

# 1 / 99 IRIZPENA

Bilbo, 1999ko urriaren 13

## I.- AURREKARIAK

Irailaren 14an, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordera Garraio eta Herrilan Sailaren agiria sartu zen. Agiri horren bidez, turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioaren Legearen proiektuari buruzko txostena eskatu da, hala xedatuta baitu Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen inguruan ekainaren 27an emandako 9/1997 Legearen 3.1.a) artikulua.

Lege proiektu horren aurrekaria Lur Garraioak Antolatzeko uztailaren 30ean emandako 16/1987 Legea da. Lege horren manu batzuk deuseztatu ziren Konstituzio Auzitegiak ekainaren 27an emandako 118/1996 Epaiaren bidez, Estatuak ezin baitzuen hiri garraioa arautu. Hori dela eta, Lege proiektu horrek xedatuta du Euskal Autonomi Erkidegoaren Autonomi Estatutuaren 10.32. artikulua gai horren gainean emandako eskumen eskusiboa, eta lege manu soil batera bildu ditu aplikatzen ari ziren arau sakabanatu guztiak. Era berean, epai horren bitartez, Autonomi Erkidegoko administrazio bakoitzari gai horren inguruan dagozkion eskumenak zehaztu dira, kontuan harturik Euskal Autonomi Erkidegoko Erakunde Erkideen eta Lurralde Historikoetako Foru Organoen arteko Harremani buruz azaroaren 25ean emandako 22/1983 Legea eta Toki Eraentzaren Oinarri buruz apirilaren 2an emandako 7/1985 Legea xedatutakoa.

Irailaren 15ean, Lege proiektuaren kopia bana bidali zitzaion batzordekideei, egoki irizitako proposamen eta irizkiak kasuan kasuko Batzorde Iraunkorren edo Lan Batzordean aurkezteko, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Araubideari buruzko Araudian ezarritakoaren arabera.

Urriaren 5ean, Ekonomi Garapeneko Batzordearen lan bileran Irizpenaren proposamena landu zen eta, 1999ko urriaren 13an Osoko Bilkurak proposamen hori onartzea erabaki zuen Irizpen honen amaieran aipatutako boto bereziarekin.

## II.- EDUKIA

Turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioaren Lege proiektuaren testuaren osagaiak ondokoak dira: zioen azalpena, zortzi kapitulu –hogeita hamar artikulua-, bi Xedapen Gehigarri, hiru Xedapen Iragarri, Xedapen Indargabetzaile bakuna eta Azken Xedapen bakuna.

### Zioen Azalpena:

Zioen Azalpenean turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioaren arautzearekin zerikusirik duen legeria dago adierazita. Martxoaren 16ko 763/1979 Errege Dekretuak (otsailaren 9ko 236/1983 Errege Dekretuak eta irailaren 1eko 1080/1989 Errege Dekretuak zatika aldarazita) zerbitzu horien oinarritzko eraentza juridikoa xedatu zuen; arau hori eguneratu zen Lur Garraioak Antolatzeko uztailaren 30ean emandako 16/1987 Legea eta irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuaren bidez, zeinek kasuan kasuko araudia onartu baitzuen.

Hala ere, manu batzuk deuseztatu ziren Konstituzio Auzitegiak ekainaren 27an emandako 118/1996 Epaiaren bidez, Estatuak ezin baitzuen hiri garraioa arautu. Izan ere, Euskal Autonomi Erkidegoaren Autonomi Estatutuaren 10.32. artikulua dio lur garraioei buruzko eskumen eskusiboa Euskal Autonomi Erkidegoari dagokiola. Lege horrek gerta litekeen hutsunea bete du, aplikatzen ari zen legeria sakabanatua batu du eta Euskal Autonomi Erkidegoko garraiolarien, eta erabiltzaileen beharrez eta eskakizunei aurre egiten saiatu da. Aurrekoa egin behar da ondokoa kontuan harturik: Euskal Autonomi Erkidegoko Erakunde Erkideen eta Lurralde Historikoetako Foru Organoen arteko Harremani buruz azaroaren 25ean emandako 22/1983 Legea eta Toki Eraentzaren Oinarri buruz apirilaren 2an emandako 7/1985 Legea xedatutakoa (Tokiko Erakundearen eskumenak).

### Gorputz xedakorra:

**1. artikulua** legearen xedea definitu du, hau da, turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioaren zerbitzuak arautzea.

**2. artikulua** xedatu du Legearen aplikazio esparrua Euskal Autonomi Erkidegoko lurraldetik bakarrik igarotzen diren edo bertan soilik ustiatzen diren hiri eta hiriarteko garraio publikoak dira; artikulua horretan, hiri eta hiriarteko garraioaren arteko bereizketa egin da eta garraio publikoen definizioa azaldu da.

