartu diren eta nora doazen.

– Gorabeherak.

– Data eta sinadura.”

6. 60. artikuluari beste atal bat eransten zaio. Eduki hau izanen du:

“o) Zerbitzuak bide edo ibilbide desegokietatik egitea, erabiltzailearen interesetarako ekonomikoki kaltegarri direnetatik, edo haren jarraibideei kasurik egin gabe, bidezko arrazoirik gabe.”

7. 61. artikuluari beste atal bat eransten zaio. Eduki hau izanen du:

“j) Kasua bada, erabiltzaileei egindako zerbitzuaren ordainagiria edo faktura ez ematea, edo aplikatzekoa den araudian ezarritako baldintzak betetzen ez dituen ordainagiria edo faktura ematea.”

Hirugarren xedapen gehigarria. Genero berdintasuna.

Foru lege honetan, gaztelaniazko bertsioan, izenetan gramatikako genero maskulinoa erabiltzen denean subjektuei edo lanpostuei erreferentzia egiteko (“usuarios”, “viajeros”, “promotores”, “adjudicatarios”, “alumnos”, “funcionarios”, “inspectores”...) ulertu behar da adierazpidearen ekonomia hutsez egiten dela hala, eta erreferentzia orokorra dela, gizon nahiz emakume izan, ondorio juridikotarako erabateko berdintasunez.

Xedapen iragankorrak

Xedapen iragankor bakarra. Mugikortasun plan berariazkoak.

Ez da nahitaezkoa izanen mugikortasun plan berariazkorik egitea harik eta Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea onetsi arte.

Xedapen indargabetzailea

Xedapen indargabetzaile bakarra. Arauak indargabetzea.

Indarrrik gabe uzten dira foru lege honetan xedatutakoari aurka egiten dioten maila bereko edo beheagoko xedapen guztiak eta, bereziki:

1. Errepideko garraio mekanikoen ikuskatzailetzari, kontrolari eta zehapen araubideari buruzko maiatzaren 29ko 112/1985 Foru Dekretua.

2. Nafarroako Garraioen Kontseilua sortzen duen martxoaren 20ko 61/1985 Foru Dekretua.

3. Nafarroako Garraioen Kontseiluaren antolamendu eta funtzionamendu erregelamendua onesten duen urriaren 31ko 212/1985 Foru Dekretua.

Azken xedapenak

Azken xedapenetako lehena. Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea egitea.

Nafarroako Gobernuak onetsiko du Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea, foru lege honek indarra hartu eta hemezortzi hilabeteko epean.

Azken xedapenetako bigarrena. Mugikortasun iraunkorraren udal planak edo udalez gairik gabeko planak.

Mugikortasun iraunkorraren udal plana edo udalez gairik gabeko plana idazteko betebeharra duten udalek Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea onetsi eta hamabi hilabeteko epean onetsi beharko dute.

Mugikortasun iraunkorraren udal plana foru lege hau indarrean sartu baino lehen onetsi duten udalek edo toki entitateek berrikusi egin beharko dute, Mugikortasun Iraunkorraren Foru Plan Zuzentzailea onetsi eta hiru urteko epean.

Azken xedapenetako hirugarrena. Ordenantzak foru lege honetan aurreikusitakora egokitzea.

Hiriko garraioak arautzen dituzten ordenantzak eta mugikortasunari buruzko arauak foru lege honen aurreikuspenetara egokituko dira legeak indarra hartu eta hemezortzi hilabeteko epean.

Azken xedapenetako laugarrena. Osagarritasuna.

Foru lege honetan eta garatzeko arauetan aurreikusi gabekoetarako, errepideko garraioa arautzen duten Estatuaren arauak aplikatuko dira.

Azken xedapenetako bosgarrena. Erregelamendu bidezko garapena.

Mugikortasunaren eta garraioen arloan eskumena duen kontseilariari ahalmena ematen zaio behar diren erregelamenduzko xedapenak eman ditzan foru lege hau garatzeko eta aplikatzeko.

Azken xedapenetako seigarrena. Indarra hartzea.

Foru lege honek Nafarroako Aldizkari Ofizialean argitaratu eta biharamunean hartuko du indarra.

G saila:
TXOSTENAK, DEIALDIAK ETA PARLAMENTUKO INFORMAZIOA

Ikasle immigranteen Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzan integratzeari buruzko txosten berezia, Nafarroako Arartekoaren bulegoak egina.

Nafarroako Parlamentuko Mahaiak, 2011ko urtarrilaren 31n eginiko bilkuran, Eledunen Batzarriari entzun ondoren, ondoko erabakia hartu zuen, besteak beste:

1. Adieraztea Nafarroako Arartekoaren bulegoak ikasle immigranteen Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzan integratzeari buruz eginiko txosten bereziaren berri baduela Mahaiak.

2. Txosten hori Nafarroako Parlamentuko Aldizkari Ofizialean argitara dadin agintzea.

3. Txostenaren azalpena Foru Araubideko Batzordearen bilkura batean eginen dela xedatzea.

Iruñean, 2011ko otsaiaren 1ean

Lehendakaria: Elena Torres Miranda

Ikasle immigranteen Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzan integratzeari buruzko txosten berezia, Nafarroako Arartekoaren bulegoak egina.

AURKIBIDEA

- I. Legezko gaitasuna (30. or.).
- II. Txostenaren justifikazioa eta xedea (30. or.).
- III. "Derrigorrezko Bigarren Hezkuntzan eskolatutako immigranteak Nafarroako gizartean integratzea" azterlanaren deskribapena (32. or.).
- IV. Ondorioak (33. or.).
- V. Iradokizunak (38. or.).

I. LEGEZKO GAITASUNA.

Nafarroako Foru Komunitateko Arartekoari buruzko uztailaren 3ko 4/2000 Foru Legeko 32.6 artikulua arabera, egitateen garrantziak horretarako bide ematen duenean, Nafarroako Foru Komunitateko Arartekoak ezohiko txosten bat edo txosten monografiko bat, txosten berezia ere esaten zaiona, aurkeztu ahalko dio Nafarroako Parlamentuari.

Halaber, 16. c) artikuluan, ahalmena ematen zaio Nafarroako Foru Komunitateko Arartekoari "Legediaren hutsuneak ikusarazi eta gomendioak emateko, administrazioaren jarduna eta zerbitzu publikoak behar bezain objektiboak izan daitezen eta herritarren eskubideak modu eraginkorrean berma daitezen". Gomendio horiek parlamentuari eta erakundearen ikuskapen-esparruaren menpeko edozein entitate publikori –eta horietako bat Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioa dazuzendu ahalko dizkio.

Bestalde, foru lege bereko 17. artikulua esku-mena ematen dio Nafarroako Foru Komunitateko Arartekoari, besteak beste, organo eta zerbitzu eskudunekin lan eginez, konponbide egokienak bilatzeko pertsonen interes legitimoak defendatze aldera.

Aipatu lege-agindu horien esparruan, erakunde honek bultzatu du txosten bat egin dadin derrigorrezko bigarren hezkuntzan eskolatutako immigranteak Nafarroako gizartean integratzeari buruz.

II. TXOSTENAREN JUSTIFIKAZIOA ETA XEDEA.

2009an, Soziologiako katedradun Luis Sarriés Sanzek eta Nafarroako Unibertsitate Publikoko Soziologiako irakasle Esther Casares Garcíak Nafarroako Arartekoaren erakundeari proposatu zioten azterlan bat egitea DBHn eskolatutako ikasle immigranteak Nafarroako gizartean integratzeari buruz. Proposamen hori interesgarritzat jo genuen,

eta bidezko kontratua egin ondoren, aipatutako azterlana egin zen.

Azterlan hori oinarri hartuta, txosten berezi hau egin da, zeina kokatuta behar baitago erakunde honek dauzkan eskumenetan, hain zuzen ere haurrak eta nerabeak babestean eta Nafarroako administrazio publikoekiko harremanetan atzeritarren eta immigranteen eskubideak bermatzearen esparruetan.

