

## EMILIO SIDERA-REN TXOSTENA

*Emilio Sidera Zuzenbidean lizentziaduna da eta Lurreko Garraioa Ikusatzeko Teknikarien Goi Kideriako funtzionarioa da. 1983an Asturietako Printzerriko autonomia erkidegora aldatu zuten, bertan Herri Lan, Garraio eta Komunikazio Saileko Errepide-Garraioen Zerbitzuko buru gisa aritu zelarik 1989ra arte. Urte horren erdialdean Sustapen Ministeriora itzuli zen. Egun Errepide-Garraioen Zuzendaritza Nagusiak Antolamendu eta Araudiko zuzendari nagusia da. Graduondoko ikasleei zuzendutako hainbat espezializazio ikastaroetan hartzen du parte eta baita lurreko garraioarekin lotutako hainbat argitalpen eta eztabaidagunetan ere.*

**G**arraioaren baimenen arabide juridikoa aldatzea ez da apetatsua. Europako garraioak, orokorrean, eta espainiarrak, bereziki, dituen erronken ondorioz gertatu da. Enpresak merkatuan gertatzen diren aldaketa handietara moldatu behar dira.

Begien bistakoa da merkatuan lehiakortasun maila asko igotzen ari dela, ingurunea bada ez baita Pirinioetan edo Portugalgo marran amaitzen. Geure enpresak Europako erkidegoko herrialde guztietan jarduten dira: erkidegoa hazten ari da etengabe eta ez dago inolako mugarik estatu kideetan sartzeko edo ateratzeko orduan.

Zenbait enpresa hazkundeaz baliatzen dira kanpoan lehiatzeko eta etorkizunari berme handiagoz aurre egiteko. Baina kanpora joatea planteatzen ez duten enpresak haztera behartuta daude, izan ere, hedatzen ari den merkatuan, hazten ez diren enpresa horiek gero eta txikiago bilakatuko dira.

Bestelako garrantzizko erronka nazioartekotzearena da. Aurretik aipatutakoarekin lotuta dago, baina ez da gauza bera. Merkatua zabaldu egiten da baina ez soilik garraiolariarentzat, bezeroentzat ere zabaltzen da. Bezeroek Europako lurralde batetik bestera mugitzea erabakitzen badute, eta garraiolaria bezeroei jarraitzeko gai ez bada, bezero horiek galdu egingo ditu. Hala ere, Europara gutxieneko finantza gaitasunik, tamainarik eta merkataritza harremanik gabe irtetea planteamenduz aila da. Zamarik gabe irtetea eragiketa zaila da.

Teknologia berriak beste funtsezko alderdia dira. Ia ez dute hitz egiten horiek ezartzeari buruz, baina argi dago enpresaburuen artean atzerapena dagoela horri dagokionez, eta hori paradigmatikoa da garraioaren kasuan. Bezeroaren eskakizunei erantzuteak ahalegina eskatzen du eta, teknologiari dagokionez, ezartzeko kostuak aintzat izanda, flota jakin bat izanda soilik izango da zentzuzkoa eta errentagarria.

Bestelako funtsezko alderdia merkaturatzea da: horixe da gure enpresa gehien ahulgunea. Hasteko, eta tamaina txikiari dagokionez, “garraiolari autonomo” termino zalantzagarria —autonomo izatea Gizarte Segurantzian kotizatzeke modu bat baino ez baita— gutxiago erabiltzeko proposamena egin nahiko nuke, azken finean, garraiolari hori enpresaburua baita. Garraiolaria, handia edo txikia izanik, teorian, merkatuan

lehiatzeko gainerako enpresaburuen baldintza berak dituen enpresaburua da. Hori dela eta, nahiago dut mikroenpresa edo enpresa txiki izendapena erabiltzea.

Dena dela, mikroenpresa horiek tradizioz arazo bat izan dute: horien bezero zein hornitzaileak enpresak beraiek baina askoz ere handiagoak dira, eta egoera hori ez da batere egokia kontratuko baldintzak hitzartzeko orduan. Bereizitako prentsak darabiltzan datuen arabera, 500 garraio-enpresa nagusien fakturazioaren % 50 rankingeko lehen 10 enpresen artean banatzen da. Hala ere, datuok aztertuz, 10 enpresa horietako batzuk kamioi bakarra ere ez dutela ikus dezakegu, eta kamioiak dituztenek ezin dutela eskaria beren flotarekin asetu. Horrek merkaturatzea nola eta zein taldetan pilatzen den erakusten digu eta baita, merkaturatze jarduteko tamaina eta gaitasuna ez izateagatik, azpikontratatuak izateak dakarren kostua ere.