**3. artikulua** ezarrita ditu Eusko Jaurlaritzari, Lurralde Historikoetako Foru Aldundiei eta Tokiko Erakundeei dagozkien funtzioak. Eusko Jaurlaritzaren eskumenak ondokoak dira: legeria egitea, arautze garapena gauzatzea, goi mailako ikuskerapena egitea, plangintza eta koordinazioari aurre egitea, autonomi erkidegorako baimen eta lizentzi arautegi orokorra ezartzea, garraio baimen eta lizentzien baldintzak ezartzea eta ibilgailu mota bakoitzari dagokion arautegia egitea. Lurralde Istorikoetako Foru Aldundien eskumenak ondokoak dira: kasuan kasuko lurraldeetako baimena eman edo ukatzea, administrazio plangintza eta antolakuntza eta, eskumen eremuan, ikuskatu eta zehatzea. Udalen eskumenak ondokoak dira: jarduera gauzatzeko lizentziak ematea eta, eskumen eremuan, zerbitzua eman, ikuskerapena egin eta zehapenak ezartzea arautzea.

**4. artikulua** dio Herri Administrazioek erabiltzaileei jakinarazi behar diete zerbitzuen baldintzez eta baldintza horien aldarazpenez.

**5. artikulua** arabera, garraiolariak lizentzia eta baimen egokia izan behar du bere kabuz edo beste baten kontura eta ordainsariaren truke Lege honetan jasotako garraio jarduerak egiteko.

**6. artikulua** ezarrita ditu, Lege honen arabera, baimen eta lizentzien jabea izateko behar diren betekizunak eta gidarien gaitasun profesionalari buruzko gutxieneko baldintzak.

**7. artikulua** adierazita du zeintzuk diren administrazio eskudunak jarduera hori egiteko behar diren titulua lutzeko.

**8. artikulua** ezarrita ditu lizentzia eta baimenek balio dutela auto-taxi jarduera egiteko bakarrik titular bakar batentzat, gidari bakar batentzat eta ibilgailu bakar eta zehatz batentzat.

**9. artikulua** bidaiariak garraiatzeko balio duten ibilgailuak da uzka xedatuta.

**10. artikulua** ezarrita ditu gidaria izateko gaitasun profesionalaren baldintzak. Era berean, artikulua horren arabera, lizentziaren titularrak gidaria izenda dezake lizentzia bakoitzerako; eta titularrak berak bermatu behar dio lizentziak eman dituen organismoari laneko eta gizarte segurantzako legeriaren betekizunak gauzaten direla, baita Lege honen arabekoak ere.

**11. artikulua** dioenez, lizentzia eta baimenaren titularrak ekonomikoki ustia dezake jarduera; artikuluan, ere zerbitzua emateari ekiteko epea dago ezarrita. Izan ere, dedikazioak eskusibo eta osoa behar du izan, Araudian jasotako kasuetan izan ezik.

**12. artikulua** dioenez, Lege honen babespean emandako zerbitzuak ibilgailuaren kapazitate osoaren kontratazioaren bidez eman ohi dira, araudi bidez jasotako kasuetan izan ezik.

**13. artikulua** arabera, zerbitzuaren xedea turismo ibilgailuetan pertsonak, ekipajea eta enkarguak hirian eta hirien artean garraiatzea da.

**14. artikulua** dioenez, garraiolariak berari eskatutako zerbitzua eman behar du, legerian jasotako kasuetan izan ezik.

**15. artikulua** zehaztuta du zerbitzua ematen duenak aurkeztu beharreko dokumentazioa.

**16. artikulua** eman daitezkeen zerbitzu motak zehaztu ditu. Zerbitzuak orokorrak edo bereziak izan daitezke; azkenengo horietarako, betekizun bereziak bete behar dituzten ibilgailu edo gidariez baliatu behar da.

**17. artikulua** ondokoak ditu xedatuta: tarifen inguruko eraentza -araudi bidez garatu beharko da-, horren onarpena eta ikuskerapen prozedura, eta Legean ezarrita ez dauden osagarriak kobratzeko berariazko debekua.

**18. artikulua**k dioenez, Lege honetan araututako zerbitzuak jarduera lizentziaren udalerrian hasi behar dira, Zerbitzu Emate Bateratuko Lurralde Guneetan, Eraentza Bereziko Guneetan edo zehaztu daitezkeen kasuetan izan ezik.

**19. artikulua**ren arabera, Zerbitzu Emate Bateratuko Lurralde Guneetan, udalerrri batzuen zerbitzuen arteko interakzioa dago, beraz, beren interakzio egokiak udalerrri bakoitzeko interesen gaindi doa; guneon baimen eraentza horretarako ezarriko den organo eskudunak erabakiko du.

**20. artikulua**ren arabera, Eraentza Bereziko Guneetan, portuak, aireportuak, trenbide geltokiak, autobus geltokiak, azokak, merkatuak edo antzeko jarduerak direla eta, trafikoa handia da, eta trafiko horrek eragina du udalerrri batzuetan. Egin-eginean ere, guneotan, zerbitzuaren jatorriko udalerrria ez diren beste udalerrri batzuetako lizentziadun ibilgailuek zerbitzua eman dezakete.