Izan ere, zehazki bi arlo horietan, Nafarroako Parlamentuak adierazi izan du bere borondatea dela Arartekoaren erakundeak areago dezan herritarren eskubideak babestean eta bermatzearen arloan duen eginkizuna.

Horrela, Nafarroako Foru Komunitatearen egoerari buruzko politika orokorreko eztabaidan, Nafarroako Parlamentuko Osoko Bilkurak 2008ko azaroaren 7an, honakoa onetsi zuen: Nafarroako Arartekoari eskatzea txosten bat egin dezan, eta bertan lege, legegintza edo erregelamenduei dagokienez behar diren aldaketak proposa ditzan, bere eskumenak guztiz garatu eta zabaltzeko, Nafarroako Foru Komunitateko administrazio publikoek adingabeen babeserako egiten dituzten politikak hobeki kontrolatze aldera.

Eskatutako hori betetzeko, erakunde honek Nafarroako Parlamentuko Foru Araubideko Batzordeari txosten berezi bat aurkeztu zion, Nafarroako Arartekoaren eskumenak adingabeak babestean arlori ere zabaltzeko aukerari buruz.

Bestalde, 2009ko ekainaren 8an egindako bilkuran, Nafarroako Parlamentuko Eledunen Batzorrak erabaki zuen Nafarroako Arartekoari eskatzea txosten bat egin dezan immigrazioaren alorreko bere eskumenak garatzeari buruz.

Eskaera horri erantzuteko, eskatutako txostena egin zen, eta 2009ko urriaren 14an aurkeztu zen Nafarroako Parlamentuko Foru Araubideko Batzordean.

Gainera, Nafarroako Parlamentuko Hezkuntza Batzordeak berriki, 2010eko abenduaren 17an, onetsi du Hezkuntzari buruzko Oinarrien Foru Lege Proposamenaren Edukia eta Plan Estrategikoa Aztertze Lan-taldeak eginitako txostena. Txosten horretan, zenbait proposamen jasotzen dira; horien artean, aniztasunari erantzuteari eta hezkuntza inklusiboari buruzko proposamen batzuk ageri dira, eta hezkuntza plangintzaren printzipioak jasotzen dira; DBHko titulazioa denek lortzea; hezkuntza etapa guztietan irisgarritasun unibertsala lortzea; prestakuntza 18 urtera bitarte jarraitzea; aukera berdintasuna; ekitatea; ikastetxeetan kalitatea eta bikaintasuna bilatzea; irakasleen presta-

kuntza etengabea; ikastetxeen antolaketa malgua; eleaniztasuna, eta abar.

Nafarroako Parlamentuak adierazitako borondateari –adingabeen babesa, immigrazioa eta hezkuntza batera biltzen ditu– egitate bat gehitu behar zaio, alegia, azken urteetan gero eta pertsona gehiago iristen direla Nafarroara etorkizun hobeago beten bila eta, horrenbestez, nabarmen egin duela gora gure hezkuntza sisteman sartzen diren immigranteen kopuruak.

Nafarroako erakundeek emandako datuek agerian uzten dute gazte immigrante ugari edo immigranteen seme-alaba ugari direla Nafarroako ikastetxeetan eskolatzen direnak.

Nafarroako Eskola Kontseiluak 2009-2010 ikasturteari buruz emandako datuen arabera, ikasturte horretan 11.847 izan ziren ikasle immigranteak; hain zuzen ere, Nafarroako hezkuntza sisteman matrikulatutako ikasleen % 11,5. 2005-2006 ikasturtearen aldean, % 37ko hazkundera gertatu da, beraz. Nafarroako batez bestekoa nazioko batez bestekoaren gainetik dago, azken hori % 9,6koa baita. Nafarroa da bere ikasgeletan ikasle immigranteen ehuneko handiena duten erkidegoetako bat da, Errioxa, Madril eta Kataluniaren atzetik.

Ikasleen % 50 herrialde hispanoamerikarretatik heldu dira; % 20, berriz, afrikarrak dira; % 18 Europar Batasuneko herrialdeetakoak dira; % 3 Europar Batasunaz kanpoko europarrak dira, eta, azkenik, % 2 asiarrak dira. Herrialdeen arabera, gehienak Ekuadorkoak dira (3.220); ondotik honakoak datoz: Kolonbiakoak (1.078), Marokokoak (1.629) eta Bulgariakoak (699).

Ikasle horien % 73 sare publikoan matrikulatuta daude, eta gainerakoak itunpeko sarean (Nafarroako Eskola Kontseiluaren datuak bat datoz autonomia erkidego guztietan atzemandako joerarekin: hain zuzen ere, bertako ikasleek ikastetxe pribatuetarako joera dute eta immigranteek, berriz, titularritate publikoko ikastetxeetarako joera). Hamar ikasle immigrantetatik bederatzik gaztelania hutsezko eredia (G eredia) hautatzen dute.

Beste iturri batzuen arabera, berrogei ikastetxe publikotan, ikasle immigranteen ehuneko % 25etik gorakoa da, eta horietatik erdietan % 40tik gorakoa. Zortzi ikastetxetan, azkenik, % 80tik gorakoa da. Hezkuntza arduradun batzuen arabera % 30ekoa da ikastetxe batek immigranteak gizartean integratzeko bere helburuarekin betetzeko gehieneko muga.

Ikasle horien integrazio soziala eta hezkuntza ez da beti erraza izaten. Gazte horiek, batzuetan, gaztelan ez dakite, kultur talde desberdine-

takoak dira eta bestelako ohitura eta erlijio-sinesmenak dauzkate. Hori guztia dela eta, administrazio publikoek eta hezkuntza erkidegoko ordezkari guztiek (ikasleak, gurasoak, irakasleak...) ahalegin handia egin behar izaten dute integrazio eraginkorra lortzeko.

Ikastetxeak izaten dira ikasle immigranteek gizarte hartzailearekin duten lehen hartu-eman. Horrenbestez, haien lehenengo erreferentia izaten dira, arrakasta, onarpena eta aitortzea lortzeko; azken batean, haien lehenengo erreferentia izaten dira utzi behar izan zutenaz bestelakoa den gizarte batean beste kide baten gisara parte hartzeko gaitasunari dagokionean.

Laburbilduz, erakunde honek egokitzen jo du oinarritzko azterlan bat edukitzea eta txosten berezi bat egitea, hain zuzen ere honako helburuarekin: ezagutzea ikasleek –atzeritarrek zein bertakoez– nolako pertzepzioa duten hezkuntza-integrazioaren prozesuari buruz; zein zailtasun eta laguntza aurkitzen dituzten; nolako iritzia duten irakasleek eta hezitzaileek; familiek zer jarrera duten, eta, azkenik, zein diren gerta daitezkeen gatazkak. Eta egoeraren diagnostia egin ondoren, iradokizun eta proposamenak eskaini ahaliko zaizkie administrazio publikoei, aro honetako politika publikoak hobetzen lagun dezaten.

III. “DERRIGORREZKO BIGARREN HEZKUNTZAN ESKOLATUTAKO IMMIGRANTEAK NAFARROAKO GIZARTEAN INTEGRATZEA” AZTERLANAREN DESKRIKAPENA.

Nafarroako Unibertsitate Publikoko Soziologia Katedrak eginiko azterlanak sei atal, sarrera bat eta eranskin batzuk dauzka.

Azterlanaren justifikazioak, helburuek eta metodologiak osatzen dute azterlanaren sarrera.

Azterlanaren xedea da, adierazitakoaren arabera, jakitea gazte immigranteak baztertu eta errefusatzeko zein mailatako prozesuak dauden, eta arazoa immigrante horien jatorriaren arabera bereiztea, etorkizunean bizikidetasun arazo larriak ekar ditzaketen ghetto txikiak sor daitezkeen saihesteko.