Mikroenpresetako enpresaburuentzat aurre egiteko orduan zailtasunak dituen beste gaia prestakuntza da. Araudiaren betebeharretan garraiolaria enpresaburu bezala gaitzea proposatu zuten; geroago segurtasun sailburuak gai arriskutsuen garraioan gaitzea proposatu zuten eta orain gidariak hasieratik gaitzea eta etengabeko derrigorrezko prestakuntzaren aurrean gaude. Horrek guztiak, noski, kostua dakar. Kostua zuzenekoa da ikastaroa derrigorrez ordaindu behar delako eta ikastaroan dagoen gidariak ez duelako gidatzen. Zenbait mikroenpresak itxi egin behar dute ikastaroak irauten duen bitartean, enpresa handiek berriz, langileak txandakatzeko aukera dute.

Baina jada ez gara ari estatuko araudiak zehazten duen derrigorrezko prestakuntzaz soilik, baizik eta EBtik eratorritako araudia, lehiak gora egin ahala, gero eta zorrotzago izango denaz. Egun merkaturatze Europa guztia Europa guztiarekin lehiatzen da eta bezeroek gero eta prestakuntza eta kalitate gehiago eskatuko dute. Duela gutxira arte, bezero batek garraio-hornitzailearen kalitatea neurtu nahi zuenean, Espainiako garraio-enpresarik onenarekin alderatzen zuten. Orain, eta etorkizunean gero eta gehiago, Europako garraio-enpresa onenarekin alderatuko du. Kalitatea —eta ez soilik salneurria— eskatzeak gora egingo du, eta kalitatea prestakuntzarekin oso lotua dago.

Beraz, tamainak, nazioartekotzeak, teknologiak, merkaturatzeak eta prestakuntzak enpresaburuak aurre egin beharreko kostuak sortuko dituzte. Merkaturatzearen eskatuko du, baina horrek ez du esan nahi flota handiak dituzten enpresak soilik nahi dituztenik, oraindik ere ondo aztertu ez diren alternatibak baitaude: elkarlanerako hitzarmenak, kooperatibak, merkaturatzeko sozietateak, erosteko guneak eta abar. Nolanahi ere, Espainiako garraio-eskaintza berriro egituratzea beharrezko deneko ideia gailendu behar da, etorkizunari aurre egiteko enpresa sendagoak eta prestatuagoak lortzeko.

Testuinguru horretan azaltzen da, hain zuzen ere, Baimenen Araubide Juridikoaren aldaketa berria. Aldaketa horren aurrekaria izan zen 1999ko agindua, garraioaren kontingentzia kendu zuena eta garraioaren sektoreari enpresa trataera berria ematen hasi zena: txartelak jada ez ziren banaka salerosten, enpresak bloke bezala funtziona zezan eta aktibo guztiekin helaraz zezaten eskatzen zuten.

Arau hori aplikatuz izandako zazpi urteko eskarmentuaren emaitzak ez dira be-

hin betikoak izan, baina positiboak izan dira. Agindua aplikatzen hasi zirenean, 1999ko irailean, enpresa bakoitzeko ibilgailuen batez bestekoa ez zen 2ra heltzen. Enpresaren ereduak kamioia gidatzen zuen gizona zen, ez zegoen beste ezer. Egun, enpresa bakoitzak lau ibilgailu ditu batez beste. Enpresa mota hori oso txikia dela pentsa dezakegu, baina zazpi urtetan eta modu erlatiboan, enpresa handiagoa bilatzen egin den aurreakada erakusten du.

Mikroenpresa edo autonomoak (termino hori erabiliko dut hobe ulertzeko) jada ez dira mota erabakitzailea Espainiako garraio-eskaintzan. Izan ere, Espainiako flotaren % 50 bost ibilgailutik gora duten enpresena da (enpresa horiek ez dituzte zergak moduluka ordaintzen eta ez dute langile autonomoen erregimenean kotizatzen). Kamioi bakarra duen enpresaburua eskaintzaren % 15 da. Horrek zera esan nahi du: duela urte batzuk mikroenpresen sektorea hotzeritzen bazen, garraio-sektorea ohean sartzen bazen ere, egun, merkatuko alor hori hotzeritzen bada, garraioen merkatuak ez tula eta doministiku egiten du, baina normaltasunez lan egiten jarraitzen du.