**21. artikulua**k dioenez, Euskal Autonomi Erkidegoko administrazioen, gai honekin zerikusirik duten administrazioen, arteko harremanak unean uneko legeriaren eta instituzio bakoitzari eratzkitako eskumen eremuen arabera eraenduko dira.

**22. artikulua**k ezarrita du Lurralde Historikoetako Foru Aldundiek sortutako Taxiaren Batzordeak administrazio erakundeen kontsulta eta aholkularitza organoak izango direla, Lege honek ezarritako markoaren eraentza, jarduera eremua, eskumenak eta osaketa kontuan harturik.

**23. artikulua**ren arabera, administrazioak jardueraren kontrol eraentza ezarriko du araudi bidez jasotako moduan, erabiltzaileen eta kontsumitzaileen eskubideak bermatuz.

**24. artikulua**ren arabera, administrazioak ikuskapena gauzatuko du Herri Administrazioei eratzkitako eskumeneren arabera eta kontuan izanda garraiolariak eta gidariak zeregin hori erraztu behar dutela.

**25. artikulua**n xedatuta dago nori dagokion administrazio erantzukizuna arau hauek babestutako jarduerak egiten dituzten garraiolari, gidari edo gainontzekoen zehapenen kasuetan; izan ere, legezketasun printzipioa babeste aldera, otsailaren 20an Herri Administrazioen zehapen ahalgoari buruz emandako 2/1998 Legea jo behar dugu.

**26. artikulua**k garraio urratze oso larri, larri eta arinak azaltzen ditu.

**27. artikulua**k erabiltzaileen urratzeak azaltzen ditu.

**28. artikulua**k kasu bakoitzean aplikatu beharreko zehapenak arautzen ditu.

**29. artikulua**k urratze eta zehapenen preskripzio aldiak jaso ditu. Preskripzio, geldiarazpen eta berrabiatzeko epearen zenbaketari dagokionez, Herri Administrazioen Zehatze Ahalgoari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legea igortzen gaitu artikulua horrek.

**30. artikulua**k zehapenak ezartzeko administrazio eskuduna eta zehapenok ezartzeko prozedura adierazten du.

**Lehenengo Xedapen Gehigarriak** baimena ematen dio Garraio eta Herrilan Sailari zehapenen zenbatekoak uneko egoera ekonomikoari egokitzeko.

**Bigarren Xedapen Gehigarriak** ahalmena ematen dio Eusko Jaurlaritzari lege hau garatu eta aplikatzeko behar den Araudia emateko.

**Lehenengo Xedapen Iragankorrak** legean jasotako araudia garatu arte aplikatu beharreko eraentza ordeztaila jaso du.

**Bigarren Xedapen Iragankorrak** azpimarratzen du ez dela beharrezkoa 1979ko martxoaren 16a baino lehen adjudikatu edo eskuratutako lizentzien egungo titularrentzako bateraezintasunari eta dedikazio eskusibo eta osoari buruzko Legean jasotako arautegia.

**Hirugarren Xedapen Iragankorrak** lizentzia edo baimen berrien kopurua adierazten du, EAERI dagokion arautegiko ratioen kopuru bera edo gehiago adjudika daitezkeela esanez.

**Xedapen Indargabetzaile Bakarrak** lege honen aurkako edo honekin bateraezinak diren beste xedapenak deusezten ditu, baldin eta lerrun berekoak edo beheragokoak badira.

**Azken Xedapen Bakarrak** adierazten du legea indarrean jarriko dela EHAAn argitaratu eta biharamunean.

### III.- IRUZKIN OROKORRAK

Proiektuaren bidez jakinarazten den ideia nagusia da lege honek eta geroagoko araudiak jasotako garapen arauak arautuko dutela “Turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraio publikoa”. Izan ere, legeak araudi horretara igortzen gaitu oinarritzko zenbait alde arautzeko. Horrez gain, zenbait artikuluk inplikaturik dauden administrazioen eskumenak eta kontrol, ikuskapen eta zehapen eraentza jaso dituzte.

Administrazioak adierazi du zerbitzuaren eskaintza arautu nahi duela eta, horretarako, garraio lizentzia eta baimenen gorabeherak zehaztuko dituela. Era berean, jakinarazi du Administrazioaren eskumenekoak direla merkatu honetako

prezioak (tarifak); azkenik, adierazi du “Zerbitzu Emate Bateratuko Lurralde Guneetan” eta “Eraentza Bereziko

Guneetan” soilik eman dezaketela zerbitzua beste udalerrri batzuetako lizentzia duten garraiolariak.

Zioen azalpenean eta testuan ez da azaltzen sektore honek zergatik geratu behar duen lege proiektutik eratorritako

araudiaren menpe. Baliteke zerbitzu hauek publikotzat jo daitezkeelako izatea. Nolanahi ere, ez dago argi Toki

Eraentzaren Oinarriei buruzko Legearen<sup>2</sup> 86.3 artikuluan sartu behar diren ala ez. Artikulu horretan “garraio publikoa eta bidaiariena” arautzen da.