Zortzi dira helburu nagusiak: 1) Ezagutzea immigrante nerabeek ikastetxeetan eta gizarte integratzeko dauzkaten zailtasunak (haien familian gailentzen diren balioak, sexua, jatorria, hizkuntza, kolorea, jakintza-maila). 2) Integrazioaren arloko desberdintasunak egiaztatzea immigrantearen sexuaren arabera. 3) Gazte nerabe immigranteak integratzen direneko sare sozialak ezagutzea, haien etnia, naziotasuna, hizkuntza eta erlijioa kontuan hartuta. 4) Isolamendurako lagungarri

gertatzen diren eremu geografikorik baden ala ez den ezagutzea (zein auzotan bizi diren). 5) Ikastetxeek eta gizarteak immigranteen integrazioa bultzatzeko ematen dituzten erantzunak ezagutzea. 6) Integratorako oztopo objektiboak identifikatzea, bai eskolaren esparruan, bai gizartearen (immigranteak errefusatzeko, adiskideen sareetan integratzeko zailtasunak, jatorrizko familiez bestelako familiek aurkitzea). 7) Bazterketaren adierazle batzuk identifikatzea: jolas-orduetan zein pertsonekin egoten diren, eskolako lanak zein pertsonekin egiten dituzten, aisialdiko zein tokitara joaten diren, aisialdian zer egiten duten. 8) Sozialki “justifikatzen” diren balizko jarrera xenofoboak identifikatzea.

Azterlanaren metodologiak erreferentzia egiten die azterlanari berari ekiteko ikuspegi desberdinei: nerabeak, ikastetxeak eta erakundeak eta antolamenduak, bai eta adituak, gizarte langileak eta gizarte hezitzaileak ere. Bera osatzeko, gazteriari buruzko azterlan batzuk eta kontrasteko azterlan bat gehitu dira.

Lehenengo atala azterlan konparatibo bat da: 14 eta 17 urte bitarteko 698 ikasleri eginiko inkesta baten emaitzak azaltzen dira (ikasle horietatik 176, % 25,2, atzeritarrek dira; 17 ikastetxe publiko eta itunduetakoak dira, Nafarroako lurraldean modu proportzionalean banatuak).

Bigarren atala azterlan kualitatibo bat da. Gazte immigranteen integratzaile buruz ondorengoek daukaten ikuspegia islatzen eta ebaluatzen da: ikastetxeak, antolamendu eta erakundeak, immigranteen elkarteak, udalak eta parrokiak.

Hirugarren atalean, Nafarroako gazteriari buruz eginiko lau azterlanetan gazte immigranteei buruz esandakoak jasotzen dira.

Laugarren atalak “kontrasteko ikastetxeak” du izena. Haren xedea da aztertzea ea “ikasleek immigranteekin bizikidetasuneko harremanik ez baldin badute ere, immigranteekiko jarrerak eguneroko immigranteekin bizi diren ikasleek jarrera berak diren.” Horretarako bost ikastetxetako (hiru publiko eta bi itundu) 220 ikasleri inkestak egin zaizkie.

Bosgarren atalean, azterlan kuantitatiboaren eta azterlan kualitatiboaren amaierako ondorioak jasotzen dira: hogeita hamalau dira guztira.

Seigarren atalean bederatzi gomendio orokor egiten dira.

Eranskinetan, ikasleek lagina hautatzeko irizpideak eta azterlanean parte hartu duten gazteei eginiko inkesta ageri dira.

IV. ONDORIOAK

Nafarroako Unibertsitate Publikoak eginiko azterlana abiapuntu hartuta, Nafarroako Ararteko-aren erakundeak honako ondorioak azpimarratzen ditu:

I. Orokorrak: Gizartea eta immigrazioa.

1. Ikuspegi soziologiko batetik, azterlanak honako hipotesiari eusten dio: immigranteen kolektiboek klase sozial lauso bat osatzen dute. Sozialki, gutxi ikusten diren taldeak dira, hirietako auzoetan barreiatuta daude, baina elkarrekin egoteko une eta toki batzuk badauzkate, non beren nortasuna eta kohesio sozialeko lokarriak indartzen dituzten.

2. Bi motatako nerabe immigranteak bereizi ahal dira: Espainian hazi direnak, edo hemen jaio zirelako edo txikitik hona etorri zirelako, eta familia berriz bateratze aldera nerabe garaian etorri direnak. Lehenbizikoek integrazioarako bide errazago bat bilatzen dute, neurri batean familiaren bitartezko integrazioa oinarri hartuta. Bigarrenak gizartean integratzeko erronka pertsonala dute aurrez aurre, horrek dakartzan zailtasun guztiekin: banakakoak, sozialak edo beste edozein motatakoak.

3. Azterlanaren arabera, gazte nafarrek eta gazte immigranteek talde desberdinak osatzeari buruzko sentipena dute. Immigranteak ia ez dira onartzen Nafarroako familien bizitzan parte hartze-ari dagokionean; egon badauden baina nafarrek nahasten ez diren kolektiboen gisara ikusten dira. Mundu paraleloak osatzen dituzte. Ez da hautematen nafarrek atzerriarrak beren taldeetan integratzea bilatzeko ekimenak bultzatzen dituztenik. Nafarroako gazteek uste dute immigrazioa arazo sozial bat dela, baina ez dute hautematen pertsona immigranteak haiengan eragin negatiboa duten arazo bat direnik.

4. Azterlanak agerian uzten du nerabe immigranteek joera dutela beren taldeak osatzeko, eta behar adina adierazle badaudela pentsatzeko egoera hori bazterketa baten emaitzaren gisara edo beren buruaren baztertze sozial gutxi-asko lauso baten emaitzaren gisara bizi dutela. Luzera begira, eta faktore jakin batzuen arabera, egoera edo distantzia sozial horrek gizartearen aurkako errefusa-erreakzioak erakar ditzake. Horri gehitu behar zaio paralelismoa anizkoitza dela, zeren eta nazionalitate bakoitzak bizimodu paraleloa eratzen baitu bertakoekiko nahiz beste nazionalitate batzuetako gazteekiko.

5. Orokorrean, gure gizarteak pentsatzen du immigranteak direla bertan integratu behar dutenak. Horregatik, immigranteei zuzendutako neurri-

ak hartzen ditu, neurri handi batean modu pasiboa, immigranteak balira bezala beren integrazioa lortzeko ahalegindu behar direnak.

6. Immigrante gehienak gutxi identifikatzen dira Espainiako gizartearekin. Beren sorlekuko herritarizat jotzen dute beren burua; eta soilik Espainian bizitzen urte asko eman dituztenean jotzen dute beren burua espainiarizat.

7. Gazte nafarrek uste dute estatus juridikoan ("ez gara berdinak"), jatorri kulturean eta egoera ekonomikoan oinarritutako desberdintasun handiak badaudela immigranteekiko. Fenotipoa, ezaguri fisiko desberdinak, immigranteak identifikatzeko elementu gisa erabiltzen da.

8. Antolamenduek eta erakundeek ondorioztatzen dute immigranteen bizimodua garatzen den eta, kasu batzuetan, haien etxebizitza egoten diren hiri esparruak immigranteekiko errefusa lauso bat eragiten duela. Gainera, horien arabera, bertakoek nahiago dute beren atarian, eskaileran edo solairu berean immigranterik ez eduki.

II. Nerabezaroa etapa kritiko gisa.

9. Nerabezaroa etapa gakoa da gazteen integrazio soziala lortzeko. Nerabezaroaren aurreko garai batzuetan immigranteen eta bertakoen arteko nolabaiteko integrazio bat gertatzen bada ere harreman sozialetan eta jokoetan, nerabazarotik aurrera bi kolektiboak banandu egiten dira.

10. Etapa horretan, hezkuntza da integrazioarako biderik egokiena. Ikastetxeek gazteengan duten eragina dela eta, hain zuzen ere ikastetxeetan edukitzen dituzte gazteek gizartean integratzeko lehenengo esperientzia eta aukera, honakoak barneratzearen bidetik: balio sozialak, diziplina-jokabideak, errespetua, lankidetzak, lana, tolerantzia, elkartasuna eta abar.