Bestelako datu positiboak garraiolari eta bezeroen arteko harreman egonkorrek gora egin dutela eta kontsolidatu egin direla da. Geure enpresaren % 75ek harreman egonkorra dituzte bezero batekin edo gehiagorekin; lotura horiek guztiek bost urtetik gora irauten dute. Horrek guztiak 1999ko aginduaren emaitzak positiboak izan direla nabarmentzen du eta, ildo horretan, bide berean aurrera egiteko aurrerapausoa eman dugu. Helburu horrekin ere, 2001ean PETRAP lana onartu zuten; Plan horrek, behatuen bitartez, informazio ugari eman die planaz baliatzen jakin duten enpresaburuei.

Gero eta handiagoa den merkatuan zaila da enpresaburuarentzat bere negozioak nola eboluzionatzen duen jakitea, behar bezala lehiatzen ari den jakitea. Merkatuko Behatokia garraio-eskariaren eta sektoreen hazkundera edo beherakada neurtzeko Sustapen Ministerioaren webgunean dagoen tresna oso erabilgarria da. Kostuen Behatokia (enpresa sektorearen batez besteko eboluzioari dagokionez zein egoeratan dagoen ezagutzeko) eta Gizarte Behatokia (sektoreko langabeziari, kontratazio mailari, lan eskaintza eta eskariari, istripu-tasari eta abarri buruzko informazioa) ere badaude. Informazio bide horretan egindako azken berrikuntza Salneurrien Behatokia da.

Hain zuzen ere, 1999an abiarazitako ildo hori sakontzean kokatzen da ministerioaren agindu berria; horren aurrekaria 2006an, errege dekretuaren bidez, LGAL-ren Araudian egin zen aldaketa izan zen. Aginduaren funtsezko helburua enpresak dimentsionatzen eta egituratzen laguntzea da, eta baita enpresa kontzeptua sakontzen laguntzea ere, gero eta konplexuagoa den eskariaren aurrean, enpresek bere burua kudeatzeko duten gaitasuna, eraginkortasuna eta moldatzeko gaitasuna handituz.

Aldaketa ulertzeko lehen gakoa, jada ibilgailuei buruz hitz egiten ez dela da; horren beharrean, enpresa-baimen bakarrari buruz hitz egiten da, enpresaburuari duen ibilgailu kopuru adina kopia emango zaizkiolarik. Garraio-enpresa ibilgailuek soilik osatzen ez duteneko ideia finkatzea da helburua. Enpresan gidariak, administrazioko langileak, lokala, ordenagailuak eta abar daude. Argi geratu behar da, bada, zer den baimena eta zer diren baimenaren kopiak. Oniritzia duen baimena hurrengo urtean lehengora daiteke, baina oniritzia ez izateagatik balio gabetutako baimena ezin da lehengoratu, ez

delako berez lehengorutzen duen titulua, kontrolatzeko dokumentu hutsa baizik, ibilgailu hori duen pertsona garraiolari izateko gaitzen duen baimena duenaren berri ematen duen kontrol-dokumentua, hain zuzen ere.

Bigarren gakoa garraio-eremu bakarra ezartzen dela da. Estatuak —edo autonomia erkidegoek, eskumenak bere esku dituztenean— igortzen dituen baimen guztiak estatu mailakoak dira eta garraio-jarduerak Espainia guztian, inolako mugarik gabe egitea ahalbidetzen dute.

Hirugarren elementu gakoa agindua “bizirik” dagoen garraio-negozioa izatearekin lotutako enpresa kontzeptua indartzen saiatzen da, eta ez hainbeste —hori ere enpresa bada ere— garraio baimena izatearekin lotutakoa. Administrazio-titulua salerosi beharrean negozioak saleros daitezela bilatzen du. Izan ere, baimenaren igorgarritasuna igortzen dena negozio errentagarria izatearekin lotuta dago.