#### **Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, lege hori aldatzeko zenbait iruzkin orokor**

**egin beharko lirateke.** Legearen oinarritzko artikuluen erredakzio berria horren oinarritzko ez diren beste artikulua batzuetako hobetze proposamenekin osatuko litzateke. Azken artikulua horiek Iruzkina Berezien atalera igortzen gaituzte. Sektorea antolatzeko gobernuaren borondateari dagokionez, argi dago sektorea arautu baino gehiago kontu honetan esku hartu nahi duela. Badirudi gobernuaren azken helburua egungo egoera finkatzea dela eta ez duela nahi sektorea antolamendu juri dikoak aintzatetsiko beste enpresa batzuei irekitzea. Lehiakortasuna mugatu behar horren ondorio dira ondokoak: proiektuan adierazitako tarifen politika eta mugaturik egotea lizentziari dagokion udalerritik kanpo.

---

<sup>2</sup> <sup>86</sup>. artikulua ondokoa dio,

“<sup>1</sup>. Tokiko erakundeek, neurriaren egokitasuna benetakotzeko espedientearen bidez herri ekimena egikaritu ahal izango dute ekonomi jarduerak egiteko, Konstituzioaren<sup>128.2</sup> artikuluan ezarritakoaren arabera”

<sup>2</sup>. Jarduera konkurrentzia askean egikaritzen denean Udal Osoko Bilkurak behin betiko onartu beharko du zerbitzua emateko kudeaketa zehatza

<sup>3</sup>. Ondoko funtsezko jarduera eta zerbitzuak izango dira Tokiko Erakundearen eskumenekoak: Uren hornidura eta saneamendua<sup>4</sup>; hondakinen bilketa, tratamendua eta aprobetsamendua, gas eta beroaren hornidura; hiltegiak, merkatuak eta lonja zentralak; bidaiarien garraio publikoa; hileta-zerbitzuak; Estatuak eta autonomi erkidegoek, euren eskumenen eremuan lege bidez ezarri ahal izango dute beste zerbitzu eta jarduera batzuetarako erreserba berbera

Jarduera horiek monopolio eraentzaren arabera egiteko artikulua honen 2. zenbakian xedatutakoaz gainera, Autonomi Erkidegoko gobernu organoaren onespena behar da”

Baina<sup>26</sup>. artikulua ondokoa du xedaturik:

“<sup>1</sup>. Udalerriek eurek edo elkartuta ondoko zerbitzuak eman behar dituzte beti (...)

<sup>4</sup> Horrez gain, 50.000 biztanle baino gehiagoko udalerritan: Bidaiarientzako hiri garraio kolektiboa eta ingurugiroa babestea”

Horrela beraz, erabiltzaileei kalterik ez egiteko, jarraian datozen aldaketak sartu beharko lirateke, baita aurrerago aipatu lerroaldeekin zerikusia duten lege proiektuaren oinarrizko atal batzuk gehiago sakondu ere.

### **Jarduera egikaritzea**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen arabera, 6. artikuluari zenbait epigrafe egoki gehitu behar zaizkio pertsona juridikoek ere jarduera egikari dezaten. Hori dela eta, “..., **persona fisiko eta juridikoak**..” adierazmoldea gehitzea besteak beste. Beste alde batetik ere, beharrezkotzat jo du e) Atala kentzea, “gaitasun ekonomikoak” ez baitu inolako zerikusirik gaitasun profesionalarekin, jarduera gauzatzeari dagokionez; eta “zintzotasuna” tipifikatzeko zaila den betekizun subjektiboa besterik ez da.

**8. artikuluari** dagokionez, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ustetan, 1. Atalean, “gidari bakar batek egindako” adierazmoldea azaldu beharrean, idazkera malgu eta orokorragoa izan behar da pertsona juridikoek Lege proiektu honetan araututako auto-taxi jarduera gauzatzea ahalbidetzeko; izatez, egungo idazkerak oztupoak jartzen dizkio sektorean enplegua sortzeko gaitasunari eta, aldi berean, pertsona juridikoek lizentziak eskuratzea saihesten du. Kontuan hartu behar da egungo egoeran lizentzia “pertsonalki edo taldeka ustia daitekeela alokairupeko gidarien kontratazioaren bidez ...” (martxoaren 16ko 763/1979 EDren 17. artikulua).

Aurreko lerroaldeetan aipatutako arrazoi berberak direla eta, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritzirako, 10. Artikuluaren 2. Atalean “persona” hitzari “edo pertsonak” adierazmoldea gehitu behar zaio, eta 3. Atalean, “gidari” hitzari “edo gidariak” adierazmoldea gehitu behar zaio.