11. Ikasle immigrante asko nahitaezkoa delako eskolaratzen dira, baina ez dituzte ezagutzen hezkuntza egoki batek gizartean banaka gora egiteko eskain ditzakeen aukerak. Garrantzitsua izan daiteke ikastearen balioa sustatzea eta etorkizunean norberaren burua gainditzeko eta unibertsitatean edo lanbide heziketan ikasteko hark eskaintzen dituen aukerak nabarmentzea; izan ere, aukera horiek transmititu beharko litzaizkieke ikasle immigrantei.

12. Hezkuntzarekin batera, modu osagarrian, beste integrazio bide batzuk badaude; hain zuzen ere elkarrekiko harremana eta proiektu komun batean gazte guztien lankidetzak sustatzen dutenak, edozein dela ere haien jatorri edo nazionalitatea.

III. Ikasleak ikastetxean.

13. Eskolan, ikasle immigranteek beren ikaskideekin edukitzen dituzten hartu-emanek eta irakasleek haiei ematen dieten tratuak integrazioarako faktore garrantzitsu bat dira. Lehenengoekiko hartu-emanak taldeetan eta, horien bitartez, Nafarroako gizartean integratuta egotearen adierazgarri bat dira, Ikastetxeko bizimoduak zeregin oso garrantzitsua dauka nafarren eta atzerriko herrialdeetako ikaskideen arteko hartu-eman positiboak sustatzeko.

14. Ez dirudi ikasle nafarrek oso jarrera irekia dutenik atzerriko herrialdeetako beren ikaskideekiko (axolagabekeriazko jarrera erakusten dute haiekiko, eta oso gutxitan, urruntze emozional eta afektiboa ere bai); eta hori gertatzen den bitartean, badirudi immigraziotik heldu diren ikasleek bai dutela jarrera irekia beste talde batzuetako ikasleekiko, bereziki immigranteekiko. Orokorrean, nazionalitate bakoitzeko ikasleek beren taldeak osatzeko joera dute, baina ezin da esan talde guztiz itxiak direnik.

15. Oso garrantzitsua da ikasleak ikastetxearekin duen lehenengo kontaktua zaintzea. Bisitatu ditugun ikastetxe guztiek harrera-programak daukate. Programa horiek pentsatuta daude bai beste toki batzuetatik heldu diren ikasle nazionalentzat, bai bestelako kultura eta hizkuntzetatik heldu diren ikasleentzat ere. Harrera-programak bi harrera-eredu bereizten ditu: ikastetxean matrikulatutako ikasle guztientzako ikasturtearen hasierako harrera, eta arauzko epeez kanpo heldu diren ikasleen eskolatze berantiarra.

16. Gure ustez, harrera programak ongi diseinatuta daude hasierako talka-unerako, hain zuzen ere ikaslea lehenbiziko aldiz ikastetxe batean sartzten den lehenengo unerako. Ikastetxeek immigranteak integratzeko lan ona egiten dute. Praktika egokiak erabiltzen dituzte alderdi askotan. Harrera neurriak onak dira. Hala eta guztiz ere, azterlanak ondorioztatzen du programetan ez direla, epe luzean, aurreikusten integrazioaren aldeko jarduerak, hau da, ez da aurreikusten, esate baterako, jarraipen bat egitea jakiteko ikasle bat ikastetxean integratu den ala ez edo zein zailtasunekin ari den topo egiten. Ez da aurreikusten, ezta ere, immigranteei buruzko berariazko ekintzarik. Horietan eta beste kasu batzuetan, harreran adostutako neurrietako batzuk aldi baterakoak dira eta ez diete erantzunik ematen ikasturte osoan zehar luzatzen diren arazoei.

17. Ikastetxe ia guztiek aplikatzen duten harrera-protokoloan, urtean zehar ikastetxe batera sartzten diren ikasleen prestakuntza mailari buruzko

ebaluazio bat jasotzen da, hain zuzen ere haiei ikasmaila jakin bat eman ahal izateko. Ikastetxeetan kasu bakoitzaz arduratzen den batzorde bat egoten da. Ikasketaburua edo orientatzailea izan ohi dira batzorde horiek zuzentzen dituztenak. Hala eta guztiz ere, Ikastetxe batzuek adierazten dute ezen Hezkuntza Departamentuak iradokitzen diela hobe dela ikasle horiek beheragoko maila batean jartzea, nahiz eta maiz gertatzen den horrela ere ez dituztela ikasgaiak gainditzen; horren ondorioz, errepikatzen gelditu behar izaten dute eta dagokien maila baino bi urte beherago geratzen dira. Gainera, ikasleen adinean egoten diren diferentziak direla eta, zailago gertatzen da gaztea ikasturtean eta ikastetxea integratzea. Berez ikasleari dagokiona baino beheragoko maila batean matrikulatze horrek ikasle askorengan beren beheragoko egoerarekiko errefusa eragiten die, eta hori arazo gehigarri bat bilakatzen da.

18. Azterlanaren emaitzek agerian jartzen dute inkestatutako ikasleen ehuneko oso txiki batek (% 6) baizik ez duela beren ikaskideen isolatze edo errefusa sentitu. Errefusa horren arrazoiek ez dute biderik ematen ondorioztatzeko hura determinatzen duen arrazoa immigrantea izatea bera dela; izan ere, gisa guztietako arrazoiak egoten dira. Horrenbestez, orokorrean, ez da atzematen errefusa kontziente eta orokorrik immigranteekiko. Azterketa sakonago batek agerian uzten du handixea goa dela errefusaturik sentitzen diren emakumeen kopurua gizonezkoena baino.

19. Ikasle immigranteek irakasleengandik jasotzen duten tratuaren ikuspegitik, ez dago atzemaiteko moduko inolako bazterketa-arazorik.

20. Talde edo etnia jakin batzuetako ikasleek ez dute eskolatuta egoteko interesik. Ikastetxera joaten dira nahitaezkoa delako, edo joaten ez badira gurasoei zehapenen bat jarri ahal dietelako, edo gizarte zerbitzu jakin batzuetarako sarbidea eduki ahal izateko. Askotan, arazoa ez dago ikaslearengan, baizik eta familiako giroan, lehenbailehen lanean hasteko kultura dela eta. Baina, orokorrean, ikasleek titulazio bat lortu nahi dute ahal bezain laster lanean hasteko, autonomia edukitzeko eta familiar lagundu ahal izateko, eta ez diote beren buruari planteatzen unibertsitatean ikasten jarraitzea. Askok lanbide heziketa hautatzen dute, lan egiteko aukera gehiago eta hobeak eskaintzen dizkielako. Ikastetxe batzuek, ikasteko baliabiderik ez duten ikasleei edo beren familien laguntza jasotzerik ez duten ikasleei laguntzeko, arratsaldeko ikasgelak sortu dituzte, ordutegi ofizialetatik kanpo.

21. Atzematen da ikasle eta ikasleen kolektibo batzuek erresistentzia batzuk edukitzen dituztela eskolatzea, hezkuntza eta, kasu jakin batzuetan,

emakumezko irakasleak direla-eta, eta horrek guztiak zailago egiten du haien integrazioa. Uste dute hezkuntzaren bidez haiek kulturalki asimilatu nahi direla eta beren sinesmenak, ohiturak eta tradizioak abandona ditzaten bilatzen dela. Batzuetan, gurasoak ez dira ikastetxera joaten seme-alabaren ikasketen gorabeherak azaltzeko dei egiten zaizkionean, eta ikasleek ulertzen dute ez joate horrek sendotzen eta legitimatzen duela ikastetxearekiko errefusa-jokabidea.

IV. Ikastetxeak.

22. Ikastetxeek egiaztatzen dute ikasle immigrante askok –Nafarroako ongizatearen gizartera iristearekin, eta lehenago zeukatena eta orain daukatena bertakoek daukatenarekin alderatzen dutenean– frustrazio handi bat sentitzen dutela, eta horrek, haiek isolatzen dituen gizartearekiko errefusa-jokabideak eragin ditzakeela. Halakoentzat, eskola beren frustrazioa areagotzeko toki bat bihurtuko litzateke, eta errefusa-erreakzio bat edukiko lukete haiek parte hartzerik ez duten ongizatearen gizartearekiko.

23. Ikastetxeek zorrotz eusten diote honako arau honi: ikastetxeetan ikasle guztiak berdina dira eskubideei eta betebeharreri dagokienez. Ez dituzte inongo bereizketarik egiten naziotasunen arabera, ikasle-taldeak osatzeko garaian. Integrazioa erraztu ere egiten dute, nazionalitateen arabera lantaldeak sortzeko joera hautsiz. Eskubideen eta betebeharren berdintasun hori ongi ezarrita eta hedatuta dago, eta ikastetxeek hura neurri positiboekin osatu nahi izaten dute, ikasle immigranteak ikastetxean integratzeko eta dagokien maila akademikoa erdiets dezaten.

24. Horri dagokionez, ikastetxe guztiak neurriak hartzen dituzte konponbidea emateko ikasle immigranteek gainerakoen aldean maila dela-eta daukaten berdintasunen ondoriozko arazoei (curriculum dibertsifikazioa). Dagokien mailatik beherago dauden ikasleak talde txikiagoetan biltzen dira eta ahaleginak egiten dira haiei laguntza emateko, oinarrizko ezagutzak erdiets ditzaten irakasleen berariazko arretari esker.

25. Hala eta guztiz ere, ikastetxeetan ongi dakitene immigranteen dibertsifikazioa eduki akademikoa edo hizkuntzazkoetatik haratago doala: kultur dibertsifikazioa da kontua, eta hori lantzen konplexuagoa eta zailagoa da; gainera, nerabezaroaren etaparen konplexutasuna dela eta, balio, kultura, sentimendu, erlijio eta abar desberdinak nabarmentzen dira. Kultur dibertsifikazio horrek berarekin ekartzen du, askotan, erresistentzia batzuk agertzea, horietako batzuk oso indartsuak, harerako kulturaren sozializatzeko prozesua dela eta.

Horretaz jakitun direla, ikastetxe batzuek ekimenak bultzatzen dituzte edo jardunaldi edo aste batzuk antolatzen dituzte jatorri desberdinetako gazteen arteko kultur integrazioa sustatzeko, jatorrizko eta destinoko kultura desberdinak ezagutzera bideratuz.

26. Ikastetxeek agertzeraren ematen dute atzerri-tarren eta bertakoen artean berdintasunik ez dagoela diziplinari eta ordenari dagokienean. Kasgeletako diziplina eza ez da immigrazioarekin lotzen, baizik eta faktore komun batzuekin. Halaber, adierazten dute ikastetxeetako diziplinak eta ordenak behera egin badute, behera egite hori gehiago zor izan zaiela faktore kulturalari, immigranteen presentziari baino.

27. Ikastetxeen irudipen orokorra da immigranteen familiek ia ez dutela parte hartzen gurasoen elkarteetan, eskola kontseiluetan, ikasmailetako bileretan eta abarretan. Ikasle immigranteen gurasoek bai erantzuten diete, bertako ikasle gurasoek bezalaxe, tutoreen deiei haien seme-alabei buruz hitz egiteko deitzen dietenean. Alabaina, ikastetxeen ustez, jatorri magrebtarreko gurasoak gutxiagotan edo oso gutxitan erantzuten diete dei horiei.

28. Ikastetxe batzuetan, irudipena dago ikasle immigranteen presentziak eskolako errendimenduen beheratzea ekarri duela. Hori, ikasle batzuen ustez, logikoa da, zeren eta beren ikasle egoera errealarari egokitu behar izan baitzaizkio. Baiezta-tzen da mailak behera egin duela laguntza behar duten ikasle kopuru handi bat dagoelako –batzuk matrikulatuta daude soilik derrigorrezkoa delako–, unibertsitateera joateko asmorik ez duena eta, horrenbestez, ikasteko eta abarretarako motibazio txikia duena.

29. Zenbait ikastetxetan, batez ere immigranteak bizi diren inguruneko ikastetxe publikoetan, gora egin du ikasle immigranteen presentziak. Bestalde, bertako gazteen guraso batzuek beren seme-alabak ikasle immigranteen presentzia handia duten ikastetxe horietatik ikastetxe itunduetara eramaten dituzte.

V. Gazte immigranteak etorkizunaren aurrean.

30. Ikasle immigranteen talde bakoitzean berdintasun handiak daude, nazionalitatearen arabera, ikasketak amaitzean etorkizuna definitzeko moduari dagokionez. Batzuek joera handiagoa dute unibertsitate ikasketak egiteko; beste batzuek, berriz, lanbide heziketa nahiago izaten dute; azkenik, beste batzuek lan egin nahi dute.

31. Ikasle guztiak aitortzen dute guztiak berdina direla, eta badakite eskubidea dagoela immi-

granteek ikasketak amaitzerakoan arrakasta edukitzeko aukera berdinak izateko; halere, uste dute ezen, arrazoi kulturalengatik, gizarte bazterketa-rengatik edo baliabiderik ez edukitzeagatik, bertako ikasleek baino aukera txikiagoak edukiko dituztela.

32. Gazte nafarrei eta gazte immigranteei (edo immigranteen seme-alabei) galdetuz gero ea uste duten immigranteek espainiarrek baino aukera txikiagoak, berdinak edo okerragoak edukiko dituztela ikasteko eta lan egiteko, bi kolektiboen erantzuna ia berdina da: hamarretik seik uste dute aukera berdinak edo hobeak izanen dituztela; eta hamarretik lau uste dute aukera okerragoak edo askoz okerragoak edukiko dituztela.

VI. Balioak. Familia. Emakumea.

33. Gazte immigranteak bat datoz esaterakoan familia dela haien baliorik garrantzitsuenak. Distantzia pixka batekin, bigarren balio gisa, adiskideak ageri dira, salbu eta magrebtarren kasuan (izan ere, horietan, erlijioa ageri da bigarren balio gisa). Hirugarren balioa ikasketak dira; magrebtarrentzat, berriz, adiskideak dira.

34. Kolektibo guztietan (nazionalen edo immigranteen kasuetan), emakumea etxeko lanekin lotuago ageri da, baina desberdintasun handiak daude ikasle nafarren eta ikasle immigranteen artean. Aisia etxeko lanetan edo anai-arrebak zaintzen ematen duten neska immigranteen ehunekoa askoz handiagoa da neska ikasle nafarren ehunekoa baino, kontuan hartutako kasu guzti-guztietan. Asteburuetan, espainiarrak dira familia-betebehar gutxien dituztenak eta etxean lan gutxien egiten dutenak.

35. Emakumeari eta bizitzan betetzen duen paperari buruzko kultur kontzepzio oso desberdinak daude. Azterlanean aipatzen den adibide bat emakume hispanoamerikarra da; izan ere, haien bizi-proiektua, azterlanaren arabera, beren jatorrizko herrialdeen adinen arabera ezkontzea eta seme-alabak izatea da; horrek, haientzat, talka egiten du Nafarroako gizarteko ezkontzeko eta ama izateko adinekin, zeinak oso bestelakoak izaten baitira. Gainera, gazte immigranteek bertakoek baino familia-konpromiso handiagoak dauzkate beren seme-alabei arreta egiteko edo beren gurasoei etxean laguntzeko; hori dela eta, horretarako denbora behar baitute, ikasketak uzten dituzte edo ez dute haietarako interes handirik erakusten.

36. Nabarmenak dira herrialde desberdinetako emakumeen arteko aldeak, mutilekiko independentziari dagokionez. Egitate horiek eragin negatiboa eduki dute generoko berdintasuneko programetan, zeren eta, azterlanaren arabera, kasu

batzuetan, neska nafarrek mutilekiko mendetasun eta esanekotasun handiagoko rol bat berengantzen baitute, batez ere atzeritarrekin harremana izaten dutenean.

37. Azterlanak agerian uzten du "matxismoa" egon badagoela nerabeen arteko harremanetan, bai ikastetxeetan, bai gizarte bizitzako beste arlo batzuetan ere. Immigranteen kolektibo guztietan izanen luke eragina, bai eta kultura guztietan ere, baina funtsean, ondorio desberdinak izanen lituzke gertatzen deneko kulturaren arabera.

VII. Gazte immigranteak eta aisia.

38. Inkestatutako gazte guztien kasuan, aisialdian gehien agertzen den okupazioa ikastetxeko etxeko lanak egitea da; ondoren, honakoak datoz: musika entzutea, telebista ikustea eta internet eta komunikaziorako teknologia berriak (sare sozialak eta abar) erabiltzea. Elkarrizketatuek denbora gutxi ematen dute liburuak edo aldizkariak irakurtzen.

39. Eskola-orduez kanpoko jardueretan egunero gehien parte hartzen dutenak ikasle nafarrak dira (% 45). Ondotik, distantzia txikian, hispanoamerikarrak (% 22,4), Europa Ekialdeko ikasleak (% 20,6) eta magrebtarrak (oso gutxi hartzen dute parte) datoz. Datu horrek agertzera ematen du immigranteek nolabaiteko isolamendu soziala pairatzen dutela.

40. Azterlanak nabarmentzen du kirola immigranteak eta bertakoak errazago elkartzeko guneetako bat izan daitekeela; izan ere, hartan lankidetzaren eta elkarrekiko lana, bai eta ekipoen dinamika bera ere, integratuz zeharkako tresnak izan daitezke. Hala eta guztiz ere, atzematen da immigranteek nafarrek baino askoz gutxiago parte hartzen dutela horrelako jardueretan.

41. Inkestatutakoen ehuneko handi batek, jatorria edozein duela ere, ez du inolako kirol egiten (% 38). Kirol jardueretan gehien parte hartzen dutenak nafarrak dira (% 67,9); ondotik, hispanoamerikarrak datoz. Inkestatutakoen % 51k astean ordubete eta lau ordu bitarte ematen ditu kirol egiten; gainerakoek, berriz, lau ordu baino gehiago. Datu azpimarragarria da inkestatutakoen % 82k bere nazionalitate ikaskideekin egiten duela kirola: nafarren % 100 inguruk nafarrekin egiten du kirola, nahiz eta beste nazionalitate batzuetako ikaskideek ere parte hartu. Immigranteak jarrera irekiagoa dute kirola beste nazionalitate batenekin egiteko.

42. Espainiarrak eta magrebtarrak dira aisialdian kalean denbora gehien ematen dutenak. Kalean denbora gutxien ematen dutenak, berriz, hispa-

noamerikarrak eta Europa Ekialdekoak dira. Irudi lezakeen arren immigranteak direla asteburuak kalean edo parkean gehien pasatzen dutenak, nafarrak dira joera hori dutenak, inkestaren arabera (% 75).

43. Oro har, gazteak ez dira joko-aretoetara edo diskoteketara joaten. Asteburuko tabernak dira maizen egoten diren tokiak, batez ere nafarren (% 38,9) eta Europa Ekialdekoen kasuan. Aparteko lana ez da muntako jarduera baten gisara agertzen.

44. Nerabe immigrantei arreta emateko titulartate publikoko zerbitzuak badaude antolatuta, astelehenetik ostiralera (ikastetxeak, gizarte etxea, gizarte langileak, gizarte hezitzaileak), baina ostiral arratsaldetik igande gauera arte nerabeek ez dute inolako laguntzarik gizartean integratzeko eta beren familietan eta jatorrizko taldeen bilatzen dute babesa.

45. Laburbilduz, immigranteek bizitza sozialean atzera egiteko joera dute: espainiarrak baino gutxiago joaten dira joko-aretoetara, gutxiago joaten dira kalera, gutxiago diskoteketara, ez dira tabernetara joaten eta gutxiago parte hartzen dute kirol jardueretan, eta parte hartzen dutenean ere ia atzerritarren erdiek beren nazionalitateko adiskideekin egiten dute kirola.

VIII. Udalen zeregina.

46. Udaletan kezka garrantzitsu bat badago gazteen arteko bizikidetasuna hobetzea dela eta; izan ere, batzuk eta besteak bazterkeriarik gabe elkartzeko guneak eta tokiak antolatzen dituzte. Baina, azterlanaren arabera, programak orokorrak eta uniformeak dira: immigrantei zuzenduta daude, kolektibo homogeen bat osatuko balute bezala. Immigranteek ia ez dute parte hartzen programa horien prestaketan eta geroko kudeaketan.

47. Udal gehienek, immigranteak integratzeko programak eta proposamenak egiterakoan, ez dute egiten nerabe immigranteen egoerari buruzko diagnosi bat. Batez ere ugariena den kolektiboaren ezaugarriei gutxi egokitutako konponbideak aplikatzen dituzte. Izan ere, atzematen da udal bakoitzean nazionalitate jakin bateko immigranteak nagusitzen direla:

48. Atzeman da udalek kirol txapelketen eta bestelako lehiaketan bitartez bultzaturiko jarduerak, non herri desberdinetako nerabeek ere parte hartu baitute, asko errazten dutela gazte nafarrek eta immigranteek elkarrekin harremanak izatea, lankidetzan jardutea, talde mistoetan lan egiten ikastea eta elkarrekin egoteko denbora gehiago hartzea. Antzeko zerbait baieztatu daiteke bestelako

sariketa batzuei buruz ari garela ere: musikako, literaturako, musika-tresnetako eta abarretako lehiaketak.

IX. Arrazakeria. Xenofobia.

49. Azterlanean analizatu nahi izan da ea ikasgeletan eta atsedenaldietan ikasle atzerritarrekin ez dauden gazte nerabeek jarrera xenofoboagoak dauzkaten ala ez ikastetxeetan beraiekin batera daudenek baino. Azterlanak ez du agerrarazten immigranteen ehuneko handi bat dagoen ikastetxeetan ikasten diharduten ikasleen aldean jarrera edo aurreiritzi desberdinak dagoenik.

50. Immigrante nerabeak intentsitate gehiagorekin hautematen du bera hartu duen gizartearen errefusa bere larruazalaren kolorearengatik, bere ezaugarri fisikoarengatik, bere hizkuntzarengatik, adierazteko eta janzteko bere moduarengatik, bere maila akademikoarengatik eta pentsatzeko edo jokatzeke moduarengatik. Gizartearen errefusa indar handiagoz hautematen dute mutilek neskek baino.

51. Bai gazte nafarrek, bai gazte immigranteek aitortzen dute gizartean xenofobia badagoela, eta immigranteekiko mesfidantza dagoela. Batzuek besteekiko dauzkaten aurreiritziei eusten zaie: "bertakoak izaten dira lehenengoak lana aurkitzen", "atzerritarrak gutxi fidatzekoak dira eta bertakoei ematen ez zaizkien abantailez eta zerbitzuez probetxua ateratzen dute" eta abar.

52. Horretaz galdetuta, oro har, ikasle nafarren ustez, arrazakeria gaitz sozial bat da, desagertzeko joera dagoena baina oraindik ere pertsona askorengan bizirik dagoena. Ikasle atzerritarrek bestelako pertzepzio bat dute arrazakeriari buruz: atzerritarren aurkako eraso orokor bat dela uste dute, eta besteak baino beheragokotzat jotzen ikusten dute beren burua. Azterlanaren arabera, lanpostua kentzen dietela uste dutelako atzerritarrekin lehia handiena agertzen dutenak Espainiako beste lurralde batzuetatik Nafarroara etorri ziren gurasoen seme-alabak dira.

X. Gazteen bandak eta pandillak. Indarkeria.

53. Inkestatutako gazteek, nazionalek nahiz immigranteek, ez dute islatzen beren ikaskideen aurkako indarkeriazko edo jazarpen-jokabide berezirik, nahiz eta batzuetan, bai batzuk bai besteak, talde batekin edo ikaskide batzuekin elkartu diren beste indarkeria beste baten aurka erabiltzeko.

54. Gazte nafarren artean, immigranteak indarkeria-gune bat izateari buruzko nolabaiteko beldurra dago. Zehazkiago, kezka dute beste herrialdeetako moduko bandak sor daitezkeelako.

55. Azterlanak ondorioztatzen du gaur egun ezin dela esan gure hiri eta ikastetxeetan banda egituratu eta antolatutik dagoenik –immigranteen nahiz bertakoen beste talde batzuei aurka egiteko helburuarekin–, ez gazte immigranteen artean, ez gazte nafarren artean. Baina bai baieztatzen du talde batzuk sortu edo egituratu daitezkeela, bai eta gizartearen aurkako elementuak ere, zeren eta horren aldeko giroa bai baitago; izan ere, beste talde batzuekiko desberdintasunak nabarmentzen dituzten pandillak badaude, nahiz eta indarkeriazko formaturik edo aurka egiteko beste pandillarik ez eduki. Batzuetan pandilla horiek edo imitazioz sortzen dira, edo identifikazio sozialeko modu gisa, edo beste talde batzuei eraso egiteko modu gisa. Pandilla horietako batzuek borroketan esku hartzen dute. Nolanahi ere, pandillek agerian jarriko lukete immigranteen eta nafarren artean egiazko haustura bat badagoela.

56. Beren aldetik, udalek ez dute hauteman arriskutsutzat jo daitekeen pandilla gutxi-asko egituraturik dagoenik. Ez dute egiaztatu, ezta ere, bizikidetasuna nahas dezaketen borrokarik gertatzen denik. Azterlanean aztertutako herrien bizimoduak, horri dagokionez, baketsua da.

V. IRADOKIZUNAK

Ondorio horiek eta Nafarroako Unibertsitate Publikoko Soziologia Departamentuak egindako azterlana ikusita, egokitzen jo da honako iradokizunak egitea, gure erakundearen zereginarekin bat (botere publikoei iradokizunak egitea zerbitzu publikoak hobetzeko):

A) Oro har, Nafarroako botere publikoei eta administrazio publikoei.

1. Gazte immigranteak Nafarroako gizartean integra daitezkeen bermatzeko politikak, programak eta neurriak sustatzea. Horietan, izan ere, eskubideen eta betebeharren berdintasuna sustatu eta nabarmenduko da, bai eta honakoak ere: tratu-berdintasuna, gazteen arteko lankidetzeta eta laguntza, bizikidetasuna. Gazteek hezkuntza-bizitzan eta bizitza sozial, kultural, aisialdikoan eta kirolekoan parte hartzea ere sustatuko da.

2. Adi egotea, arrazakeriazko, xenofobiazko eta gazte immigranteak, beren jatorriarengatik, arrazarengatik, itxura fisikoarengatik, hizkuntzarengatik, kulturarengatik edo bestelako inguruabar pertsonalengatik, baztertzeko beste edozein motatako jarrerak saihesteko eta, kasua bada, haiek deuseztatze eta zehatzeko ere. Eskolako integrazioa bezain inportantea edo are inportanteagoa dira banakako integrazioa eta integrazio soziala ere.

3. Neurriak bultzatzea Nafarroako gizartea aurkezteko gizarite ireki, anitz eta abegikor baten gisara, eta immigranteei buruz irmo errotutako aurreiritzi sozialak desmuntatzea. Komenigarria litzateke Nafarroako Gobernuak komunikabideetan jarduteko programa bat definitzea, immigranteen ekarpen positiboak nabarmentzeko eta honakoen gisako aurreiritziari aurka egiteko: “lana kentzen digute”, “gehiegi laguntzen zaie”, “etxebizitzak eskuratzeko aukera kentzen digute”, “gehiago joaten dira medikuarengana”, “arazo gehiago sortzen dituzte”, “gehiago lapurtzen dute...”

4. Immigranteak hezkuntza sisteman modu eraginkorrean sar daitezela bermatzea, nahitaezko hezkuntza jasotzen dutela ziurtatzeko neurriak ezarri.

5. Immigranteak hirietan gainerakoen baldintza berdinetan integratzea eta jatorriaren edo diru-sarreraren arabera auzo edo eremu batzuetan bil daitezela saihestera bideratutako hirigintza- eta etxebizitza-politikak mantentzea eta indartzea.

B) Hezkuntza Administrazioari.

1. Ikasle immigranteak Nafarroako hezkuntza sisteman egiazki integratzeari buruzko ebaluazio bat egitea, hura nola garatu den eta zer emaitza izan dituen jakiteko, bai ikastetxe publikoetan, bai ikastetxe itunduetan ere.

2. Ebaluazio horren emaitzak kontuan izanda, berriazko plan bat egitea, gazte immigranteak beren ikastetxeetan hobeki sar daitezkeen, maila eta irakaskuntza desberdinetan, nabarmendu denaren arabera hobetu behar diren edo hobetzea komeni diren alderdiei dagokienez.

3. Ikasle guztiek derrigorrezko bigarren hezkuntzako ikasketa guztiak bukatzea bideratutako ekintzak areagotzea, eta, zehazki, ikasle immigrantei nabarmentzea hezkuntzak, bereziki derrigorrezkoak, haien garapen pertsonalerako eskaintzen dituen abantailak eta onurak, beren identitaterako, beren burua gizartean promozionatzeko, etorkizunean aukera hobeak edukitzeko, beste pertsona eta taldeekin harremanak izateko, lana eskuratzeko, enplegua hobetzeko eta abarretarako. Gazte immigranteek atzeman behar dute eta sinetsi behar dute hezkuntza beraientzako zerbaite dela, zerbaite positiboa dela eta bizitzan hobera egiteko lagunduko diela, eta lagunduko diela, halaber, gainerakoen errespetua eta ezagutza lortzen, besteekiko harremanetan.

4. Ikasleen mugikortasun soziala erraztea, eta haiei motibazioa ematea beren ikasketekin jarrai dezaten, eta haiei sostengua ematea unibertsitateko eta lanbide heziketako goiko mailak eskura

nahi izan ditzaten. Lanaren mundura goiz sartzeko bokazio argia erakusten duten ikasleen kasuan, hezkuntza administrazioak aholkua eman beharko lieke bokazio hori asetzeko dauzkaten prestakuntza-aukera desberdinei buruz. Epe ertaineko helburuetako bat izan beharko litzateke gazte immigranteen eta ikasle espainiarren ehuneko bera hastea unibertsitate-ikasketak edo lanbide heziketak.

5. Jarduerak bultzatzea ikastetxeek berek azpimarra jar dezaten betakoek immigranteei buruz, immigranteek bertakoei buruz eta immigranteek beren buruari buruz dauzkaten mito eta aurreiritzi batzuk hausteko beharrean. Bereziki hezi behar dira kultur dibertsitatea gizarte bazterkeriarako aitzakia eta legitimazio gisa erabil dadin saihesteko behar diren gizarte jarrerak.

6. Eduki dituzten emaitza positiboak ikusita, jarraitzea hezkuntza-harrerako planak ezartzen, ikasle immigranteak ikastetxeetan integratzeko, eta, bereziki, plan horiek neurriak biltzea ikasleek “dolu-aldia” deitutakoa gaindi dezaten, hau da, beren herrialdea, senideak, adiskideak, dibertsioak eta balioak utzi eta adiskiderik eta ia seniderik ez duten eta desorientatuta eta bakarrik sentitzen diren herrialde batera iritsi eta ondorengo aldia.

7. Ikastetxeetan harrera-plan horiek osatzea banakako eta tutoretzapeko arreta batekin, eta arreta horietan ikasleen aurrerapenak eta zailtasunak atzematea eta erantzuna ematea kasu bakoitzerako neurri zehatzak aplikatuz.

8. Aurrekoarekin batera, aztertzea zein aukera dauden ikastetxeetan “bertako ikasle tutorearen” figura zabaltzeko –beste herrialde batzuetatik etorzen diren ikasleei laguntzeko erabiltzen den figura– kasu bakoitzean egokitzen jotzen den denbora guztirako, eta ez dadila soilik erabili ikasturteko hasierako egunetan.

9. Ikastetxera iristen den ikaslearen hasierako ebaluazioak, dagokion hezkuntza maila esleitzeak, bere baitan biltzea, curriculum-ebaluazioaz gainera, ebaluazio psikopedagogiko bat, halako moduz non ikaslearen eta gelaren esleipenean, ikaslearen ezagutzei ez ezik, haren garapen emozionalari eta gaitasun sozialari ere begiratuko zaien. Jakintzan oinarritutako adimenaren ebaluazioarekin batera, adimen emozionalaren ebaluazio bat ere egin beharko da, eta horietan oinarrituta esleituiko zaizkio ikasleari ikasturtea eta gela.

10. Bereziki zaintzea eta saihestea, nerabezaroren aurreko eta nerabazaroko etapetan, ikasturtea eta gela esleitzearen ondoriozko adin-aldeak ez dezan eragin ikaslearen ez-egokitzea edo gainerako ikasleen errefusa.

11. Behar diren neurriak ezartzea eskolara ezjoateko kasuak gutxitzeko ikasle immigranteen artean eta, kasu bada, bai ikasleak, bai familia bera inplikatu eta motibatzea ikaslea ikastetxera joan dadin.

12. Plan bat prestatzea eskola-abandonuari aurrea hartzeko eta haren aurka borrokatzeko. Berariazko plan bat izanen da ikasle immigranteentzat, eta hartan abandonuaren arrazoiak aztertuko dira, neurriak hartuko dira egoera hori errotoik desagerrarazteko eta jarduteko protokolo bat zehaztuko da egoera hori zuzentzeko esku hartu behar duten eragileetako bakoitzarentzat, haien arteko koordinazioa lortze aldera (ikasle, hezkuntza-administrazioaren ikuskaritza, udaleko eta erkidegoko gizarte zerbitzuak, fiskaltza eta abar). Bereziki, jardutea datuen arabera eskola-porrot handiena gertatzen den ikasleen adinekin eta ikasle-profilekin: gizonezkoa, hamabost urte, immigrantea, ikastetxe publiko bateko ikaslea eta kualifikaziorik gabeko langile baten semea.

13. Gaztelania ikasteko programak indartzea, hizkuntza hori ez dakiten ikasleek edo haren oinarritzko ezagutzetan huts handiak dituztenek hura ikas dezaten, kasuan kasuko mailan sar daitezen errazte aldera. Halaber, hizkuntza egokitzapenerako gelak sortzea (aldi baterako gelak, gela birtuak, ikastorduez kanpoko laguntza-eskolak...).

14. Ikasle immigranteak modu orekatuagoan banatzea sare publikoan eta itundutako sarean, batez ere harreraren unean, zenbait ikastetxe publikotan atzerriko ikasleen kontzentrazioak sor daitezen saihestuz. Autonomia erkidego batzuek neurriak planteatu dituzte ikastetxe bakoitzeko ikasle atzerriarren ehuneko mugatzeko, hain zuzen ere haien integrazioa lortzeko, eta proposatzen dute funts publikoekin ordaintzen diren ikastetxe guztiek ikasle immigranteen gutxieneko kopuru bat izan dezatela. Ildo horretatik, autonomia erkidegoetako eta Estatuko eskola kontseiluek aldeztu dute “beharrezkoa den gutxieneko eta gehieneko kupo bat ezar dadila eta eskolatzearen kopuruan, ikastetxe bakoitzak bidea izan dezan ikasle horientzat postuen behar adinako kopurua (gutxienekoa) erreserbatu ahal izateko eta ikastetxe batzuetan ikaslearen pilotzea saihesteko (gehienekoa).”

15. Irakasleek kultur arteko hezkuntza dela-eta daukaten prestakuntza areagotzea, eta prestakuntza planetan haiei zuzendutako ikastaroak eskaintzea.

16. Ikasle immigranteen kopuru handia duten ikastetxeei laguntzea, eskola-arrakasta ziurtatzeko behar diren baliabideak emanez: hizkuntzaren arloko laguntza, immigranteentzako gaztelaniazko

gelak, kultur artekotasuna sustatzearen arlo irakasle espezialistak, laguntzako irakasleak, bitarteko egokiak...

17. Ikastetxeei eskaintzea ikasle immigranteei arreta emateko programak diseinatzeko aukera, betiere ikastetxearen beraren behar eta testuinguru berariazkoen arabera egokituak.

18. Aztertzea ea immigranteen presentzia duten ikastetxeetan benetan maila akademikoak behera egiten duen, zein gradutan gertatzen den hori, zer arrazoi dauden horretarako, eta zein alde atzematen diren ikasle immigranterik ez dagoen ikastetxeekin alderatuta, zertarako-eta hezkuntza-laguntzak neurriak ezartzeko horrelako egoerak egiaztatzen diren ikasmailetan.

19. Ikastetxeek azpimarra berezia egitea ikasle immigranteen gurasoei parte har dezaten seme-alaben ikasketen jarraipenean eta hezkuntza-erki-degoaren barruan antolatzen diren jardueretan, eta behin eta berriz horretarako gonbitea egitea.

20. Ikasle immigranteak dituzten ikastetxeetan emakumezkoen eta gizonezkoen arteko egiazko berdintasunera bideratutako neurri eta programak areagotzea, emakumea gizonezkoa baino maila baxuagoan kokatzen duten ideiak eta jokabideak desagerrarazteko.

21. Ikastetxeek ekimenak areagotzea edo jardunaldi edo asteak antolatzea jatorri eta kultura desberdinetako gazte guztien artean kultur aniztasuna sustatzeko, kultura horietako bakoitzaren elementu positiboak nabarmenduz.

C) Toki entitateei.

1. Biztanle gehien dituzten toki entitateek eta biztanle immigranteen presentziari dagokionez ehuneko handiena dutenek beren planak egitea

immigranteak tokiko bizitzan integratzeko eta immigranteek gizarte, kultur eta kirol jardueretako eta abarretako eremu desberdinetan parte hartzeko.

2. Plan horiek egiteko, udal bakoitzak nerabe immigranteen egoerari buruzko diagnosi bat egitea, konponbide orokorrik aplikatu gabe eta, betiere, kolektibo desberdinen –bereziki, populazioan ehuneko handiena dutenen– ezaugarriei egokitutako konponbideak aplikatuz.

3. Ikastetxeekin batera lan eginez, gazteek tokiko bizitzan duten parte-hartzea zabaltzea; bereziki, immigranteek eskola-orduez kanpoko jardueretan duten parte-hartzea.

4. Ekintza zehatz gisa, kirol txapelketak antolatu edo sustatzea, bai herrietan, bai herrien artean ere, nazionalitate guztietako gazteek egiazki parte hartu ahal dezaten, kultur anitzeko taldeak osatuz eta abar, gazteen artean lokarriak eta harreman positiboak ezartze aldera.

5. Nerabeen eskura lokalak edo topaguneak jartzea, haietan jatorri eta kultura desberdinetako gazteek elkarrekiko harremanetan egon daitezkeen.

6. Gazteen boluntariora bultzatzea, guztien arteko elkartasuna indartzeko modu gisa eta jatorria dela-eta egon daitezkeen oztopo eta aurreiritzi guztiak ezabatzeko.

D) Nafarroako Foru Komunitateko Administrazioari, herritarren segurtasunaren arloan dauzkan eskumenak direla eta.

1. Neurriak ezartzea indarkeriarekin lotutako gazteen banden sorrerari aurrea hartzeko; eta horrelako banden antolaketa edo presentzia atzemanaz gero, haien jarraipena egitea eta haien jarduera saihesteko esku hartzea.