Horretaz gainera, garraio publikoa eta pribatua argi eta garbi banatu nahi dira, behin-behineko erregimenari buruzko zenbait nabardurarekin. Ezinezkoa izango da aldi berean garraio publikorako eta garraio pribaturako baimenak izatea: garraiolari profesionala zara ala ez zara. Dena den, garraiolari profesionalari ezerk ez dio eragozten, bezeroaren gain beharrean, bere gaiak eramatea. Enpresaburu batek, bere zamaz gainera, inoiz besteren zamarik eramateko beharra izan dezakeela susmatzen badu, garraio publikoko baimena eskatzera behartuta dago.

Bi modalitateen artean bereizketa garbia egiteak ez du esan nahi garraio publiko eta pribatu osagarria egiteko eskatzen diren baldintzak gerturatzea planteatzen ez denik. Orain arte garraio pribaturako erabiltzen den ibilgailua garraio publikorako erabiltzen dena baina zaharragoa izatea baimenduta zegoen. Legegileak egindako hausnarketaren arabera, garraio publikoaren produktibotasuna asko zere txikiagoa denez, amortizatzeko epe luzeagoa behar da. Hori egia da, irizpide makroekonomikoak erabili beharrean, enpresaburuaren ekonomian soilik pentsatzen badugu. Erregaiaren kontsumoan, ingurumenean eta bide segurtasunean pentsatuz gero, gaia asko aldatzen da. Hori dela eta, araudi berriak antzintasun-eskakizun berberak ezarriko ditu ibilgailu guztientzat eta enpresaburuak kalkulatu beharko du zein den aukerarik errentagarriena: garraio pribaturako flota edukitzea ala garraiolari profesional bat kontratatzea.

Agindu berrian aldaketa garrantzitsua egiten da baimenei dagokienez: garraio publikoaren alorrean ez da bereizketarik egingo ibilgailu astunen eta arinen artean. Mota guztietako unitateak dituzten enpresen kasuan, enpresako flota guztia barne hartuko duen mugarik gabeko baimena egongo da. Ibilgailu arinetara mugatutako baimena dutenek, ordea, garraio mota horrentzako estaldura izango dute soilik.

Aurretik ikusi dugun bezala, baimenen esparrua estatukoa izango da eta erreferentzia eta izapidetzea —eta dagokien kopiena— enpresaren helbide fiskalari dagokion probintziako garraio zerbitzuan egingo da. Garraio-baimen baten titular izateko baldintzak, funtsean, aurreko berberak dira: gaitze-profesionala, gaitasun ekonomikoa, ohorea eta abar. Dena dela, enpresak izan behar duen gidari kopuruari dagokionez, aldaketa garrantzitsua da. Agindua indarrean sartu aurretik, garraiolariak ibilgailuen % 80ri zegokion gidari kopurua izan behar zuen. Orain kopurua % 80koa izan behar da

urteko sei hil osotan (hori ez da egunen % 50). Ekitaldiko gainerako hiletan zehar, gidari kopurua txikiagoa izan daiteke. Planteamendu hori garraio mota jakin batzuen urtarokotasuna dela-eta egin da. Enpresaren bizitzako bi unetan soilik etorri behar dira bat ibilgailu kopurua eta gidari kopurua: garraiolaria ez den pertsonak baimena eskatzen duenean eta garraiolaria denak kopia kopurua zabaltzea eskatzen duenean.

Derrigorrez bete behar diren baldintza orokorrez gainera, aurretik garraiolari ez izanda baimena eskatzen dutenek bete beharreko bestelako baldintzak daude. Mugarik gabeko baimena eskuratu ahal izateko, gutxienez hiru ibilgailu jabetzen dituela, edota finantza-errentamenduan dituela frogatu behar du, eta hasierako flotak zama erabilgarriko 60 tona gainditzen dituela frogatu behar du. Horrek ez du esan nahi gutzira 60 tona batzen dituzten hiru ibilgailu izan behar direnik, baldintza horiek bananduta bete baitaitezke. Trakzio-buruak garraiatzeko gaitasunaren arabera zenbatuko dira eta, trakzio-buruak zein ibilgailu zurrinak baimendutako gehieneko zamaren edo garraiatzeko gaitasunaren arabera zenbatuko dira, egun indarrean dagoen legeriak baimentzen duen mugara arte.