### **Baimen eta lizentzien gehieneko kopurua zehaztea**

Lizentzia eta baimenen gehieneko kopuruari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak zerbitzuaren eskaintza arautzeko ahalgoa du. Nolanahi ere, Lege Proiektuan ez da esaten nolakoa izango den eskuhartzeko hori. Gainera, Lege Proiektuak ez gaitu araudira igortzen, nahiz eta beste batzuetan halaxe egin duen informazio gehiago lortzeko. Badirudi beharrezko dela gobernuari kontu hau argitzeko eskatzea eta legean adierazi beharko lirateke zeintzuk izango diren EA Eren lizentzia eta baimenen berrikuspena egiteko (gehiago edo gutxiago emango dituen) aldagai estrategikoak (biztanleria, turismoa eta abar). Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, besteak beste, beharrezkoa da 7. artikulua aldaraztea. 1.c) atalean dioenez, Eusko Jaurlaritzak du garraio lizentzia eta baimenen gorabeherak ezartzeko eskumena; hala ere, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen arabera, **“ukitutako administrazioei eta lurralde historikoei edota EA Eko Taxi Batzordeari entzun ondoren”** finkatu beharko lirateke.

Bestalde, Lege Proiektu honek ez du ezer jaso lizentzien transmisioaren inguruan, baina nola edo hala arauturik egon beharko litzateke. Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak uste du lege lerruna izan beharko luketela lizentzien transmisioa arautuko duten mekanismoek.

### **Tarifak**

Administrazioek esplizituki dio 17. artikuluan sektoreko prezioen politika (tarifak) “agintari eskudunak” ezarriko duela. Dena dela, ez da esaten nola eratu eta berrikusiko diren tarifok. Gainera, Lege Proiektuak ez gaitu araudira igortzen informazio gehiago lortzeko. Bestalde, ez du zehazten zein den tarifak ezartzeko “agintari eskuduna”. Puntu hau erabat ilun dago Lege Proiektuan. Argi eta garbi dago Administrazioak puntu hau gehiago zehaztu behar duela.

Ildo beretik, tarifa horiek ezin dira sektore osorako prezio bakartzat jo, erreferentziazko gehieneko prezioztat baizik. Hori dela eta, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak beharrezko dela uste du Lege Proiektuaren 17. artikuluko 1. atala aldatzea; horretara, Europako Erkidegoko eta sektore ekonomikoetako ekimen berriei ekinez, tarifak **“gehienekoak”** izango dira eta ez **“derrigorrezkoak”**.

## Zerbitzua emateko lurralde eremua

18, 19 eta 20. artikuluetan zerbitzua emateko lurralde eremua azaltzen da, baina 18. artikuluko salbuespenak ere jaso dira (Zerbitzu Emate Bateratuko Lurralde Guneak eta Eraentza Bereziko Guneak). Izan ere, 18. artikulua dio zerbitzua eman beharko dela lizentziari dagokion udal mugartean.

Ondoriozta dezakegu aipatu berri dugun arauaren helburua lizentzia eman duen udalerriko zerbitzua bermatzea dela, baina zerbitzuaren eskaintzari jarri zaizkion mugak kontuan izanik, gerta daiteke baimendutako zerbitzuak gehiegi erabiltzea gune batzuetan eta gutxiegi beste batzuetan. Beraz, komenigarria da 18. artikulua beste era batera erredaktatzea. Izan ere, lizentzia eta baimenen titularrek (berdin dio lurralde historiko berekoak diren ala ez) **zerbitzua emateko aukera izan beharko lukete, nahiz eta bidaiariak jaso dituen udalerriko lizentziarik izan ez. Aldez aurretik kontratatu diren ibilgailuen kasuan behintzat aukera hori onartu beharko litzateke.**

19 eta 20. artikuluek araudira igortzen gaituzte Zerbitzu Emate Bateratuko Lurralde Gune eta Eraentza Bereziko Guneen arauketari dagokionez. Hala ere, Lege Proiektuak ez du esaten Administrazioak zein irizpideren arabera definituko dituen eta badirudi zehaztu egin beharko litzuzkeela. Bestela esanda, legeak jaso beharko litzuzke Administrazioak salbuespen horiek arautzeko erabiliko dituen irizpideak. Horretara, harrigarria da Eraentza Bereziko Guneetan **ospitaleak** ez jasotzea eta, ekonomi edo **gizarte inguruabarren ondorioz**, egoera bereziak (jaialdiak, kongresuak eta abar) arautzen dituen hirugarren salbuespen bat sartzea.

Bestalde, Lege Proiektuak lurralde historiko eta udalerrien eremua arautu badu ere, ez du kontuan hartu lurralde arteko eta EAEko eremua. Hori dela eta, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak beharrezko dela uste 3. artikuluko 3. atalari ondokoa gehitzea: **“Eusko Jaurlaritzak hainbat lurraldeko zerbitzuak emateko baimenak eman edo kenduko ditu”**.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, beharrezko da 7. artikuluko b) ataleko azken lerroaldean **“lurralde historikoan”** adierazmoldea gehitzea, gainerakoarekin koherente izaten jarraitzeko. Bestalde, c atalaren azkenean hau gehitzea proposatzen du: **“Era berean, Eusko Jaurlaritzari dagokio hiriko eta hiriarteko garraio zerbitzurako baimena ematea, zerbitzu horrek EAEko lurralde historikoetako hainbat udalerriri hartzen dituenen.”**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak beharrezkotzat jotzen du atal berria sartzea 22. artikuluan **EAEko Taxi Batzordea** aipatzeko. Izan ere, lege honek berariaz jaso ditu Eusko Jaurlaritzak arlo honetan dituen eskumenak.

