



EAEn ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzua emateko baldintzei buruzko Dekretuaren proiektuaren gaineko txostena

LEA/AVC 368-arau-2019

Aurkibidea:

I. AURREKARIAK.....	1
II. TXOSTENAREN XEDEA.....	2
III. DEKRETU-PROIEKTUAREN EDUKIA.....	3
IV. LEHIAREN IKUSPEGITIK EGINDAKO BALORAZIOA	4
1. Kontuan hartu beharrekoak.....	4
2. Dekretu-proiektuan sartutako neurrien analisia.....	5
A. Zerbitzuaren ustiapen-baldintzak	6
B. Xedapen indargabetzailea	11
3. Euskadiko erregulazioaren berrikuspen integrala	11
V. ONDORIOAK	13

Osoko bilkura

Alba Urresola Clavero, presidentea
Rafael Iturriaga Nieva jauna, bokala
Enara Venturini Álvarez, kontseilukidea
Ainara Herce San Martín, idazkaria

1. Lehiaren Euskal Agintaritzak (aurrerantzean, LEA) bilera egin du, goian aipatutakoak elkartuta, 2019ko azaroaren 12an, eta honako txosten hau eman du.

I. AURREKARIAK

2. 2018ko abenduaren 13an, LEAk txosten bat egin zuen ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzuaren Euskal Autonomia Erkidegoko erregulazioaren gainean, behin irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretua indarrean sartu ostean, zeinak Lurreko Garraioak Antolatzeko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duen, zehazki ibilgailu gidaridunak alokatzeari dagokionez (13/2018 ELD)¹. Aipatu txostenean, LEAk

¹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-13179



alokairuko ibilgailu gidaridunen jarduera gauzatzeko 13/2018 ELDren bitartez ezarritako oztopo eta murrizketen areagotzea aztertu zuen, baita indarreko araudiaren ondorioz emandako kontsumitzailearen ongizatearen galera zenbatetsi ere.

3. Aipatu 13/2018 ELDk alokairuko ibilgailu gidaridunen jarduera arautzeko aukera berri bat ireki zenez Estatuak zerbitzuaren ustiapen-baldintzak aldatzeko eskumena eskuordetu dien autonomia-erkidegoei, LEAk gomendatzen zuen aipatu erregulazioa egungo araudi autonomikora egokitzea Estatu mailako erregulazioagatik gaindituta geratutako arloak ezabatuz. Gainera, autonomia-erkidegoko araubideak jarduera egiteko trantsizio-epealdiko baldintzak erregulatuko dituen heinean, erregulazio onaren printzipioetara moldatu beharra aipatzen zen, sarbide-oztopo gehigarriak ezarri gabe eta berariaz saihestuta jarduera egikaritzeko baldintza ez beharrezko, ez neurrizko eta diskriminatzaileak.

4. Eusko Jaurlaritzako Ekonomiaren Garapeneko eta Azpiegituretako sailburuaren 2019ko uztailaren 3ko Aginduz, EAEn ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzua emateko baldintzen Dekretuaren proiektua izapidetzen hasi zen, testua aipatu Aginduan erantsiz (aurrerantzean, dekretu-proiektua).

5. Iragan 2019ko urriaren 31n jakin zenez, turismo-ibilgailu gidaridunen sektorean jarduten duen enpresa baten alokairuko ibilgailu gidaridunen 20 lizentzia berri sartu ziren jardunean Euskadin, UBER plataforma erabilita.

II. TXOSTENAREN XEDEA

6. Txosten honen xedea da aztertzea ea dekretu-proiektuak lehiari murrizketak ezartzen dizkion, eta otsailaren 2ko Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzko 1/2012 Legearen 3.5 artikuluan oinarrituta ematen da: «*Lehiaren Euskal Agintaritzak lehiari eragiten dioten araugintzako egitasmoei buruzko irizpena emango du, baina ez da loteslea izango*». Hori horrela, erregulazio ekonomiko onaren printzipioetara egokitzen den aztertuko da (premia, proportzionaltasuna eta diskriminazio eza).

7. Analisia dekretu-proiektuaren artikulua lehiaren ikuspuntu eksklusibo batetik aztertzeraz mugatzen da hertsiki, plataforma digitalak erabiltzeak sor ditzakeen arazo fiskal edo/eta laboralak baloratzeraz sartu gabe. Izan ere, «lankidetzaz-ekonomia» deituarekin lotutako arazo horiek, zerga- eta/edo lan-arloan eskumenak dituzten administrazioek aztertu behar dituzte.



III. DEKRETU-PROIEKTUAREN EDUKIA

8. Dekretu-proiektuak lau artikulua, xedapen indargabetzaile bat eta azken xedapen bat ditu. Bertan sartutako neurrien artean 2. eta 3. artikuluetan jasotakoak nabarmendu behar dira, baita xedapen indargabetzailean aurreikusitakoak ere.

9. 2. artikulua **zerbitzuaren ustiapen-baldintzak** arautzen ditu, honako neurri hauek jasoz:

1. Ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenei atxikita dauden ibilgailuek **ezin dute zerbitzurik eman, aldez aurretik kontratatu ez badira.**

2. Ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzu-eskaera eta alokairu-kontratua nahitaezkoak dira; eta, **gutxienez, zerbitzua benetan egin baino hogeita hamar minutu lehenago** egin behar dira. Horrez gain, jasota utzi beharko dira 3. artikuluan aipatzen den Komunikazioen Erregistroan.

3. Ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenei atxikita dauden **ibilgailuak ezin izango dira inola ere ibili bide publikoetan bezero bila, ezta bidaiariak hartzeko erraztasunak bilatu ere, baldin eta zerbitzu hori ez bada aldez aurretik kontratatu edo eskatu**, artikulua honen 2. apartatuan adierazitako aldez aurretiko denboran.

4. Ez badaude aldez aurretik kontratatuta edo bidaiariak hartzea ez den beste helburu egiaztatu batekin zirkulatzen edo zerbitzua ematen, **ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenei atxikita dauden ibilgailuak aparkatuta egon ahal izango dira, erabilgarri daudela erakutsi barik**, artikulua honen 2. apartatuan adierazitako aldez aurretiko kontratazioa egon ezean, behintzat.

5. Halaber, bide publikoan bidaiaririk har ez dezaten, bete beharreko ustiapen-baldintza gisa, balizko erabiltzaileek zerbitzua kontratatu aurretik **ezin geolokalizatuzkoak izatea** ezartzen zaie ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenei atxikita dauden ibilgailuei.

10. 3. artikulua ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzuen Komunikazioen Erregistroa arautzen du, honako betebeharrak hauek jasoz:

1. Osoki Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldean ematen diren **garraio zerbitzu guztiak**, ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenei atxikitako ibilgailuek emandakoak direnean, **egin aurretik komunikatu behar zaizkie** abenduaren 29ko 1076/2017 Errege Dekretuaren 2. artikulua aipatutako **Komunikazioen Erregistroari** (aipatu artikulua ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko arau osagarriak ezartzen ditu).

2. Erregistroari komunikazioak egiteko, urtarrilaren 9ko SUST/36/2008 Agindua eta berau garatzen duten arauak bete behar dira.

11. Dekretu-proiektuaren xedapen indargabetzaileak, Euskal Autonomia Erkidegoan turismo-ibilgailuetan egiten den bidaiarien hiriarteko garraio publikorako **gehieneko baimen kopurua** ezartzeko duen Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko **Aginduaren 6. artikulua indargabetzen du.**



IV. LEHIAREN IKUSPEGITIK EGINDAKO BALORAZIOA

1. Kontuan hartu beharrekoak

12. Alokairuko ibilgailu gidaridunak merkatuan taxiekin lehiatzen direla izan behar da kontuan oinarri gisa, bederatzia plaza arteko ibilgailuen aukerako garraio zerbitzu bera ematen baitute batzuek eta besteek. Aldiz, bi zerbitzuen erregulazioan dualtasun bat ematen da².

13. Ildo horretan, aztertzen ari garen dekretu-proiektuak jarduera ekonomiko bat arautzea duenez xede, egokia da gogoratzea jarduera ekonomiko bat garatzea baldintzatzen duen edozein neurri kontuan izan behar dituela bai merkatuetan lehia eraginkorra izatea bai erregulazio ekonomiko efizientearen printzipioak. Horrek esan nahi du jarduera ekonomiko bat mugatzen duen xedapen normatibo oro justifikatuta egon behar dela, bereziki, honako printzipio hauei dagokienez:

- **Premia:** Ekimen normatiboa interes orokorreko ezinbesteko arrazoi batek justifikatu behar du, lortu nahi diren xedeen definizio argi batean oinarritu behar da eta xedeok lortuko direla bermatzeko tresna egokiena izan behar da.
- **Proporzionaltasuna:** Proposatutako ekimenak helburua lortzea bermatuko duen erregulazio egokiena barne hartu behar du, eta emaitza bera lortzeko aukera ematen duten neurri hain murriztaileak ez daudela egiaztatu behar du.
- **Diskriminazio eza:** Behar besteko justifikaziorik gabe operadoreen artean tratamendu ezberdina ematea eragotzi behar du.

² Honako hauek dira ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzuaren eta taxi-zerbitzuaren arteko ezberdintasun nagusiak:

- Aurretiazko kontratua: alokairuko ibilgailu gidaridunek alde aurretik formalizatu behar dute ibilgailuaren erabilera-kontratua, eta ibilgailuan bertan eraman behar dituzte egiaztagiriak. Gainera, zerbitzu bat ematen ari badira baino ezin dira ibili.
- Bide publikoa: alokairuko ibilgailu gidaridunak ezin dira bide publikotik ibili, ezta bertan aparkatuta egon ere, bezeroak bilatu eta itxaroteko.
- Tarifak: alokairuko ibilgailu gidaridunak ez daude araututako tarifen menpe.

Zerbitzua eskaintzen hasteko baldintzei dagokienez, bai alokairuko ibilgailu gidaridunek bai taxiek lortu behar dute gaikuntza-titulu bat jarduerari ekin ahal izateko. Taxien kasuan, dagokien lizentzia izan behar dute, eta, alokairuko ibilgailu gidaridunak, aldiz, baimenen araubidearen menpe daude. Alokairuko ibilgailu gidaridunei eman beharreko baimenaren berezitasuna honakoa da: emandako taxi-lizentzia kopuruak baldintzatuta dago, hau da, proporzionaltasun arau baten menpe.



14. Jarduera honetan erregulazio berriak onartzen joan diren heinean, LEAk³, Merkatuen eta Lehiaren Espainiako Batzordeak⁴ eta lehiaren arloko beste agintaritza batzuek⁵ txosten ezberdinetan adierazi dute turismo-ibilgailuetan egiten den hiri barruko garraioaren gaineko egungo araudiak lehia murrizten duela, bai taxientzat bai alokairuko ibilgailu gidaridunentzat, eta horrek ondorio negatiboak dituela kontsumitzaileentzat honako arloetan: prezioak eta itxarote-denborak altuagoak dira eta kalitatea, berrikuntza eta eskaintza erabilgarria txikiagoa.

2. Dekretu-proiektuan sartutako neurrien analisia

15. Testuan jasotzen denaren arabera, dekretu-proiektuaren xedea da, irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretuaren lehen xedapen gehigarrian adierazitako gaikuntzaren esparruan, ibilgailu gidaridunen alokairu-jarduera ustiatzeko eta kontrolatzeko baldintza gehigarri jakinak ezartzea, zehazki, Euskal Autonomia Erkidegoan oso-osorik egiten diren zerbitzuen aurretiko kontratazioarekin, zerbitzuen eskaerarekin eta bezeroak erakartzearekin lotuta, betiere, indarreko araudian ezarritako proportzionaltasun-printzipioak errespetatuz.

Beste alde batetik, xedapen indargabetzailean berariaz indargabetzen da Herri Lan eta Garraioetako sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko Aginduaren 6. artikulua, non ezarri baitzen zein zen gehieneko baimen kopurua bidaiarien hiriarteko garraio publikorako Euskal Autonomia Erkidegoan turismo-ibilgailuetan. Izan ere, 16/1987 Legearen 48.3 artikuluan ezarritako proportzionaltasun-arauak baino murrizketa handiagoak ezartzen ditu, zehazki, apirilaren 20ko 3/2018 Errege Lege Dekretuak emandako erredakzioan.

16. Ezer baino lehen, komenigarria da adieraztea dekretu-proiektuaren zioen azalpenean ez dela inolako justifikaziorik ezartzen neurriok hartzeko. Soilik 13/2018 Errege Lege Dekretuaren lehen xedapen gehigarriari egiten zaio erreferentzia, non ezartzen den Estatuak eskumena eskuordetzan eman izanagatik eskudun diren

³ Euskal Autonomia Erkidegoan gidaridun ibilgailuak alokatzeko erregulazioa lehiaren ikuspuntutik aztertzen duen txostena, 13/2018 Errege Lege Dekretua indarrean sartu ostean. Espedientea: LEA/AVC 311. zenbakia-SUST-2018. Eskuragarri hemen:

https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/eu_informes/adjuntos/311_INFORME_VTC_web_eu.pdf

⁴ PRO/CNMC/003/18, Lurreko Garraioa Arautzeko Legea ibilgailu gidaridunak alokatzearekin lotutako arloetan aldatzen duen irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretuari buruz. Eskuragarri hemen:

https://www.cnmc.es/sites/default/files/2273720_12.pdf

IPN/CNMC/020/19, Ibilgailu gidaridunak alokairu-zerbitzuak arautzeko Madrilgo Udalaren ordenantza erregulatzailerako proiektua. Eskuragarri hemen: https://www.cnmc.es/sites/default/files/2562908_11.pdf

⁵ IR 39/2019, Bartzelonako Metropolialdean hiri-barruko garraio zerbitzuak eskaintzen dituzten bederatzita plaza arteko ibilgailu gidaridunak baimenak emateko ustiapen-baldintzak ezartzen dituen araudiari buruz.

http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20190417_IR-39-2019-Reglament-AMB-serveis-urbans-VTC_DEF_CAST.pdf



autonomia-erkidegoak gaitzea esparru nazionalan ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko baimenak eman ditzaten. Beraz, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamendua onesten duen irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren 182.1 artikuluan adierazitako ustiapen-baldintzak alda ditzakete autonomia-erkidegook, arauan bertan ezarritako terminoekin bat.

Kontuan izan behar da 13/2018 Errege Lege Dekretuak mugatu zuela autonomia-erkidegoek zer helburu izan ditzaketen alokairuko ibilgailu gidaridunen ustiapen-baldintzen baimen nazionalak aldatu edo arautzean; ildo horretan, argi eta garbi ezarri zuen neurriok soilik bidaiarien barne mugikortasuna hobetzea edo zerbitzuok emateko baldintzen gaineko kontrol eraginkorra bermatzea izan dezaketela helburu⁶. Aldiz, LEAren aburuz, inolaz ere ez da egiaztatu dekretu-proiektuan ezarritako neurriek helburu horiek betetzea dutenik xede.

17. Aipatu den bezala, 13/2018 Legea onartu izanak behin betiko mugatu zituen alokairuko ibilgailu gidaridunek taxiekin lehiatzeko zituzten aukerak, izan ere, lau urteko epea ezarri zuen ibilgailu gidaridunak alokatzeko zerbitzua hiri barruko garraioaren eremutik desager zedin. Alabaina, aztertzen ari garen dekretu-proiektuak are gehiago mugatzen du alokairuko ibilgailu gidaridunen jarduna hiri barruko garraio zerbitzuak ematen jarraitzeko lau urteko epe horretan, izan ere, jarraian aztertzen diren neurriak biltzen ditu.

A. Zerbitzuaren ustiapen-baldintzak

18. Zerbitzua 30 minutuko gutxieneko aurrerapenarekin kontratatzea eta zerbitzu bakoitza komunikatzea alokairuko ibilgailu gidaridunen zerbitzuen Komunikazioen Erregistroari⁷. Dekretu-proiektuaren 2. artikuluan ezartzen denez, aldeztatik kontratatutako zerbitzuak soilik eman daitezke. Gainera, zerbitzua eskatzea eta kontratua betetzea nahitaezkoak dira, zerbitzua egin baino 30 minutu lehenago egin

⁶ 13/2018 Errege Lege Dekretuaren lehen xedapen gehigarriak honakoa zehazten du:

Estatuak eskumena eskuordetzan eman izanagatik alokairuko ibilgailu gidaridunen ustiapen-baldintzen baimen nazionalak emateko eskumena duten autonomia-erkidegoak gaituta daude Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen 182.1 artikuluan aurreikusitako ustiapen-baldintzak aldatzeko, betiere, modu honetan:

a) Aldaketak soilik eragingo die ibilbide osoa dagokion autonomia-erkidegoaren lurralde-eremuan garatzen duten zerbitzuei, eta hauekin lotuta egon daitezke: Aurretiko kontratazioko baldintzak, zerbitzuen eskaera, bezeroak erakartzea, gutxieneko eta gehieneko ibilbideak, derrigorrezko zerbitzu edo ordutegiak, eta ibilgailuaren zehaztapen teknikoak.

b) **Aldaketa bidaiarien barne-mugikortasuna hobetzerako edo zerbitzu-prestazioen baldintzen egokitasuna bermatzerako bideratuta egon behar da**, betiere indarrean dagoen legeriak ezarritako proportzionaltasun-irizpideak errespetatuz. (...) (jatorrizko testuan ez da letra lodirik).

⁷ Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko arau osagarriak ezartzen dituen abenduaren 29ko 1076/2017 Errege Dekretuaren 2. artikulua aipatutako Komunikazioen Erregistroa.

https://sede.fomento.gob.es/SEDE ELECTRONICA/LANG CASTELLANO/OFFICINAS SECTORIALES/TTE_CTRA/RCSAVC/



behar dira eta jasota geratu behar dira 3. artikuluan aipatzen den Komunikazioen Erregistroan⁸.

19. Dekretu-proiektua izapidetzeko aurkeztutako justifikazio-memorian jasotzen denez, alokairuko ibilgailu gidaridunak gutxienerako 30 minutuko aurrerapenarekin kontratatzeko betebeharra arlo operatiboak, logistikoak eta egingarritasuna kontuan izanik ezarri da, EAE osoan eskatutako zerbitzu guztiei erantzun ahal izateko. Honakoa dio memoriak:

Arlo operatiboek eta egingarritasunarekin lotutakoek alokairuko ibilgailu gidaridunen sektoreak iaz Euskadiko Garraio Agintaritzaren aginduz osatutako mahai sektorialean egindako bilera periodikoetan azaldutako egoerari erantzuten diote. Horrenbestez, erreferentzia fidagarritzat jo da bilerotan adierazitako honako egoera: **Euskadin zerbitzu eraginkorrak eskaintzen ari diren indarreko baimenen kopurua kontuan izanik, bezeroek enpresari edo zerbitzu emaile titularrari eskaera egiten diotenetik zerbitzua ematen den arte gutxienez 30 minutu igarotzen dira; kontuan izan behar da, gainera, Euskadiko orografiaren eta alokairuko ibilgailu gidaridunen enpresen egoitzen kokapenaren ondorioz ere, enpreson erantzun ahalmenak bat egiten duela logistikoki denbora tarte horrekin.**

Uneotan lege ezinezkoa denez baimen gehiago ematea 1/30eko proportzionaltasun-ratioa bete behar delako (alokairuko ibilgailu gidaridun bat 30 taxiko), alokairuko ibilgailu gidaridunen flota ez dela aldatuko pentsa daiteke (prestazioa era eraginkorrean emateko ezintasunagatik baimenak bertan behera utz ditzaketan sententziak izan daitezkeela alboratu gabe). Hori horrela, gutxienerako 30 minutuko erreferentzia hori egonkortu egingo dela dirudi, merkatua egun ezagutzen ditugun baldintza berdinetan utziz, eta, beraz, egungo araudiari indarra emanez.

20. Harrigarria da alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreak ez izatea gai bezeroei zerbitzuak kontratatu eta 30 minutura arte emateko. Edozein kasutan, mugaketa hori ezartzea beharrezkoa ez den baldintza da erabat, zerbitzua indarrean jartzeko moduak berak eragiten baitu 30 minutuko tarte hori. Araudian mugaketa hori ezartzeak operadoreak eraginkorrak izatea galarazten du, hau da, etorkizunean itxaronaldi hori murrizteko aukera bera eragozten du, betiere, erabiltzaileen kaltetan.

Aldez aurretik eta espediente administratiboan jasotzen den informazioaren arabera, euskal orografiari egiten zaion erreferentzia ere ez da zentzuzko justifikazio bat. Alde batetik, ez dago inolako eragozpen orografikorik EAeko hiriburuetan emandako zerbitzuetan, ezta hiriburuekin mugakideak diren edo gertu dauden udalerrietan

⁸ Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko arau osagarriak ezartzen dituen abenduaren 29ko 1076/2017 Errege Dekretuaren 2. artikulua aipatutako Komunikazioen Erregistroari komunikatu beharko zaizkio zerbitzu guztiak.

2. artikulua Kontrol neurriak

Beharrezkoa den kontrola gauza dadin, ibilgailu gidaridunak alokatzeko baimenen titularrek baimenon babespean egindako zerbitzu bakoitza hasi aurretik Administrazioari jakinarazi beharko dizkiote, bide elektronikoen bitartez, urtarrilaren 9ko SUST/36/2008 Aginduaren 24. artikuluan deskribatutako datuak. Aipatu Aginduak irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren bidez onartutako Lurreko Garraioak Antolatze Legearen Araudiaren V. tituluko VI. kapituluko bigarren sekzioa garatzen du. (...) (jatorrizko testuan ez dago hitzik azpimarratuta).



emandakoetan ere. Bestetik, uneotan dauden alokairuko ibilgailu gidaridunen baimenen egoitzak aipatzen dira, guztiak orografikoki mugatutako lekuetan baleude bezala eta egungo egoera inoiz aldatuko ez den argazki estatiko bat izango balitz bezala. Hori horrela, gehiago dirudi dekretu-proiektuak uste duela turismo-ibilgailuetan ematen den bidaiarien garraio-zerbitzuaren merkatuaren egungo egoera, hau da 2019ko urriaren 31 baino lehenagoa, egokia eta bere horretan mantendu beharrekoa dela.

Horregatik, 13/2018 Errege Lege Dekretuko lehen xedapen gehigarrian adierazitakoaren guztiz kontrako neurria da; izan ere, bertan jasotzen denez, autonomia-erkidegoek zerbitzuaren ustiapen-baldintzak aldatu ahal izango dituzte, baina, betiere, bidaiarien barne mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko asmoz.

21. Iritzi bera azaltzen du Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailaren aholkularitza juridikoak egindako txosten juridikoak ere honakoa dioenean:

(...) hainbestearinokoa da enpresa funtzionamenduaren gaineko eragina, zuzendaritza sustatzaileak pisuzko arazoak izan behar dituela baldintzok ezartzeko, justifikazio-memorian jasotako zehaztapenetan inolaz ere gertatzen ez dena. (...)

Txosten juridiko horren ondoren Sailak justifikazio-memoria osagarri bat egin bazuen ere, 30 minutuko epea iruzurra eragotzi eta aurrez kontratatzeko baldintza betetzen dela bermatzeko neurria zela esanez, LEAk uste du aipatu argudioek ez dutela alokairuko ibilgailu gidaridunen funtzionamendurako hain murriztailea den neurri bat ezartzea justifikatzen.

22. Egiaztatuta dago berrikuntza teknologikoen alokairuko ibilgailu gidaridun zerbitzuak aurrez kontratatzeko betebeharra oso denbora laburrean bete ahal izatea posible egin dutela. Bada, hain zuzen ere horregatik, alokairuko ibilgailu gidaridunak taxien aurrean aukera bilakatu dira gailu informatiboak erabili ohi dituzten herritar askorentzat, zeintzuek merkatuan operadore berri bat izatearen onuradunak diren. Erabiltzaile horiek zerbitzuaren berehalakotasuna eta eraginkortasuna baloratzen dute, baita kontratazioaren unean alde aurretik prezio bat adostea ematen duen segurtasuna ere. Horrenbestez, administrazioak zerbitzua eskuratzeko ordu erdi itzaroteko ezarritako murrizketa, ibilgailua bera non dagoen kontuan izan gabe gainera, erabiltzaileen interesen kontrakoa da. Izan ere, alokairuko ibilgailu gidaridunak taxien aurretik kontratatzeraz eramaten duen ezaugarrietako bat ezabatzen du.

23. Alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreen ikuspuntutik, neurri horrek merkatuan jarduteko duten gaitasuna argi eta garbi oztopatzen du, operadoreen negozio eredu aplikazio mugikorrek erabiltzean oinarritzen baita neurri handi batean, eta, berez, zerbitzu gehienak kontratatu eta 30 minutu baino gutxiagoko epean egitea baita litekeena. Murrizketa hori, gainera, are gehiago indartzen da zerbitzu bakoitza



alokairuko ibilgailu gidaridunen Komunikazioen Erregistroari komunikatzeko beharra dela eta.

Kontratazioa gauzatu eta 30 minutu igaro arte zerbitzua eskaintzeko ezintasuna eta kontratua bete behar izatea eragozpena da alokairuko ibilgailu gidaridunentzat zerbitzu eraginkor bat eskaini eta merkatuan lehiatzeko, merkatutik kanporatuak izatea ere eragin lezakeena. Hori kaltegarria litzateke turismo-ibilgailuetako garraio modalitate horren erabiltzaileentzat, operadore kopurua murrizteak erabiltzaileentzat kostuak eta itzarote denborak areagotzea ekarriko bailuke.

24. Zerbitzua aldeztetik kontratatzen denbora minimo bat ezartzea, iraupena edozein dela ere, ez dago justifikatuta interes orokorreko inolako arrazoiengatik; erabiltzaileak kaltetzen ditu eta merkatuko lehia murrizten du.

Neurri diskriminatzailea da, soilik merkatuko operadore jakin batzuei aplikatzen baitzaie, hau da, alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreei; horrek, noski, taxien eta alokairuko ibilgailu gidaridunen arteko erregulazio-dualtasunaren eragin negatiboak areagotzen ditu. Neurri soberako eta justifikaziorik gabea izateaz gain, LEAk uste du gutxieneko edozein denbora ezartzea, iraupena edozein dela ere, neurritz kanpoko dela.

Erabiltzailea garraio mota hori ez erabiltzera darama, zerbitzuaren berehalakotasuna guztiz ezabatzen baitu, taxi zerbitzua aukera baliagarri eta eraginkor gisa desagerraraziz bi negozio ereduak elkarrekin lehian dauden aurretiko kontratazioaren segmentuan.

Ebidentzia enpirikoak egiaztatu du beste merkatu batzuetan zerbitzuak aurrez kontratatzen gutxieneko epe bat onartzeak alokairuko ibilgailu gidaridunen eragileak merkatutik irtetea ekarri duela. Horrela gertatu zen, adibidez, Bartzelonako Metropolialdeko Erregelamenduaren onarpenarekin, zeina ACCO Lehiaren Kataluniako Agintaritzak zein⁹ Merkatuen eta Lehiaren Espainiako Batzordeak¹⁰ aurkaratu zuten Kataluniako Justizia Auzitegi Nagusian. Uneotan auzitegi horrek bertan behera utzi du kautelazko neurri gisa zerbitzua aldeztetik kontratatzen ordubeteko epea, eta, ondorioz, geolokalizazio sistemak erabiltzen dituzten alokairuko ibilgailu gidaridunek, Uber enpresakoek kasu, hirian lanean jarraitzen dute.

Ondorio gisa, horrenbestez, LEAk murrizketa hori ezabatzea gomendatzen du.

25. Bezeroak edo 30 minutuko aurrerapenarekin zerbitzua kontratatu ez duten bidaiariak erakartzea eragozteko **bide publikoetatik zirkulatzeko debekuari**

⁹

http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20190715_NdP_la_04_2019_DEF.pdf

¹⁰ <https://www.cnmec.es/eu/node/376452>



dagokionez, gogoratu behar da hasiera-hasieratik alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreek mugatuta dutela euren jarduna aurretiko kontratazioaren segmentuan. Izan ere, Lurreko Garraioak Antolatzeko Legearen 182.1 artikulua arabera ezin dute bide publikotik zirkulatu bezeroen bila eta ezin dira helburu horretarako gaitutako geltokietan zain egon.

Horrenbestez, aipatutakoa aldeztu aurretik Estatu mailako araudian ezarritako murrizketa bat da eta ez du aldeztu aurretik dauden murrizketak areagotzea ekartzen.

26. Bide publikoan aparkatuta daudenean eskuragarri daudela ez bistartzeko betebeharrari dagokionez, beste behin ere neurritik kanpoko eta diskriminatzailea da, aurreko puntuan aztertutako bide publikoetatik bezeroak bilatzeko zirkulatzeko debekua are gehiago indartzen duena.

Beste behin ere neurri diskriminatzailea da, soilik alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreei eragiten baitie eta merkaturan lehiatzeko duten gaitasuna murrizten baitu.

Horrenbestez, LEAk murrizketa hori ezabatzea gomendatzen du.

27. Geolokalizazioa erabiltzeko debekuari dagokionez, bidaiariak bide publikoan erakartzea xede duena, LEAk uste du, aldeztu aurretik kontratatuzko gutxieneko denbora epe bat ezartzearekin gertatzen den bezala, lehia murrizten duen neurria dela, erabiltzaileak larriki kaltetzen dituen gainera. Izan ere, justifikaziorik gabe eragozten zaie erabiltzaileei zerbitzu-emailea euren lehentasunen arabera aukeratzea ahalbidetuko liekeen informazio bat izatea.

Neurri horrek are larriago bilakatzen du proiektu-dekretu honetako murrizketa nagusia, hau da, zerbitzuak 30 minutuko gutxieneko aurrerapenarekin kontratu beharra. Ez da beharrezkotzat jotzen horrela egitea, ezta alokairuko ibilgailu gidaridunen eraginkortasuna mugatzeko ikuspuntutik ere, behin 30 minutuko murrizketa ezarrita ez baitu jada zentzurik erabiltzaileek alokairuko ibilgailu gidaridunak geolokalizatu ahal izatea. Izan ere, horrela eginda ere, ibilgailuok ez dute zerbitzua emateko aukera izango 30 minutu igaro arte.

Neurri horrek alokairuko ibilgailu gidaridunen operadoreek eta taxi operadoreek erregulazioan dituzten ezberdintasunak areagotzen ditu beste behin. Izan ere, taxiak alokairuko ibilgailu gidaridunek erabiltzen dituzten antzeko aplikazio informatikoak erabiltzen hasi badira ere progresiboki euren zerbitzuetan, taxi operadoreek ez dute horrelako debekurik.

Horrenbestez, LEAk murrizketa hori ezabatzea gomendatzen du.



B. Xedapen indargabetzailea

28. Xedapen honetan berariaz **indargabetzen da** Herri Lan eta Garraioetako sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko Aginduaren 6. artikulua, non ezarri baitzen zein zen **gehieneko baimen kopurua** bidaiarien hiriarteko garraio publikorako Euskal Autonomia Erkidegoan turismo-ibilgailuetan. Zuzenbidearen aurkakoa izateagatik indargabetzen da, 16/1987 Legearen 48.3 artikuluan ezarritako proportzionaltasun-arauak baino murrizketa handiagoak ezartzen dituelako, apirilaren 20ko 3/2018 Errege Lege Dekretuak emandako erredakzioan, hain zuzen.

29. Ildo horretan, aipatu indargabetzea beharrezkotzat jotzen dela. Alde batetik, eraginkorki emandako baimen kopuruak aipatu aginduan ezarritako kuota gainditzen duelako. Bestetik, oinarritzko arauaren kontrakoa delako, 13/2018 Errege Lege Dekretuak ezarritako 1/30eko ratioa bera baino murriztaileagoa baita, erregulazioak autonomia-erkidegoei proportzio hori areagotzeko aukera ematen dienean eta inolaz ere ez murriztekoa.

3. Euskadiko erregulazioaren berrikuspen integrala

30. Aztertzen ari garen dekretu-proiektuan sartutako arloak ikusita, komenigarria litzateke turismo-ibilgailuetan egiten den bidaiari garraioaren jarduera arautzen duen Euskadiko arautegia era integralean berrikustea: Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legea (BGL) eta Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua (BTLE). Bi horiek arautu egiten dute bidaiarien garraioa turismo-ibilgailuetan, herri barrukoa nahiz herri artekoa, oso-osoarik EAEn egiten dena¹¹.

31. EAEn Ibilgailu Gidaridunak Alokatzeko Erregulazioari buruzko 2018ko abenduaren 13ko bere txostenaren ondorioetan LEAk zehazten zuenez, Errege Lege Dekretuak alokairuko ibilgailu gidaridunen jarduera erregulatzeko aukera berri bat irekitzen zien Estatuak eskumena eskuordetu dien autonomia-erkidegoei. Hori horrela, erregulazio

¹¹ 2/2000 Legea, ekainaren 29koa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duena. EHAA, 146. zk., 2000ko abuztuaren 1ekoa
243/2002 Dekretua, urriaren 15ekoa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua onartzen duena, EHAA, 233. zk., 2002ko abenduaren 5ekoa. Dekretu horrek honako honek aldatu zuen: 12/2007 Dekretua, urtarrilaren 30ekoa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua aldatzen duena. EHAA, 29. zk., 2007ko otsailaren 9koa.



hori egungo araudi autonomikora egokitzea gomendatzen zen, ondorengo araudiak gainditutako arloak ezabatuz. Gainera, autonomia-erkidegoko araubidea jarduera egiteko trantsizio-epaaldiko baldintzak erregulatzera sartzen zen heinean, dekretu-proiektuaren kasuan gertatzen den bezala, erregulazio onaren printzipioetara moldatu beharra aipatzen zuen, saihestuz ezartzea sarbide-oztopo gehigarriak eta jarduera egikaritzeko baldintza ez beharrezko, ez proportzionatu edo diskriminatzaileak.

Komenigarria litzateke Euskadiko araudia berrikustea bai alokairuko ibilgailu gidaridunei bai taxiei dagokienez, azken horien erabilera malgutuz. Araudiaren berrikuste hori egiten ari da dagoeneko beste autonomia-erkidego batzuetan, adibidez Madrilgo Erkidegoan, non taxi tarifa bat ezarri den gehieneko prezio batekin alde aurreko kontratazioaren segmentuan¹².

32. Ildo horretan, nabarmendu behar da dekretu-proiektuarekin ez direla konpontzen indarreko Euskadiko erregulazioan dauden inkoherentzia guztiak. Horregatik, araudia berrikusi egin beharko litzateke aurreikusteko moduko marko normatibo egonkor, integratu, argi eta ziurra izateko, ezagutzeko eta ulertzeko erraza, eta, horrenbestez, pertsona eta enpresek jardutea eta erabakiak hartzea erraztuko duena.

¹² 35/2019 DEKRETUA, apirilaren 9koa, Gobernu Kontseiluarena, aldatzen duena uztailearen 28ko 74/2005 Dekretuaren bidez onartutako Turismo Ibilgailuen Hiri Barruko Garraio Publikoko Zerbitzuen Erregelamendua. Madrilgo Erkidegoko Aldizkari Ofiziala. 86. zenbakia, 2019ko apirilaren 11koa.



V. ONDORIOAK

33. Dekretu-proiektua lehiaren ikuspuntutik aztertu ostean, LEAk komenigarritzat jotzen du honako txosten honetan adierazitako arloak berrikustea, justifikaziorik ez duten murrizketak ezabatzeko eta, hartara, marko juridikoa egokia izateko, erregulazio ekonomiko eraginkorraren printzipioekin bat egin dezan, betiere kontsumitzaileen mesederako.