Eragiketak ibilgailu arinekin soilik egiteko gaitasuna ematen dion baimena lortu nahi dutenentzat nahikoa izango da une horren ibilgailua jabetzearekin edota finantza-errentamenduan izatearekin. Bi kasuetan, hasierako flota osatzen duten ibilgailu edo ibilgailuen antzintasuna, lehen matrikulaziotik zenbatuta, ezin da 5 hilabetetik gorakoa izan.

Baimen berria eskatzen duten pertsona fisikoek bere izenean gaitze-profesionalaren agiria dutela frogatu behar dute, baina horrek ez du esan nahi derrigorrez berak gaitu behar duenik enpresa. Merkatuan aritzen diren enpresa guztiek gaitze izan behar badute ere, gaitzea enpresaburuarena berarena edo hirugarren batena izan daiteke. Eta, bestalde, baimena eskatzen duten pertsona guztiak gaituta izan behar dira (baldintza pertsonal gisa), enpresari ekartzen dion ala ez alde batera utzirik. Dena den, agindu hori indarrean sartu aurretik merkatuan zeuden, eta hirugarren baten bitartez baldintza hori betetzen zuten langileek horrela jarrai dezakete mugarik gabe, pertsona horrekin duten lotura apurtzen eta beste pertsona bat kontratatuz zuzentzen bada ere. Asmoa ez da, inola zere, merkatuan zegoenaren eskubideak murriztea, sartzen denari alorra markatzea baizik.

Garraio-baimena duten enpresek kopiak hiru modutara handitu ditzakete. Lehenak flotaren batez besteko antzintasuna eta kopia berria atxiki nahi zaioneko ibilgailua sei urtetik beherakoa denean kopia gehiago ematea jasotzen du. Horren arabera, ibilgailu berria erosten dutenek 12 urtetarako batentzako kopia eska dezakete.

Bigarrenik, ibilgailu berriak erosi arren, kopiak erosteko eskatzen den batez bestekora ez heltzeko moduko flota hain zaharrak dituztenek, bost hilabete baino gutxiago duten unitateentzako kopiak eskatu ahal izango dituzte.

Hirugarren moduak flota guztia bere baimenari uko egiten dion enpresa bati erosten dienei eragiten die. Kasu horretan behar adina kopiaren merezimendudun izango dira. Azken prozedura horren helburua fusioak eta beretzeak erraztea da.

Kopia kopurua murrizteko orduan, izapidetzea dagokion administrazioan egin daiteke, inolako arazorik gabe. Hala ere, badago salbuespen bat: baimen berria jasotzen dutenek ezin dute murrizketa eskatu, baimena lortu eta hiru urteko epean flota mantentzera behartuta baitaude.

Baimenen kopietara atxikitako ibilgailuak ordezkatzeari eta lehengoratzeko onespeneri dagokionez, ez da aldaketa handirik egongo. Igortzeari dagokionez, jada aipatu den irizpidea ezartzen da, hau da, dokumentu hutsak eskuratzearen ordezkari bizirik dauden negozioak eskuratzea. Baimena eskuratzen duen pertsonak berei zenean emandako gaitze-agiria izan behar du eta lagatzaileak, gutxienez, 10 urteko antzinatasuna izan behar du igorri nahi duen baimenaren titular gisa. Lagatzaileak ezin du flota —eskuz aldatu nahi duena— eragiketa egin aurreko bi urtetan. Kapitalgabetze argian murgilduta dauden negozioen salmentari mugak jartzea eta enpresa osasuntsuen salmenta piztea da helburua.

Baldintza horiek kasu guztietan aplikatuko dira, salbuespen bakarra dagoela: enpresaburuaren heriotza, erretiroa edo legezko ezgaitasuna dela medio egon daitezkeen nahitaezko jaraunleen alde. Egoera horietan baimena 10 urtetik beherako titulartasuna duten oinordekoei igortzerik dago, oinordetzan.

Garraio osagarriaren baimenei dagokionez, atxikita daudeneko enpresa igortzen denean soilik dira igorgarri.

Agingdua indarrean sartzearekin batera txartelak aldatuko dira. Hori garraiolariak bere baimenen onspena jasotzera doazenean egingo da. Une horretan enpresaren egoitzan gorde behar den txartela eta dagozkion kopiak emango zaizkio garraiolariari. Une hori heldu bitartean txartel zaharrak erabiliko dituzte.