## Informazioa eta erabiltzaileen partehartzea

4. artikulua dio “ 3. art.an aipatutako Herri Administrazioek lege honetan araututako garraio zerbitzuak nola emango diren azalduko diete erabiltzaileei, baita egon daitezkeen aldaketak ere.” Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen arabera, Administrazio zehatz batek izan behar du erabiltzaileei informazioa emateko betebeharra, zeren administrazio bat baino gehiago dagoenez, erabiltzaileak babesik gabe gera daitezkeelako. Bestalde, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ustez, komenigarria da 4. artikuluko horri ondokoa gehitzea: **“Erabiltzaileek parte hartuko dute zerbitzuak emateko baldintzak ezartzean, horretarako arautuko den aholkularitza mekanismoaren bidez”**, 17.3 eta 22.6. artikuluetan informazioaz gaindiko funtzioak agertu baitira.

14. artikulua dio garraiolariak eskatu zaion zerbitzua eman behar duela, baina salbuespen kasu batzuk jaso ditu. Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, artikuluko horren azken aldean hau gehitu beharko litzateke: **“Garraiolariak beti justifikatu beharko dio erabiltzaileari zerbitzua zergatik eman nahi ez dion”**. Izan ere, 26-2.f)n urratze larrizat jotzen da zerbitzua ez ematea eta justifikaziorik ez izatea, hala ere, justifikatzeko moduko arrazoia dagoenean ere, ez da beharrezkoa erabiltzaileari azalpenik ematea. Euskadiko

Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen arabera, beharrezkoa da e) atalari “**legez**” gehitzea, salbuespenak lege lerrunaz arautu behar direlako.

15. artikulua, zerbitzua ematen duenak eraman eta erabiltzaileen eskura izan beharreko dokumentazioa jasotzen du. Legea garatuko duen araudiak arautiko du zein dokumentu erakutsi behar zaizkion erabiltzaileari. Aplikatu beharreko tarifek sortarazten dituzte kexa gehien, hori dela eta, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak komenigarria dela uste du legean hau aipatzea: “**aplikatu beharreko tarifak ikusgai izango ditu erabiltzaileak ibilgailuaren baretik**”.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak badaki hemen proposatutako aldaketek sektorearen egitura aldatu eta auto-taxien gidariei eta garraiolariei kalteak eragin diezazkieketela. Hori dela eta, Administrazioak eta alderdiek adostutako epe iragankorrak onartu beharko lirarteke.

Proposamen horiek aurrera egiten badute, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, Eusko Jaurlaritzak zerbait egin beharko luke auto-taxien sektoreak oligopolioetara edo lehiakortasuna murrizten duten eta hemen araututakoaren aurkako beste praktika batzuetara jo ez dezaten. Horretarako, Eusko Jaurlaritzak legea garatzen duen araudiaz edo bestelako arau batzuez balia liteke.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen aburuz, proposamen horiek kontuan hartzen badira, garraiolari, gidari eta erabiltzaileentzako onurak lortuko genituzke. Helburua da sektorea hobeto arautzea eta erabiltzaileari zerbitzuen kostua gutxitzea.

## IV.- IRUZKIN ESPEZIFIKOAK

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak uste du ondoko **Iruzk**in **Espezifik**oak egin behar zaizkiola Lege proiektuari:

### **Lege proiektuaren 2. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak 2. artikuluari buruzko aipamena egin nahi du.

Ondokoa dio artikulua horrek: “Legearen aplikazio esparrua Euskal Autonomi Erkidegoko lurraldetik bakarrik igarotzen diren edo bertan soilik **ustiatzen** diren hiri eta hiriarteko garraio publikoak dira”. Izan ere, “ustiatzen” terminoa legezko arazoak ekarri ditu lehenago ere. Izatez, Konstituzio Auzitegiak ekainaren 27an emandako 118/1996 Epaiak deuseztatu zuen Kataluniako Parlamentuak bidaiariak errepidez eta motoredun ibilgailuz garraiatzeari buruz emandako 12/1987 Legearen 2. artikulua. Artikulu horretan, legearen aplikazio esparrua ezarrita zegoen: “Kataluniako lurraldetik bakarrik igarotzen diren edo bertan soilik **ustiatzen** direnak”. Horren harira, Konstituzio Auzitegiaren epaiak ondokoa adierazi zuen: “...«Kataluniako lurraldetik bakarrik igarotzen diren edo bertan soilik **ustiatzen** diren garraioak» adierazmolde ilunarekin azaldu nahi denaz gain, Kataluniak bere lurraldetik bakarrik igarotzen diren garraioei baino ezin die aplikatu Kataluniako garraio legea; egin-eginean ere, kontzeptu hori adiera bakarrekoa eta oso argia da, beraz, ezin da bestelakorik ulertu, berdin-berdina ez bada. Hori dela eta, Gobernuaren lehendakariak aurkaratutako manua konstituzioaren aurkakoa dela esan behar dugu, beraz, deuseza da.”

Bestetik, 7.1-a) artikuluan, “**auto-taxi**” terminoa hasi zen erabiltzen, nahiz eta aurretik definitu ez; hortaz, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ustez, beharrezkoa da 2. Artikuluari “auto-taxi” terminoa gehitzea “turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioa” adierazmoldearen parekide gisa. Bukatzeko, “ibilgailuak gidariekin alokatzeko zerbitzuak” –legearen aplikazio esparrua definitzean,

zerbitzu horiek Lege horretan arautu dira-, Lege honen aplikazio esparrutik kanpo geratu beharko lirateke esplizituki.

#### **Lege proiektuaren 5. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, **“beste baten kontura”** adierazmoldea –artikulu horretan agertzen dena- nahasgarria izateaz gainera, garraiolariaren definizioa ulertzea zaildu egiten du, ondorioz, ezabatu beharko litzateke adierazmolde hori. Ez da ulertzen adierazmolde hori zerbitzuari ala lan harremanari buruzkoa den. Lan harremanari buruzkoa bada eta lege osoak xedatu duenaren kontra izanik, lizentziaren titularrak ezin du zerbitzua eman.

#### **Lege proiektuaren 7. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen aburuz, hiri garraiorako lizentzia orok hiriarteko garraiorako baimena behar duenez, hau da, lizentzia eta baimena banaezinak direnez, testuan agertu beharko litzateke baimena izateko, behar-beharrezkoa dela lizentzia edukitzea eta baimena baliorik gabe geratzen dela lizentziaren balioa iraungitzen denean. Beraz, 1-d) Atala gehitu beharko litzateke, eta horren testua ondokoa da: **“Udalak hiri garraiorako emandako lizentzia galdu edo kendu izanak hiriarteko garraioko baimena ezeztatzea ekarriko du automatikoki”**.

#### **Lege proiektuaren 8. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritzirako, izenburuaren idazkera teknikoki hobetu behar da eta **“lizentzia eta baimena”** jarri ordez, **“Lizentzia eta baimenez”** agertu beharko litzateke, artikulua berak pluralean aipatu baititu, Lege proiektuaren ia-ia testu osoan bezala.

#### **Lege proiektuaren 10. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, 2. Atalean, **“parágrafo”** jarri beharrean, **“párrafo”** ipini beharko litzateke.

#### **Lege proiektuaren 13. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen aburuz, **“ekipajea”** eta **“enkargua”** kontzeptuak definitu beharko lirateke.

#### **Lege proiektuaren 14. artikulua**

13. artikulua pertsona eta ekipajeak garraiatuko direla esan xedatu arren, ondokoa gehitu beharko litzaioke 14. Artikuluari: **“garraiolariak ezingo dute saihestu bezeroek ibilgailuan matelak edo bestelako fardeleria eroatea, baldin eta parrilan edo maletategian lekuri badago, ibilgailua urratzen ez badu, eta behar bezala jarri bada.”** Aipamen hori garrantzitsua izan daiteke gurpildun aulkiak erabiltzen dituzten elbarrien kasuan, ume aulkiak eramaten dituzten gurasoen kasuan eta abarretan. Horrez gainera, ez da ezer xedatu animaliak garraiatzeko erari buruz, eta aipamen hori garrantzitsua izan daiteke txakur gidaria duten itsuentzat edo maskota duten pertsonentzat.

Beste alde batetik, 14. Artikuluaren e) Atalaren ostean ondoko esaldia gehitu beharko litzateke: **“Gidariak gizabidetsu izan behar dira erabiltzaileekin”**.

#### **Lege proiektuaren 20. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen aburuz, 1. Atalaren idazkera teknikoki hobetu behar da, alegia: **“... cuales, vehículos ...”** agertu beharrean, **“...cuales, los vehículos ...”** jarri beharko litzateke. Era berean, 2. Atalean, gune horien artean, **ospitaleak** ere aipatu beharko lirateke.



### **Lege proiektuaren 22. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen arabera, 6. Atala aldatu behar da, hau da, ordezkaturako taldeez gain, talde horien kide kopurua ere adierazi beharko litzateke, baita euren arteko banaketa ere.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak 4. Atala aldatzea proposatu du, hots, “oportuno” jarri beharrean, “oportunos” adierazi beharko litzateke eta “licencias, obtención ...” agertu beharrean, “licencias y obtención” (erdarazko bertsioan).

### **Lege proiektuaren 24. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen iritziz, 1 Atala aldatu behar da, lerroalde horretan, ikuskapenerako “Administrazio organo eskuduna” identifikatu behar baita. Aldaketa horren arrazoiak ondorengoak dira: segurtasun juridikoa kontuan hartu behar delako eta organo horri (baina ez da aipatu zein den organo hori) oztupoak jartzea urratze oso larritzat jo delako (Proiektuaren 26-c) artikulua).

### **Lege proiektuaren 25. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ustetan, 1.a) eta 1.b) atalak aldatu behar dira: “horien titular” edo “ibilgailuaren jabe” adierazmoldeen ordeztasun, “urratzearen egile” adierazi behar da. Proiektuaren idazkera Eusko Legebiltzarrak otsailaren 20an emandako 2/1998 Legean xedatutakoaren kontrakoa da, non zehatz-mehatz ondokoa xedatu baita: “urratzearen erantzuleak horien egileak bakarrik izango dira” (8. artikulua).

### **Lege proiektu honen 26. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak Titulua aldatzea proposatu du eta “urratze mota” jarri beharrean, “Urratze motak”. Ondoko aldarazpenak ere proposatu egin du: 1.a) Atalean, “lizentzia edo baimena” azaldu beharrean, “lizentzia edo baimenak” adierazi beharko litzateke; 1-e) Atalean, “garraiolariari” agertu beharrean, “garraiolariari edo bere gidariari” (zerbitzua gidariaren bidez eman daiteke, zeina urratze horren egilea izan baitaiteke); 2-i) Atalean, “zerbitzua,” azaldu ordeztasun, “zerbitzua.” Jarri beharko litzateke; 2-m) Atalaren erdarazko bertsioan, “parágrafo” jarri beharrean, “párrafo” jarri behar da eta “art.” Agertzen den tokian, “artículo”.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak ere 2-p) Atala kentzea proposatu du, zuzentzeriazko erabakia oso handia baita. 3-c) Atalean, “edo oso larria”, 26-1-e) artikuluan taximetrotan ikuskapeneraren bidezko dokumentalari buruz xedatutakoaren arabera horrelaxe ulertu behar baita.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ustean, 1-d) Atala aldatu behar da, zerbitzua ematean edozein ez-zilegi penala egitea urratze larritzat jotzea gehiegikeria izan baitaiteke.

### **Lege proiektuaren 29. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen aburuz, 1. Atalean, urratze oso larrien preskripzio epea 6 hilabetera, larriena 3 hilabetera eta arinena hilabete batera gutxitu beharko litzateke. Modu horretara, administrazioaren arreta handitzeaz gainera, manu hau eta trafikoari buruzko legeria egokia parekatuko lirateke.

### **Lege proiektuaren 30. artikulua**

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak proposatu du 2. Atala aldaraztea: “Eusko Legebiltzarraren Legea” azaldu beharrean, “Legea” adierazi beharko litzateke; edonola ere, adierazmolde hori lehenengo artikuluan agertu beharko litzateke, non proiektu honetan Lege horri buruzko aipamena egin den.

Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak uste du turismo ibilgailuetako bidaiarien hiri eta hiriarteko garraioaren Legearen proiektuaren tramitazioa ondo egin dela, kontuan hartuta aholkularitza organo honek egindako iruzkinak.

Bilbon, 1999ko urriaren 13an

Lehendakariaren onespena

**Javier Mongelos Oquiñena**

Idazkari nagusia

**Javier Hernández Bilbao**

## **UGTko ORDEZKARIEK FORMULATUTAKO BOTO PARTIKULARRA**

Behean sinatu dugunok ados gaude Irizpen honen ildo nagusiekin, auto-taxi zerbitzua sektorearen erabiltzaile eta enplegatuentzat erabilgarriago bihurtzeko ideiarekin, gremialismoari uko egitearekin eta “gehiegiko kontzentrazioa” saihesten saiatzearekin, baina txostenaren aurkako botoa eman behar dugu, zertarako eta Legearen 6. artikuluari boto partikular bat aurkeztu ahal izateko. Artikulu horren lehenengo lerroaldeak ondokoa du xedaturik: “betekizunak bete dituztela benetakotzen duten pertsonak”; gure ustez, “pertsona fisikoak” aipatzea zehatzago da, baina Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Irizpena urrunago doa, “pertsona juridikoak” kontzeptua gehitu baitu.

Irizpenean kontzentrazio oligopolikoaren arriskuak –Eusko Jaurlaritzari arriskuok saihesteko gomendioa luzatu zaio- azaldu arren, gure aburuz, sektorearen ateak pertsona juridikoei, hots, enpresa jarduera “hutsari” zabaltzeak oztopo konponezinak ekarriko lituzke auto-taxiaren sektorean oligopolioak eta flotistak sartzea saihesteko orduan.

Edu bertsean, gure iritziz, Euskadiko Ekonomi eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak Legearen 5. Sekzioari buruz egindako iruzkinetan ondokoa jaso behar izango zatekeen: “gidariak amaiera jakinik gabeko kontratupekoak eta egun osoko lan saiokoak izan beharko dira”.

Bukatzeko, adierazi nahi dugu bat egiten dugula Batzordean erabilitako adostasunarekin; eta adostasun hori lor zitekeena izan da.

Sinatzaileak,

RAÚL ARZA VÉLEZ

FÉLIX PÉREZ CARRASCO

UGTko ordezkariak Euskadiko Ekonomi eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordean