

## 6/02 IRIZPENA

Bidaiarien Errepideko Garraioaren Legearen Aurreproiektuaren gainean.

Bilbon, 2002ko azaroaren 22an

### I.- AURREKARIAK

Urriaren 18an Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordera Garraio eta Herrilanen Sailaren idatzia heldu zitzaigun, non Bidaiarien Errepideko Garraioaren Legearen Aurreproiektuaren gaineko txostena eskatzen ziguten, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen ekainaren 27ko 9/1997 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarrita dagoen bezala.

Lege Aurreproiektu horrek Euskadiko Autonomia Estatuaren 10.32 artikulua gai honetaz ematen duen eskumen eskusiboa garatzen du, non trenbidearen, lurrazaleko, itsasoko, ibaiko eta kable bidezko garraioaren, portu, heliportu, aireportu eta Euskal Herriko Metereologia Zerbitzuaren gaietan, Konstituzioaren 149.1.20, artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe, garraio alorreko kontratazio zentro eta zama terminalen gaietan eskumen eskusiboak ematen zaizkion, Lurrazaleko Garraioen Antolamenduko ekainaren 30eko 16/1987 estatu mailako legea nahitaezko erreferentziatzat hartuta.

Lege Aurreproiektua jaso eta berehala Batzordeko Osoko Bilkurako kide guztiei kopia bana bidali zitzaizen, egoki irizten zieten proposamenak eta iritziak helarazteko eta proposamen eta iritzi horiek Batzorde Iraunkorrera edo dagokion Lan Batzordera bideratzeko, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamenduaren Arautegian ezarrita dagoen bezala.

Azaroaren 13an, Ekonomia Garapeneko Batzordeak lan bilera egin zuen, eta Osoko Bilkuraren onespenerako aurkeztu zen Irizpen proposamena formulatu zuen. Batzorde honen Osoko Bilkurak 2002ko azaroaren 22an izandako bileran proposamen hori onestea erabaki zuen.

### II.- EDUKIA

Bidaiarien Errepideko Garraioaren Lege Aurreproiektuaren testuan zergatien azalpena, berrogeita hemeretzi artikulua hartzen dituzten hamahiru Kapitulu, bi Xedapen Gehigarri, bi Xedapen Iragankor, Indargabetzeko Xedapen bat eta Amaierako Xedapen bat daude. Hona hemen horien guztien edukia, laburbilduta:

ZERGATIEN AZALPENA.

I. KAPITULUA – XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua.- Legearen xedea
2. artikulua.- Definizioak

II. KAPITULUA – ESKUMENEN ARAUBIDEA

3. artikulua.- Eskumenen araubidea

III. KAPITULUA – PLANGINTZA ETA KOORDINAKETA

4. artikulua.- Plangintza
5. artikulua.- Koordinaketa

IV. KAPITULUA – GARRAIO BATZORDEA

6. artikulua.- Garraio batzordea

V. KAPITULUA - ERABILTZAILEAK

- 
- 7. artikulua.- Eskubideak
  - 8. artikulua.- Erabiltzaileen betebeharrak
- VI. KAPITULUA – HERRI GARRAIOAREN JARDUERA BETETZEKO ARAUBIDE JURIDIKOA
- Lehenengo atala: Lanbidean aritzea
- 9. artikulua.- Betekizun orokorrak
  - 10. artikulua.- Salbuespenak eta irizpideen modulazioa
- Bigarren atala: Gaitzeko administrazio-tituluak
- 11. artikulua.- Araubide juridikoa
  - 12. artikulua.- Konkurrentzia librea
  - 13. artikulua.- Neurri mugatzaileak
  - 14. artikulua.- Eskualdakortasuna
- Hirugarren Atala: Jarduera aritzeko betekizunak.
- 15. artikulua.- Erregistroa
  - 16. artikulua.- Fidantza
  - 17. artikulua.- Ibilgailuak
- VII. KAPITULUA – BIDAIARIEN HIRIARTEKO HERRI GARRAIOKO ZERBITZUA
- 18. artikulua.- Irizpide orokorrak
  - 19. artikulua.- Ezartzeko erabakia
  - 20. artikulua.- Arau orokorra: administrazioaren emakida
  - 21. artikulua.- Herri prestazio zuzena
  - 22. artikulua.- Esklusibotasuna
  - 23. artikulua.- Iraupena
  - 24. artikulua.- Egilestea
  - 25. artikulua.- Aldarazpenak
  - 26. artikulua.- Trafikoaren areagotzeak
  - 27. artikulua.- Emakidak bategitea
  - 28. artikulua.- Eremuz eremuko emakidak
  - 29. artikulua.- Iraungipena
  - 30. artikulua.- Erreskatea eta uko egitea
  - 31. artikulua.- Zerbitzuaren kargu hartzea
  - 32. artikulua.- Bahimendua
- VIII. KAPITULUA – HERRI INTERESEKO GARRAIO ZERBITZUEN ARAUBIDE JURIDIKOA: GARRAIO BAIMENAK
- Lehenengo Atala: Baimen bereziak
- 33. artikulua.- Gutxi erabiltzen diren herri zerbitzuak
  - 34. artikulua.- Aldi baterako garraio erregularra
  - 35. artikulua.- Erabilpen bereziko garraio erregularrak
- Bigarren Atala: Beste baimen batzuk
- 36. artikulua.- Aukerako herri garraioa
  - 37. artikulua.- Garraio turistikoak
  - 38. artikulua.- Garraio pribatu osagarriak
- Hirugarren Atala: Jarduera baztertuak
- 39. artikulua.- Jarduera baztertuak
- IX. KAPITULUA – HIRI GARRAIOA
- 40. artikulua.- Araubide juridikoa
  - 41. artikulua.- Trafiko baterakideak
- X. KAPITULUA – JARDUERA LAGUNGARRI ETA OSAGARRIAK
- 42. artikulua.- Bidaiarien geltokiak
  - 43. artikulua.- Ezarpena
  - 44. artikulua.- Ekimena eta ustiapena

45. artikulua.- Kokapena  
 46. artikulua.- Erabilpenaren araubidea
- XI. KAPITULUA – TARIFEN ARAUBIDEA
47. artikulua.- Tarifak  
 48. artikulua.- Araubide berezia
- XII. KAPITULUA – IKUSKARITZA ETA KONTROLEKO ARAUBIDEA
49. artikulua.- Ikuskaritza araubidea  
 50. artikulua.-Kontrolako dokumentuak
- XIII. KAPITULUA – LURRAZALEKO GARRAIOEN ETA BEREN JARDUERA LAGUNGARRI ETA OSAGARRIEN ZEHAPEN  
 ETA KONTROLERAKO ARAUBIDEA
- Lehenengo Atala: Zehapen araubidea
51. artikulua.- Erantzukizuna  
 52. artikulua.-Urratzen definizioa eta sailkapena  
 53. artikulua.- Oso urratze larriak  
 54. artikulua.- Urratze larriak  
 55. artikulua.- Urratze arinak  
 56. artikulua.-Zehapenak  
 57. artikulua.-Berrito erortzea  
 58. artikulua.-Preskripzioa  
 59. artikulua- Eskumena eta prozedura
- XEDAPEN GEHIGARRIAK  
 XEDAPEN IRAGANKORRAK  
 INDARGABETZEKO XEDAPENA  
 AMAIERAKO XEDAPENA

#### Zergatien azalpena:

Zergatien aurretiatzko azalpenean esaten da Lurrazaleko Garraioen Antolamenduko uztailaren 30eko 16/1987 Legeak lurrazaleko garraioen antolamenduaz jardun zuela, oro har, estatuaren esparruan, legedi sakabanatu eta zaharkitua berritzeko xedeaz, baina garraioaren esparruko eskumenen banaketa Estatuko Administrazioaren eta Autonomia Erkidegoen artean kokatzen zuten konstituzio hatsarre jakin batzuek azpimarratu zituen eta, horren ondorioz, Konstituzio Epaitegiak konstituzioaren aurkakotzat eta, ondorioz, baliorik gabekotzat jo zituen ekainaren 27ko 118/1996 Epaian.

Hartara, Autonomia Estatuak 10.32. artikuluan dio lurrazaleko, itsasoko garraioen, garraioen alorreko kontratazio zentroen eta zama terminalen eskumen eskusiboa Euskal Autonomia Erkidegoari dagokiola.

Euskal Autonomia Erkidegoko bidaiarien autobusezko garraioaren alorra bere arauketaz hornitzea komeni dela kontuan hartuta, lege hau egitea erabaki da, bidaiarien eta, izatekotan, ekipaje edota mandatuen garraiorako bereziki atondutako ibilgailuetan egiten den bidaiarien errepideko hiri barruko zein hiriarteko garraioa araupetzeko, oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldean ibiltzen den garraioaren esparruan. Era berean, jarduera lagungarri eta osagarri gisa, bidaiarien geltokiak araupetzen dira.

#### Xedapenak:

**Lehenengo Kapituluak** Legearen xedea ezartzen du, hau da, oso-osorik Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldean ibiltzen den garraioaren esparruan, bidaiarien, ekipaje edota mandatuen garraiorako bereziki atondutako ibilgailuetan egiten den bidaiarien errepideko hiri barruko zein hiriarteko garraioaren eta, jarduera lagungarri eta osagarri gisa, bidaiarien geltokien arauketa. Garraio mota desberdinak definitzen dira, nolakoak diren arabera (herri garraioak, pribatuak eta ofizialak), eskainitako zerbitzuen aldioroko tasunaren arabera (erregularrak edo aukerakoak), eta garraio turistikoak.

**Bigarren Kapituluak** eskumenen araubidea eta Eusko Jaurlaritzaren (gaitasun profesionalaren ezagumena, araudien bidezko garapena, ikuskaritza gorena, plangintza orokorra, eta hiriarteko garraioaren tarifen finkapena), Foru Aldundien (plangintzaren garapena, eta hiriarteko garraioan aritzeko gaitzen duten administrazioko tituluak luzatzea, herri zerbitzuko emakida administratiboak, eta hiriarteko garraioaren ikuskaritza zuzena) eta Udalen artean (hiri barruko garraioa eta bidaiarien geltokiak) banaketa ezartzen ditu.

**Hirugarren Kapituluak** plangintzaz eta koordinaketaz ari da, garraio planak eta beste garraio modu batzuekiko koordinaketa bereziki aipatuz.

**Laugarren Kapituluak** Bidaiarien Garraio Batzordea eratzen da, Herri Administrazio desberdinentzat aholkulari eta kontsultarako organo izango dena, bidaiarien errepideko garraioaren gain.

**Bosgarren Kapituluak** Legean araupetutako zerbitzuak edo jarduerak erabiltzen dituztenen eskubideak eta betebeharrak definitzen dira.

Hiru ataletan banatuta dagoen **Seigarren Kapituluak**, herri garraioaren jardueran aritzeko araubide juridikoa araupetzen da. Lehenik eta behin profesioan aritzeko betekizunak ezartzen dira, baita salbuespenak eta irizpideen modulazioa ere, garraioaren berriazko izaeraren arabera. Bigarren atalean profesioan aritzeko baldintza pertsonalak betetzeaz gain, zerga, lan edo gizarte alorretako beren betebeharrak egunean dituztenei egiletsiko zaizkien jardueran aritzeko gaitasuneko titulu administratiboak zehazten dira. Garraio eskaintza, arau orokor gisa, konkurrentzia libreko sistemari lotuko zaio, baina eskusibotasuneko jarduerak eta neurri murriztaileak onartu ahal izango diren arren. Hirugarren atalean jardueran aritzeko betekizunak aztertzen dira, hala nola, Garraiolarien Erregistroan inskribatzea, fidantza bat ezartzea, edo ibilgailuek baldintza tekniko batzuk betetzea.

**Zazpigarren Kapituluak** bidaiarien hiriarteko herri garraioko zerbitzuak ari da, non zeharkako kudeaketa lehenesten den, herri zerbitzuko emakida administratiboan bidez eta eskusibotasunean (5 urtetik 8rako tartean), herri prestazio zuzenari ez-ohiko izaera ematen zaion bitartean. Hartara, 22. artikulutik 32. artikuluraino emakiden arauaketa dute hizpide.

Herri intereseko garraio zerbitzuen gaineko baimenei dagokienez, Legeak, **Zortzigarren Kapituluak**, baimen bereziak (gutxi erabiltzen diren herri zerbitzuak, aldi baterako garraio erregularrak, erabilpen bereziko garraio erregularrak) eta beste baimen batzuk bereizten ditu, salbuespen kasuak ere ezarritik.

**Bederatzigarren Kapituluak** hiri barruko garraioa araupetzen du, araubide juridikoa ezarritik eta hiri barruko eta hiri arteko zerbitzu erregularren koordinaketarako gutxienezko oinarriak jarritik.

**Hamargarren Kapituluak** bidaiarien geltokiez ari da, bidaiarien errepideko garraioaren jarduera lagungarri eta osagarria den heinean, eta ezarpena, ekimena eta ustiapena, kokapena eta erabiltzeko araubidea onesteko irizpideak aztertzen ditu.

Tarifen araubidea **Hamaikagarren Kapituluak** araupetzen da, non esaten baita tarifek zerbitzuaren izatezko koste guztiak eta enpresaren mozkin zentzuzko bat estaliko dituztela, eta administrazioari ahalmena ematen zaio tarifen berrikuspenera zer arautara doituko den ezartzeko, faktore objektiboek gain, emakida bakoitzaren produktibitatea ere kontuan hartuta, erabilpen orokorreko herri zerbitzu erregularrak direnean.

**Hamabigarren Kapituluak** ikuskaritzaren eta kontrolaren araubidea zehazten du, eta **Hamahirugarren Kapituluak** zehapenen araubidea, urratzeengatik administrazioaren erantzukizuna, urratzeen definizioa eta sailkapena, aplikatu daitezkeen zehapenak, baita berriro erortzea, preskripzioa, eta eskumena eta prozedura ezarritik.

**Lehenengo eta Bigarren Xedapen Gehigarriek** ezartzen dute Foru Aldundiek, Euskal Autonomia Erkidegoko lurralde esparrua gaintzen duten emakida zein zerbitzuen gainean, Estatu Administrazioarekiko egungo zein geroko Itunetatik datozen eskumenak gauzatuko dituztela, eta ahalmena ematen diote Eusko Jaurlaritzari zehapenen diruzko zenbatekoa moldatzeko, unean uneko ingurumaria ekonomikoen arabera.

**Lehenengo eta Bigarren Xedapen Iragankorrek** diote, Lege hau arautegien bidez garatzen ez den bitartean, legearen aurkakoa ez doanean, gai honetan indarrean dauden arauak aplikatuko direla, eta Lege hau indarrean jarri aurretik egiletsitako bidaiarien garraiorako herri zerbitzu erregularren emakidek indarrean jarraituko dutela, ezarritako epean, Lege honetan ezarritako erregimen juridikoaren mende.

**Indargabetzeko Xedapenak** Lege honetan aurreikusten denaren aurkakoak diren maila bereko zein txikiagoko xedapenak baliorik gabe uzten ditu, eta **Amaierako Xedapenak** dio Legea Euskal Herriko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta biharamunean jarriko dela indarrean.

### III.- OHARTARAZPENAK

#### Ohartarazpen orokorrak

Bidaiarien Errepideko Garraioen Legearen aurreproiektuak Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Herrilanen Sailak, bidaiarien errepideko garraioaren gainean uztailaren 30eko 16/1987 Legeak estatuaren esparruan ezarritako araudi orokorra osatzeko duen asmoa islatzen du. Garraioa oso garrantzitsua da gure erkidegoarentzat, gurea bezalako lurralde orografikoki zailean eta komunikazio dentsitate handikoan, ekonomiaren kohesioa eta garapena, baita gizarte mailakoa ere, besteak beste, garraioaren mende baitaude, baina, hala ere, eta horretarako behar diren eskumenezko tituluak eduki arren, orain arte ez zaio bidaiarien errepideko garraioaren legeen bidetiko antolamenduari ekin, eta biztanleen joan-etorrien alderdi desberdinak, alorraren eraketa, behar den esku-harmen maila eta eskumenen EAEko administrazio desberdinen arteko banaketa kontuan hartuko dituen arauketa propiorik gabe egon gara.

Lege aurreproiektu hau hala bidaiarien garraioaren alorrari nola, zerbitzuen balizko erabiltzaile gisa ez eze, komunikazioko beste modu batzuen, hala nola, automobil partikularren ondoreak jasan behar dituzten herritarren multzoari zuzentzen zaienez, interes orokorreko eta beharrezko Legea da, eta lege hau egitearen ekimena ontzat jo behar dugu.

Ez dago, ordea, 16/1987 legearen aldean gauza berri handirik, hura onetsi zenetik 15 urte igaro diren arren, eta ia hitzez hitz berridazten da lege hartan Bidaiarien Errepideko Garraioaz esaten zena. 16/1987 Legearen aldean dauden desberdintasun edo berritasunik garrantzitsuenak azpimarratzearen, ondokoak aipatuko ditugu:

- Eskumenen EAEko Eusko Jaurlaritzaren, Foru Aldundien eta Udalen arteko banaketa, Autonomia Erkidegoko Erakunde Erkideen eta Lurralde Historikoetako Foru Aldundien arteko Harremanen gaineko azaroaren 25eko 27/1983 Legearen arabera. Eskumenen banaketa honen barruan, plangintza orokorra, gaitasun profesionalaren ezagumena, hiriarteko tarifen finkapena eta ikuskaritza goren Eusko Jaurlaritzari dagozkio. Plangintzaren garapena, tituluak luzatzea, ikuskaritza zuzena eta emakidak egilestea Foru Aldundiei dagozkie. Azkenik, hiri barruko garraioa udal eskumena da, nagusiki. Azpimarratu behar da, halaber, bidaiarien geltokiak sortzeko behar diren baimenak ematea Foru Aldundien eskuetan uzten dela (16/1987 Legean eskumen hau, berez, Autonomia Erkidegoena zen), baina ez dira bidaiarien geltoki bat egiteko Autonomia Erkidegoen ekarpenen, ez eta Foru Aldundien eta Autonomia Erkidegoen gaitasun subsidiarioen gaineko xedapenak idazten.
- Hiri barruko garraioaren arauketa, 16/1987 Legean hauen gaineko erreferentzia konstituzioaren aurkakotzat jo zuen Konstituzio Epaitegiaren ekainaren 27ko 118/96 Epaiak (besteak beste, Lurrazaleko Garraioen Antolamenduko uztailaren 30eko 16/1987 Legearen 113. artikulutik 118rainokoak baliorik gabe utzi zituen epaiak). Bertan Hiri Barruko eta Metropoliko Garraioa araupetzen zen, eta baliorik gabe utzi ziren horiek araupetzea Autonomia Erkidegoen eskumen eskusiboa delakoan.
- Urratzeak xehetasun handiagoz zerrendatu dira.
- Bidaiarien errepideko garraioaren alorrean eskudunak diren erakunde desberdinei aholkuak eta argibideak emateko batzorde bat sortu da, bidaiarien garraioko Batzordea, alegia (estatu mailan dagoen Lurrazaleko Garraioen Kontseilu Nazionalaren antzera).

Badira garrantzi gutxiagoko beste kontu batzuk ere, hala nola, bidaia ofizialen kontzeptu berria sartu izana (lehenago ere agertu da autonomietako beste lege batzuetan, esaterako, Kataluniako Parlamentuaren 12/1987 legean).

Aitzitik, 16/1987 Legean agertzen ziren eta oraingo honetan falta diren hainbat absentsia ere ikusi ditugu (bereziki erabiltzaileen eskubide jakin batzuen bermearen edo konpainia emakidadunen aldetik eman beharreko informazioaren gaineoak), igarotako denbora tarte honetan gure gizartean garrantzi handiagoa hartu duten kontuen gaineoak.

Hartara, Aurreproiektu honetan garraioa bezain jarduera garrantzitsuaren oinarrian egon behar duen **jasangarritasunaren eta ingurumenaren errespetuaren hatsarrearen**<sup>10</sup> erreferentziarik ez dagoela aipa genezake. Era berean, garraio modu desberdinak koordinatu behar dira eta gehiago aditu behar zaie **intermodalitateari eta irismenari**.

Aurreproiektu hau oso teknikoa dela argudia liteke. Baina hala izanik ere, hori bezain egiazkoa da bertan (ekintzaz zein isiltasunez) ingurumenaren ikuspegia (Europar Batasunaren Maastricht-eko Tratatu, 1992ko otsailaren 7koa<sup>11</sup>) sartzeko batasuneko xedea betetzen ez duten politika orokor baten elementuak ageri direla, ez direla koordinaketaren eta intermodalitatearen irizpideak komeni den bezala zehazten eta, gainera, ez dela argi eta garbi definitzen nola banatzen diren eskumenak euskal erakundeen artean, beste hutsune batzuen artean.

Hiri kontzentrazioko prozesuak, mugitzeko beharrek, ibilgailu pribatuaren erabilpen handiagoak, ingurumeneko arazoek eta abar, ezinbesteko egiten dute mugitzeko arazoak konpontzera bideratuko den garraioaren politika integrala, Izan ere, garraioaren sare integratuaren intermodalitatea, edo erabiltzailek, bere joan-etorrien beharrak hobeto beteko dituen modura konbinatzeko aukera eskainiko dion garraio modu desberdinen koordinaketa eta integrazioa garraio politika batek bere helburuak lortzeko baliatu behar dituen bitartekoak dira, besteak beste.

Horregatik, sustatu nahi den politikaren filosofia, xedeak eta helburuak, funtsezko oinarriak definituko dituen eta garraioen sistema orokorra lurralde osoan, sistema horren eta beste lurralde esparru batzuetako sistemen arteko loturen mekanismoak garatzeko markoa ezartzeko aukera eskainiko duen EAEko Garraioen Planik ez dagoela azpimarratu behar da, zeren horiek ere politika hau garatzen duten legeetan islatu beharko bailirateke. Horren haritik, garraio konbinatuari ere ez zaio erreparatzen, eta garraio mota hori 16/1987<sup>12</sup> Legean bai jasotzen zen, jende askori eragin diezaioke-eta.

Garraio ereduari dagokionez, ezin da ezer aurreratu aurreproiektuak aipatzen duen **plangintzaren** definizioan, markorik ez dagoelako, garapenak **eskumenak banatzeko** irizpideak definitzera behartzen duen arren, eta irizpide horiek hautatzen den garraio ereduaren plangintzaren elementuak inplizituki daramatzate. Hartara, lehenik eta behin, marko orokorrak lege hau baldintzatu beharko luke, bidaiarien errepideko garraio sistema "harmoniko eta orekatua" eta bere koordinaketa intermodala zer diren zehaztuz (4.1 artikuluan definitzen den bezala). Izan ere, 5.1. artikulua intermodalitatearen gaian existitzen ez den legedi bat aipatzen du.

Eskumenen araubidearen gaineko II. kapituluaren eta plangintzaren eta koordinaketaren gaineko III. kapituluaren, eskumenak Eusko Jaurlaritzaren eta Foru Aldundien artean nola banatzen diren ez da argi bereiztuta ageri, eta horrek zalantza jartzen du garraio estrategia baten plangintza egin, abian jarri eta ikuskatzeko gai den erakunde bat egotea. Izan ere, ikusten dugu 3.1. artikulua Eusko Jaurlaritzari "plangintza orokorra" ematen dion bitartean, 3.2. artikulua Foru Aldundiei litezkeen kasu desberdinak agortzen dituztela dirudien hainbat kasutan "zerbitzuak sortu, egiletsi, bateratu, aldarazi, kendu eta erreskatatzeko" eskumenak ematen dizkie. Horregatik, geure buruari galdetzen diogu ez ote dagoen, abiapuntutik bertatik, eskumenen kolisiorik,

<sup>10</sup> Erreferentzia bakarrak geltokien kokapenaren gaineko 45. artikuluan daude.

<sup>11</sup> "2. artikulua. Hona hemen Europar Batasunaren helburuak:

- Ekonomia eta gizarte mailako aurrerapena eta enplegu maila altua sustatzea eta garapen orekatu eta jasangarria lortzea, batez ere barruko mugarik gabeko espazioa sortuz, ekonomia eta gizarte kohesioa sendotuz eta ekonomia eta moneta batasuna ezarri, bere garaian, moneta bakarra izatea ekarriko duena, Tratatu honen xedapenen arabera."

<sup>12</sup> 28. 1.artikulua. *Garraio konbinatua edo jarraitukoa zamatzaleekin edo erabiltzailearekin kontratu bakarra egonik garraio enpresa batek baino gehiagok jarraian garraibide batean edo gehiagotan gauzatzen dutena da.*

zeren Aldundien eskuduntzek zalantzan jar bailezakete plangintzaren koherentzia. Gainera, ez da argi geratzen nola lortuko den Autonomia Erkidego mailako garraio sistema harmonikoa, Aldundi bakoitzak bere lurralde esparruan jarduten badu, are gehiago, oraingo esperientzia lurraldeen arteko konexioetan, bereziki lurralde bateko eskualdeen eta beste lurraldeen arteko konexioetan, hutsuneak daudela denean.

Gainera, formazko hainbat inperfekzio daude. Hartara, 3.1. artikulua dio *"Eusko Jaurlaritzak plangintza orokorra ere egingo duela"* (hau da, besteak beste), 4.1. artikulua *"Administrazioak, garraio sistemaren multzoarekin lotuz oreka harmoniko eta orekatua ahalbidetzeko, lege honetan araupetutako garraioaren bilakaera eta garapena planifikatu ahal izango dituela"*. Ez da ondo ulertzen erabilitako terminologia desberdina: Eusko Jaurlaritzak ala beste administrazio bat den plangintzaren arduraduna eta, besteren bat izatekotan, nor den argitu eta erakunde bien plangintza esparruak zein diren azaldu beharko da. Bestalde, ez da ondo ulertzen *"planifikatu ahal izango du"* zergatik erabiltzen den ere, zer... Administrazioak planifikatu ezean, eskumenak dituen Administrazioa bera ez den beste zein erakunde arduratuko da "garraio sistemaren .... garapen harmoniko eta orekatua" lortzeaz?

**Alorraren antolamenduari** dagokionez, garraioetako europar politika erkidearen funtsezko jarraibideetako bat hurrenez hurreneko administrazioek estatu mailan oso ondo araupetutako garraio merkatua merkatu ireki, estatu askotako bihurtzea da, non erabiltzaileei eskaintako zerbitzuen kalitatea arauketarako giltzarria izan dadin. Gainera, garraio sistemaren defizit ikaragarriek lehiaren hatsarrearen defentsari arreta handiagoa jartzea justifikatzen dute. Horregatik, lege aurreproiektu honetan argi azaltzen ez den beste gai bat **bidaiarien errepideko garraioaren prestazioaren lehiaren defentsarena** da. Izan ere, garraio eskaintza, arau orokor gisa, konkurrentzia librearen mende egongo dela dioen irizpidearen (12. art.) eta emakida itxien lehenespenaren eta administrazioaren esku-harmen sakonaren artean (10 artikulua honetaz ari dira) nolabaiteko kontraesana dagoela ikusten dugu eta, hartara, halako zerbitzuen erabiltzaileen eskariaz baino garraio eskaintzetan esku hartzeaz gehiago arduratzen den legea daukagu aurrean. Baina lehia librea sustatzeaz gain, herri agintaritzek lehia hori erabiltzaileen interesen aurkako izan ez dadin zaintzeko mekanismoak ezarri behar dituzte. Horregatik, Euskadiko EGBk lehia librearen arauak eta hatsarrean halabeharrez zaindu behar direla ohartaraztea komeni dela uste du, alorrak hemen proposatzen diren alorraren arauketaren terminoen aurkakoak diren eta nahi ez diren oligopolioetarantz edo lehiaren beste praktika murritzaila batzuetarantz jotzea saihesteko, eta 12. artikulua ondokoa gehituz osatzea komeni dela ere pentsatzen du: *"Eusko Jaurlaritzak lehia librearen hatsarrearen sustapena eta defentsa zainduko ditu"*.

Aurrekoarekin lotuta dagoen beste gai bat **tarifen** ezarpena eta zehaztapena da. 47. artikuluan, Administrazioak esplizituki dio alorreko tarifak edo salneurrien politika "administrazio eskudunak" finkatuko duela, eraketazko faktoreak aipatu gabe eta berrikusteko prozeduren gaineko abaniko zabala utziz, horixe denean, hain zuzen, erabiltzaileengan eraginik handiena duen faktoreetako bat. Beraz, Administrazioari puntu honetan zehaztasun handiagoa eskatu behar zaio. Puntu berari dagokionez, esan behar dugu tarifa horiek salneurri bakar gisa barik, erreferentziazko salneurri goren gisa ezar daitezkeen komeni dela. Horregatik, Euskadiko EGBk uste du Lege Aurreproiektuaren 47. artikulua 2. atala aldarazi behar dela, onetsitako tarifak "gorenak" izan daitezkeen, eta ez bakarrak (batasuneko araudiaren eta alor ekonomikoak araupetzeko ekimen berrien ildotik), eta tarifak eratzen dituzten faktoreen xehetasunak argi daitezkeen. Gainera, tarifak ezartzen direnean erabiltzaileen tokia babestu behar dela kontuan hartu behar dela jasotzeari beharrezko irizten diogu, 16/1987 Legearen 18.2 artikulua<sup>13</sup> dioen bezala, baita herri zerbitzua den heinean izan daitezkeen gizartearen beharrei erantzuteari ere, horiengatik kalte ordainik ematen den ala ez berdin delarik.

<sup>13</sup> 18.2. Arestiko puntuan aurreikusten den halabeharrezko tarifen ezarpena, erabiltzaileen edota garraiolarien tokia babesteko, garraio zerbitzuen edo jardueren jarraitasuna ziurtatzeko edo zerbitzu edo jarduera horiek baldintza egokietan egiteko xedeei lotutako garraioaren antolamendu arazoiek eragingo dute.

Horren haritik, ez da konpainia emakidadunek tarifak zuzen aplikatzeko datuak eman behar dituztenik ere xedatzen, 16/1987 Legeak<sup>14</sup> egiten duen bezala:

*"19.6. Emakidadun batek emakidaren gainean emakidaren gaineko datu estatistikoak arautegietan ezarrita dauden terminoetan aurkezten ez badira, legez litezkeen zehapenak direnak direlarik, ez da emakida horren tarifarik berrikusiko harik eta hutsune hori konpontzen ez den arte.*

*Emakidadunak eskainitako datu horiek isiltzeak, okerrak izateak edo gezurrezkoak izateak, legez ezarritakoaren arabera kasuan kasu etor litezkeen zehazpena dena delarik, behin horiek antzematen direnean datu horiek kontuan hartuta kalkulatu den berrikusitako tarifak zuzentzea ekarriko du, baita kasuan kasu gerora onetsitako guztiak ere."*

Ondorioz, eta hutsune horietako batzuk konpontzeko, gure ustez, Lege Aurreproiektu honen hatsarreen zuzen definitzeko, Lurrazaleko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legearen Hasierako Goiburuaren Bigarren Kapituluaren eratzan duten 3. eta 4. artikuluetan jasotako hatsarre orokorrak aitortuz hasiera komeniko litzateke, eta "Hatsarre orokorrak" izenburupean, behar bezala idatzita, Lege Aurreproiektuan 2. artikulua berri batean jaso litezkeenak, honelaxe:

- "2.1. Art. Bidaiarien errepideko garraioen sistemaren antolamendua eta funtzionamendua ondoko hatsarretara doituko da: a) EAE osoan garraio sistema koordinatua ezarri eta mantentzea, osatzen duten sareen, zerbitzuen edo jardueren eta erakunde eta Herri Administrazio eskudun desberdinen koordinaketaren edo interkonexioaren bidez. b) Erkidegoaren beharrak gogobetetzea, eragingarritasun mailarik gorenez eta gizarte kosterik txikienez. c) Ingurumenaren errespetua.*
2. 2. A) Art. Herri botereek herritarren garraio beharren gogobetetze egokia sustatuko dute, segurtasuneko baldintza proposetan, gizarteko kategoria behartsuenei eta ahalmen urriko pertsonen bereziki adituz, baita urrun dauden edo heltzeko zailak diren eremu edo herrietan ere. B) Garraio sistemaren eragingarritasuna, edonola ere, eskueran dauden baliabideen erabilpen egokiaren bidez ziurtatuko da, baliabide horiei etekin handiena ateratzea ahalbidetuz. Herri botereek, horri dagokionez, jardueren koordinaketa, irizpideen batasuna, eta administrazioaren kudeaketan prozedurak lastertu, erraztu eta eragingarriak izan daitezkeen zainduko dute. C) Herri botereek garraio modu eta enpresa desberdinen arteko lehiaren baldintzen harmonizazioa bilatuko dute, lehia ez-zintzoko egoerak saihestera joko dute eta erabiltzaileen hautapen librearen eskubidea eta enpresa kudeaketaren askatasuna babestuko dituzte, horiek baliabideen aprobetxamendurik gorena sustatzeko eta zerbitzuak erabiltzaile guztiei modu eragingarriak emateko beharrezko ondorioz berez datozen arazoengatik soilik mugatu ahal izango baitira."

Bestalde, gure ustez, eskola garraioa, bere ezaugarri bereziengatik eta garrantziarengatik, herri garraio erregularraz bestelako kategoria baten modura definitu behar zatekeen (non, kasu partikular gisa, hiriburu desberdinen artean eta unibertsitate campus desberdinen artean egiten dena aipatu behar dugun), esaterako, *bidaiak ofizial* deritzenekin egiten den bezala. Ez ditugu gogora ekarri behar halako garraioetan jasan izan diren istripuen arazoak, ez eta esparru desberdinetatik berariazkoak direla aitortu eta ezar dadin egiten diren eskariak ere, Aurreproiektu honek urratzen atalean behintzat egiten gogora ekartzen omen duen bezala.

<sup>14</sup> Zerga, Administrazio eta Gizarte Mailako Neurrien gaineko abenduaren 27ko 24/2001 Legeak (BOE 2001.12.31) aldarazia 80. artikuluan. Lurrazaleko Garraioen Antolamenduko uztailaren 30eko 16/1987 legearen aldarazpena. Bidaiarien errepideko garraioen erabilpen orokorreko hiriarteko herri zerbitzu erregular iraunkorrei dagokienez, tarifen aldioroko berrikuspen orokorraren eta kontularitzako betebeharren gaineko arauak.



Horretaz aparte, 35. artikulua halako garraio motari bereziki eragin liezaioke. Hartara, 35. artikulua horretako 2. atalak dio "sortutako beharrak ondo arta ditzakeen erabilpen orokorreko beste zerbitzu baterakideren bat dagoelako, erabilpen bereziko zerbitzu baten ezarpena baimentzerik ez dagoen suposamenduak ere berdin erabakiko dira, batez ere trafiko gutxikoa, errentagarritasun gutxikoa edo landa izaerakoa denean, baita, izatekotan, zerbitzu horrek direneko kolektiboen berariazko garraioa egin behar duenean, zer baldintzatan egingo duen ere."

Gure iritziz, eskubide honen izatezko aplikazioak distortsioak eragin ditzake merkatua, zeren eskola ibilkizun asko bidaiarien garraio erregularren ibilkizunen berdinak izan baitaitezke, eta horrela, enpresa emakidadun batek eskubide horri eutsi eta eskola garraioaren %100 bereganatzeko aukera izango bailuke. Gerta litekeen arazo horren aurrean, agintariek kasu hauetan ez aplikatzea edo aplikazioa modulatzeko aukera daukate, edo bestela Lege Aurreproiektu honetako 35. artikuluan aurreikusitako garraioen sailkapena aldarazi, eskola garraioa herri garraio erregularraz bestelako kategoria gisa hartuta, eta horixe da, gure ustez, aukerarik egokiena.

**Bidaiarien Errepideko Garraioaren Batzordeari** dagokionez, gure ustez eginkizunak xehetasun handiagoz zehaztu behar dira, 16/1987 Legeak egiten duen bezala, zeren bestela berariazko edukirik gabeko beste batzorde bat sortzeko arriskua baitago. Hartara, ondoko legoke eginkizun horien artean ondoko hauek sartzea:

- a) Tarifak finkatzeko prozeduretan informatzea, eta Administrazioari bere ustez garraio zerbitzu eta jardueretan aplikatu beharko liratekeenak proposatzea.
- b) Administrazioak eskatuta, aldi berean baimenaren behin betiko etena edo emakidaren iraungipena dakarten zehapenak ezartzeko prozeduretan informatzea.
- c) Administrazioari laguntzea, administrazioak aurreikusten duen erara, zerbitzuaren kontrolaren eta kudeaketaren dokumentuei eta gaitasun profesionalari dagokionean.
- d) Bidaiarien geltokiak sortzea sustatu eta Administrazioari horretan laguntzea.
- e) Administrazioak egiten dizkion kontsulta guztien gaineko txostenak egitea.
- f) Bidaiarien errepideko garraioen gaian ematen diren xedapen guztiak prestatzeko prozeduran parte hartzea. Garraio Planen prestakuntzan txostenak egitea, baita Administrazioari errepideko garraioen, eta errepidekoen eta beste garraio modu batzuen koordinaketari dagokionez beharrezko irizten zaien neurriak proposatzea ere.
- g) Legez edo arautegien bidez bere eskuetan jartzen diren eginkizun guztiak betetzea."

Erabiltzaileen erosotasunean eta garraioen intermodalitatean eragina daukan **bidaiarien geltokien** kontuari dagokionez, Aurreproiektuak dio horri buruzko proiektua deneko Udalak aurkeztu behar duela, berari baitagokio Foru Aldundiak onesteko ekimena bideratzea, finantzaketan nork eta nola parte hartu behar duen ezartzen ez denean. Horregatik, Lege Aurreproiektu honetako 44. artikuluan 16/1987 Legearen ondoko idazketa hau sartzea komeniko litzateke (129.4 artikulua):

- 4. Deneko Foru Aldundiak, eta izatekotan Eusko Jaurlaritzak, geltokiak eraiki edota ustiatzeko finantzaketako ekarpenak egin ahal izango dituzte. Halakoetan, ekarpen horiek egiten dituzten erakundeek geltokiaren kudeaketa administratiboan parte hartu ahal izango dute, zehazten den modura.
- 5. 43. artikuluko 2. puntuan aurreikusten denaren arabera, bidaiarien geltoki bat jartzea komenigarri egiten duten ingurumariak biltzen direnean, eta Udalak horretarako ekimenik bideratu ez badu, deneko Foru Aldundiak edo, izatekotan, Eusko Jaurlaritzak, ofizios zein partikularrek eskatuta, hori egin dezan agindu ahal izango diote, eta agindu hori ezesten bada edo arauz zehazten den denbora aginduari jaramonik egin gabe igarotzen bada, deneko Foru Aldundiak edo, eskuduna denean Eusko Jaurlaritzak, geltokia eraiki eta ustiatu ahal izango dute, eta artikulua honetako 2 eta 3. puntuetan ezarritako arauak aplikatuko dira.

Geltoki horien non kokatuko diren zehazteko, aurretiaz profesionalari eta geltokiak eragiten dien bidaiarien errepideko garraioaren erabiltzaileei entzun beharko zaiela.

Azkenurreko kontu bat dago, iruzkindu nahi genukeena, hau da, gure iritziz, errepideko garraioen alorrean atsedendien eta gidatzeko denboren gaineko urratzeak zehatzeko araubidearen gaineko europar arauketaren transposizioa desberdina dela (1985eko abenduaren 20ko Kontseiluaren Batasuneko 3820/1985 Arautegia), hemen, zehatzen diren egoeretan, egunez gehienez zenbat ordu gida daitekeen eta etengabe zenbat orduz gida daitekeen kontuaren gainean zehapenen larritasuna murrizten baita, denbora etengabe horiek atsedendiekin batera tratatzen direlako.

Azkenik, arautegien bidezko ondorengo garapenera gehiegitan jotzen dela azpimarratu behar dugu, berriro ere, kasu askotan gai ugari sistemaren funtsezko kontuetan nola edo zertan oinarrituz garatu behar diren argitu gabe uzten da-eta. Edukiz hutsik dagoen praktika honekin, Legeak berak subjektu desberdinak nahieraren mende uzten ditu, eta halako mailako araudi batek behar duen eztabaida ebasten dio. Oraingo aurreproiektuan ondorengo arautegien bidezko garapena 59 artikuluetatik 32tan aipatzen da.

### **Berariazko ohartarazpenak**

Iruzkun orokor horiek egin ondoren, Euskadiko EGBk Bidaiarien Errepideko Garraioaren Lege Aurreproiektuaren gainean ondoko berariazko ohartarazpen hauek egin behar dituela uste du:

#### **2. artikulua. Definizioak.**

Euskadiko EGBk 5. atala aldaraztea komeni dela uste du, artikulua horri 6. atala, berria, gehituz.

Garraio turistikoek ari den *5. atalean* ondokoa gehitzea proposatzen dugu:

“Garraio turistikoak, **araudi turistikoaren aplikazioaren kalterik gabe**, aldiorokoak izan zein ez, bidaia agentzien bidez ematen direnak dira, zerbitzu osagarri jakin batzuekin batera.(...)”.

Lehenik eta behin, araudi turistikoaren erreferentzia gehitzen da, zeren 24 orduetik gorako prestazioa konbinatzen deneko kasuetan, edo garraioan gau bat ematea, ostatua edo bestelako prestazioaren bat sartzen denean, bidaia konbinatuak araupetzen dituen uztailaren 6ko 21/95 Legean xedatutakoaren ondoretarako bidaia konbinatua izango baita. Beraz, bi araudi aplikatuko dira, prestazio horretarako garraioa eta zerbitzuaren osotasunerako bidaia konbinatuena, hain zuzen. Bigarren, “*beste* zerbitzu osagarri batzuekin” barik “zerbitzu osagarri *jakin* batzuekin” esaten da, 37. artikulua 3. atalarekin lotzeko.

Gainera, erabiltzaileei dagokien 6. atala, berria, sartzeara proposatzen dugu zeren, testuak berak erabiltzailea eskubide eta betebeharrak dituen subjektu gisa aipatu arren, ez baita erabiltzaile kontzeptua definitu. Guk ondoko definizio hau proposatzen dugu:

“Erabiltzaileak lege honetan araupetutako garraio zerbitzuak zein jarduerak erabiltzen dituztenak dira.”

#### **3. artikulua.- Eskumenen araubidea**

Eusko Jaurlaritzari dagozkion eskumenak ezartzen diren *1. atalean*, bere bi lerroaldean ordena iraultzea komenigarriagoa dela uste dugu, lehenengo plangintza orokorraren gainekoak eta bigarren administrazioeko eta ikuskaritza gorenekoak jarritz.

#### **4. artikulua.- Plangintza**

2. atalean dio “garraio planek garraio erregularren sarearen zein bere oinarritzko ardatzen, beste garraio sistema batzuekiko integrazioaren eta, bidezkoak balira, sustapen neurrien gaineko aurreikuspenak jasoko dituzte”. Idazketa hau nahasia dela uste dugu, garraio erregularren sarea eta bere oinarritzko ardatzak ez baitira gauza bera.

### 6. artikulua.- Garraioaren Batzordea

Artikulu honetako 1. atalean Bidaiarien Garraio Batzordea Herri Administrazio desberdinentzat bidaiarien errepideko garraioaren gaian kontsulta eta aholkuetarako organo izateko sortzen da, eta esaten da Herri Administrazioetako, garraiolarien, erabiltzaileen elkarteetako ordezkariak eta adituek osatuko dutela.

Batzorde hori Administrazioen kontsultarako organoa izanik, harrigarria da batzorde horretan administrazio horien kideak ere egotea.

Gainera, batzordearen eginkizunak xehetasun handiagoz azaldu behar direla uste dugunez, eginkizun horien artean ondokoak sartzea komeni dela pentsatzen dugu:

- a) Tarifak finkatzeko prozeduretan informatzea, eta Administrazioari bere ustez garraio zerbitzu eta jardueretan aplikatu beharko liratekeenak proposatzea.
- b) Administrazioak eskatuta, aldi berean baimenaren behin betiko etena edo emakidaren iraungipena dakarten zehapenak ezartzeko prozeduretan informatzea.
- c) Administrazioari laguntzea, administrazioak aurreikusten duen erara, zerbitzuaren kontrolaren eta kudeaketaren dokumentuei eta gaitasun profesionalari dagokionean.
- d) Bidaiarien geltokiak sortzea sustatu eta Administrazioari horretan laguntzea.
- e) Administrazioak egiten dizkion kontsulta guztien gaineko txostenak egitea.
- f) Bidaiarien errepideko garraioen gaian ematen diren xedapen guztiak prestatzeko prozeduran parte hartzea. Garraio Planen prestakuntzan txostenak egitea, baita Administrazioari errepideko garraioen, eta errepidekoen eta beste garraio modu batzuen koordinaketari dagokionez beharrezko irizten zaien neurriak proposatzea ere.
- g) Legez edo arautegien bidez bere eskuetan jartzen diren eginkizun guztiak betetzea."

### 7. artikulua.- Eskubideak.

Euskadiko EGBk beharreko irizten dio artikulua hau osatzen duten bi ataletako hainbat kontu aldarazteari.

Hartara, 1. atalean ondoko puntuak aldarazi eta gehitzea proposatzen dugu:

- a) Kontsulta eskubidearen erreferentzia gehitzea, prestakuntza prozesuan ez eze, administrazioaren xedapen edo ebazpenen aldarazpen prozeduran ere, esaterako, emakidazko tituluenetan, 25. artikuluan ezarritako moduan. Ondorioz, erreferentzia hauxe litzateke: "Prestakuntza **zein aldarazpen** prozeduretan kontsulta ditzaten (...)".
- d) Irismen baldintzen erreferentzia gehitzea, 17.3 artikuluan xedatutakoarekin lotzeko eta, ondorioz, honelaxe geratuko litzateke: "Ibilgailuak erosotasun, higiene eta segurtasun baldintzetan erabiltzea, **baita irismen baldintza egokietan egotea eta zerbitzu erregular eta puntuala lortzea ere.**"

Gainera, atal honetan ondoko puntuak gehitzea proposatzen dugu:

- g) "Erabiltzaileen eskubide eta betebeharez argi eta garbi informatzea, baita zerbitzuen prestazioaren baldintzez ere, batez ere, tarifen, egutegien eta ohar bereziez."

Kontua kontsumitzaileak babesteko estatu eta autonomia erkidego mailako araudian oro har jasota dagoen erabiltzaileen informazioaren eskubidea betetzea da.

Halaber, eskubide hori 8. artikulua k) atalak erabiltzaileek informazioko karteletan esaten direnak bete behar dituztela agintzen dien betebeharrarekin eta 55. artikulua 5. atalean, non aginduzko ohar errotulurik ez izatea urratzetzat jotzen den, garraiolariari ezartzen zaien betebeharrarekin koordinatu nahi da.

- h) “Gaitasunezko administrazioen tituluen gaineko erregistro publikoetako informazioa eskueran izatea eta zerbitzuen gaineko ekimenak edo iradokizunak formulatzea.”

Erabiltzaileek garraiolariari legez ezarritako zerbitzuaren prestaziorako baldintzen gaineko informazioa eskueran izan dezaten bermatu nahi da, baita zerbitzuaren aldarazpenak legearen hainbat arautan adierazten den moduan proposatzea ere.

- k) “Bidaiatzeko txartela, ekipajearen taloia edo, izatekotan, garraio kontratua luzatzeaz batera, aplikagarriak diren kontratazioaren baldintza orokorren gaineko informazioa emango da.”

Erabiltzaileari emandako zerbitzua kreditatzen duen gordekina eman dakion bermatu nahi da, baita, Kontratazioen Baldintza Orokorren gaineko 7/98 Legearen arabera, erabiltzaileak kontratuzko baldintza horien jakitun egon ahal izan dadin ere.

2. atalaren barruan, eta arau hori betebeharreko eduki praktikorik gabeko arau programatiko huts gisa gera ez dadin, ondoko testu hau gehitu behar dela uste dugu “**Informazio horri emateko modua arautegi baten bidez garatuko da**”, informazio hori legea garatzen duen arautegian ezartzen den moduan eta eran garatu behar dela ezartzeko.

#### 8. artikulua.- Erabiltzaileen betebeharrak.

Euskadiko EGBk j) puntuan “enpresaren interesak kaltetzen dituen” esapidea kentzea proposatzen du, esamolde anbigua, orokorra, edozein ekintza har lezakeena, baita ibilgailu edo geltokietako kalte materialekin loturarik ez duena ere (esaterako, kritika). Kalterik eragin lezaketan erabiltzaileen jokabideak i) eta j) puntuetan argi eta garbi mugatuta daude, inolako itxitura klausularik sartu beharrik gabe. Horrez gain, adierazpide horren anbiguotasuna zehapeneko esparruko legezkotasun, berezitasun eta segurtasun juridikoko hatsarreen aurka. Guk, ondorioz, honelaxe idaztea proposatzen dugu:

“j) Deneko emakida edo baimenaren titularra den enpresaren garraioko ibilgailu edo geltokiak hondatu zein zikintzea ekar lezakeen ekintza oro”.

#### 12. artikulua.- Konkurrentzia librea.

Euskadiko EGBk komenigarri irizten dio artikulua hau ondoren esaten den bezala osatzeari: “**Eusko Jaurlaritzak kompetentzia librearen hatsarreen sustapena eta defentsa zainduko ditu**”.

#### 15. artikulua.- Erregistroa.

Artikulu honetan esaten da gaitasun tituluak ateratzen dituzten pertsonak dagokien Foru Aldundiko Garraiolarien Erregistroan inskribatu beharko dutela. Ez da, ordea, Erregistro horren izaera publikorik ezartzen, ez eta bere informaziora heltzeko modu eta baldintzarik ere. Horregatik, Euskadiko EGBk legean erregistro horren izaera publikoa ezartzea proposatzen du, zilegizko interesik duen edozein erabiltzaile zein pertsonak kontsultatu ahal izan dezan eta, izatekotan, erregistroa heltzeko moduak arautegi baten bidez garatuz. Honela ohartarazpen hau 7. artikulua 2. atalerako proposatu dugunarekin lotuko genuke, erabiltzaileek informazioa jasotzeko duten eskubideari dagokionez.

#### 19. artikulua.- Ezartzeko erabakia.

Euskadiko EGBren ustez, erabiltzaileei, legeak onartutako subjektu diren heinean, Administrazioari eskariak egiteko eskubidea berma dakien ahalbidetu behar zaiela, erabiltzaileei ahalbide hori, esaterako, 25. artikuluan, emakiden aldarazpenak eskatzeko aitortzen zaien bezala. Horregatik, 2. atalean **“eta erabiltzaileak”** gehitzea proposatzen dugu, zerbitzu erregular iraunkorren ezarpena erabiltzaileek beraien eska lezaketela argi eta garbi jaso dadin (esaterako, Auzo Elkartetan edo kontsumitzaileen elkarteetan), zeren *“partikularrak”* esatean beste ezertaz baino enpresen ekimenaz ari dela ematen baitu.

### 23. artikulua.- Iraupena

12. artikuluan bezala (konkurrentzia librea), bidaiarien garraioaren merkatuan eskusibotasunera jotzen da, besteak beste, “erkidegoaren beharrak modu egokian gogobetetzea ziurtatzeko”, eta guk uste dugu ibilgailuen eta instalazioen amortizazio beharrez gain, arrazoi hau ere sartu behar dela. Horregatik, lehenengo leerroalde hau honelaxe idatzi beharko litzatekeela uste dugu:

**“Emakiden iraupena emakidaren tituluan ezarriko da, zerbitzuaren ezaugarrien eta beharren arabera eta ibilgailuen eta instalazioen amortizazio epeei adituz, eta erkidegoaren beharrak modu egokian gogobetetzea ziurtatzeko. Iraupena ez da bost urtetik beherakoa edo zortitik gorakoa izango.”**

### 24. artikulua.- Egilestea.

Euskadiko EGBren ustez, 2. atalean emakidaren baldintza teknikoan plegua gehitu beharko litzateke, ibilgailuen gutxieneko kopuruarekin batera, “horien berezko baldintza eta zerbitzuak” (esaterako, komunak, ezinduentzako sarbideak...). Horrela 26. artikuluan aurreikusten diren indartzeko ibilgailuek, halaber, emakidan exijitutako gutxieneko baldintzak bete beharko dituztela bermatzen da.

Bestalde, 6. atalean esaten da *“emakida ordura arte zerbitzua ustiatu duen enpresaz bestelako bati esleitzen zaionean, enpresa horrek, aurreko enpresako langileekiko harremanetako ardurak bere gain hartzeari dagokionez, lan legedian ezarritako arauak beteko direla”* eta 7. atalean *“emakidadun berriak ez duela zerbitzuak izatez bere gain hartu baino lehenago sortutako soldata eskubideengatik, Gizarte Segurantzako, zergetako edo bere aurreko enpresariak hartutako bestelako edozein zorregatik erantzungo”*.

Horrela, 7. atalak 6. atalean lan legediaz egindako erreferentzia baliorik gabe uzten du, eta ez ditu Langileen Estatutuaren 44. 1 eta 3 artikulua betetzen<sup>15</sup>. Beraz, Euskadiko EGBk artikulua honetako 6. eta 7. atalak ezabatu behar direla uste du.

<sup>15</sup> 1/1995 Errege Dekretu Legegilea, martxoaren 24koa, Langileen Estatutuaz. *44. artikulua. Enpresaren ondorengotza.*

1. Enpresa baten, lan toki baten edo produktio unitate autonomo baten titularitate aldaketak ez du, berez, lan harremanik etengo, eta enpresari berriak aurrekoaren laneko eta Gizarte Segurantzako eskubide eta betebeharren ardura bere gain hartu beharko du, pentsioen konpromisoak barne, berariazko araudian aurreikusitako terminoetan eta, oro har, lagatzen duenak bereganatutako gizarte babes osagarriko gaitako betebeharrak guztiak.

2. Artikulu honetan aurreikusitakoaren ondoretarako, enpresaren ondorentza egongo da eskualdaketak bere nortasuna mantentzen duen ekonomia entitate bati ukitzen dionean, ekonomia entitatea ekonomia jarduera funtsezko zein akzesorioa burutzeko antolatutako bitartekoen multzoa delarik.

3. Gizarte Segurantzaren legedian ezarritakoaren kalterik gabe, lagatzaileak eta lagapena hartzen duenak, “bizidunen arteko” ekintzen ondorioz gauzatzen diren eskualdaketetan, solidarioki erantzungo dute, hiru urtez, eskualdaketaren aurretik sortutako eta asetu edo ordaindu gabe geratutako lan arloko betebeharrangatik.

Lagatzaileak eta lagapena hartzen duenak, halaber, solidarioki erantzungo dute eskualdaketaren ondoren sortutako betebeharrangatik, lagapena delitutzat jotzen denean.

Bestalde, garraio zerbitzuen emakidak egilesteko lehiaketan oinarriak definitzeko baliatzen diren irizpideen artean ibilgailuen ezaugarri ekologikoak aipatu behar direla uste dugu (jaulkipen kutsatzaileak, efizientzia energetikoa, zarata, eta abar). Izan ere, ingurumenaren ikuspegia alor desberdinetako politika guztietan sartzea europar batasuneko agindua da, eta hiri asko eta asko dira jada sartzen ari direnak<sup>16</sup>.

### **30. artikulua.- Erreskatea eta uko egitea**

Artikulu honetan esaten da zerbitzua kentzea erabakitzen bada Administrazioak muga data baino lehenago emakidak erreskatatu ahal izango dituela eta horrek, emakidadunaren ez-betetzerik tartekatu ez bada, kasuan kasu dagokion kalte ordaina ekarriko duela. Euskadiko EGBk egoki irizten dio kalte ordain horren terminoak zehaztasun handiagoz adierazteko eskatzeari.

### **31. artikulua.- Zerbitzuaren kargu hartzea**

Artikulu honek dio Administrazioak kasu jakin batzuetan zerbitzuaren prestazioaren kargu hartu ahal izango duela, zuzendaritza eta ustiapena gehenez sei hilabetez bere gain hartuz, eta ustiapen horretarako enpresa emakidadunaren baliabide pertsonalak eta materialak erabiliz. Berez aurretiazko esku harmen judiziala kasu hauetatik kanpo dagoela dirudien arren, komeniko litzateke administrazioaren kargu hartze hori nola gerta litekeen modua hobeto zehaztea (ahaldunak, kontu hartzaileak, administratzaileak... izendatuz).

### **32. artikulua.- Bahimendua**

Artikulu honek dio bidaiarien errepideko garraioaren herri zerbitzu iraunkorren emakida administratiboak eta horietarako erabiltzen diren ibilgailuak eta instalazioak ezin izango direla bahitu, horien ustiapenaren kargu judizialki hartu ahal izatearen eta bildutako diruaren zati bat zorra amortizatzerara bideratu ahal izatearen kalterik gabe.

Xedapen hau, ordea, hartzekodunen eskubideekin auzitan sar daitezkeela uste dugu.

### **36. artikulua.- Aukerako herri garraioa.**

Artikulu honetako 7. atalak dio *"bidaiarien aukerako garraioak ezin izango direla aurrez ezarritako ibilkizun, egutegi eta ordutegiak errepikatuz egin"*. Euskadiko EGBren iritziz, *"errepikatu"* esaten zer esan nahi den zehatzago adierazi beharko litzateke, zeren bestela suposamendu hori kasu asko eta askotan egiaztatzen dela uler bailiteke.

### **37. artikulua.- Garraio turistikoak.**

Euskadiko EGBren ustez, gauzak argi jartzeko, arau honek ez du kontsumoko araudia aplikatzea eragotzi behar (esaterako, Bidaia konbinatuak araupetzen dituen legea, zerbitzu hauen erabiltzaileen eskubideak araupetzen dituen, garraioa lurrazalekoa, itsasokoa edo airetikoa den berdin delarik), hori guztia erabiltzailea ahalik eta gehien babestera begira. Horregatik, artikulu honetan 5. atal bat gehitu beharko litzateke, honelaxe idatzita:

**"Aruketa hau erabiltzaileen eskubideak arautzen dituen turismoko eta kontsumoko araudia aplikatzearen kalterik gabe ulertzen da."**

---

<sup>16</sup> Izan ere, Europako Justizia Epaitegiak jurisprudentzia ezarri berria du, 2002ko irailaren 17ko *"Helsinki Concordia Bus"* kasuan, zeinen bidez Udal honek, eskaintzarik merkeena egin zuen konpainiaren demanda ezetsiz, garestiago baina ingurumeneko ezaugarri hobeak zituen autobusen eskaintza aukeratzeko erabakia zilegia dela esaten den.

#### 43. artikulua.- Ezarpena.

Ohartarazpen Orokorretan esan dugun bezala, geltoki baten ezarpena onesteko kontuan izan beharreko irizpide gisa “beste garraiabide batzuekiko konexioa” sartu behar dela ikusten dugu, ibilgailu pribatuaren garraiabide alternatibo desberdinen artean behar den elkarren osagarritasuna ezartzeko.

#### 44. artikulua.- Ekimena eta ustiapena.

Artikulu honetan ondoko atal berri hauek gehitzea komeni dela uste dugu:

“4. Deneko Foru Aldundiak, eta izatekotan Eusko Jaurlaritzak, geltokiak eraiki edota ustiatzeko finantzaketako ekarpenak egin ahal izango dituzte. Halakoetan, ekarpen horiek egiten dituzten erakundeek geltokiaren kudeaketa administratiboan parte hartu ahal izango dute, zehazten den modura.

5. 43. artikuluko 2. puntuan aurreikusten denaren arabera, bidaiarien geltoki bat jartzea komenigarri egiten duten ingurumariak biltzen direnean, eta Udalak horretarako ekimenik bideratu ez badu, deneko Foru Aldundiak edo, izatekotan, Eusko Jaurlaritzak, ofizios zein partikularrek eskatuta, hori egin dezan agindu ahal izango diote, eta agindu hori ezesten bada edo arauz zehazten den denbora aginduari jaramonik egin gabe igarotzen bada, deneko Foru Aldundiak edo, eskuduna denean Eusko Jaurlaritzak, geltokia eraiki eta ustiatu ahal izango dute, eta artikulu honetako 2 eta 3. puntuetan ezarritako arauak aplikatuko dira.”

#### 45. artikulua- Kokapena.

Bidaiarien geltokiak non kokatu behar diren zehazteko, aurretiaz profesionalei eta geltoki horrek eragiten dien bidaiarien errepideko garraioaren erabiltzaileei entzun behar izatea komeni da, gure ustez.

#### 46. artikulua.- Erabilpenaren araubidea.

Euskadiko EGBk 1. atalean “eta kontsumitzaileak babesteko araudiaren errespetua” gehitu behar dela pentsatzen du, batez ere zerbitzuaren ezaugarrien eta legez aplikagarriak diren kontratazioko baldintza orokorren gaineko informazioaren esparruan.

#### 47. artikulua.- Tarifak

Euskadiko EGBk uste du artikulu honetako hainbat ataletan ondoko aldaketa hauek egin behar direla:

- 2. atala. Dagoen testuaren ordean, ondoko hau sartzea, hitzez hitz: “Tarifek erreferentziazko gehienezko zenbatekoak ezarri ahal izango dituzte. Tarifarik ez badago, kontratazioa ohiko edo merkatuko salneurrien arabera egingo da. Arestiko puntuan aurreikusten den halabeharrezko tarifen ezarpena, erabiltzaileen edota garraiolarien tokia babesteko, garraio zerbitzuen edo jardueren jarraitasuna ziurtatzeko edo zerbitzu edo jarduera horiek baldintza egokietan egiteko xedeei lotutako garraioaren antolamendu arazoiek eragingo dute”.
- 3. atala. Dagoen testuaren ordean, ondoko hau sartzea: “Tarifek, produktibitate eta antolamenduko baldintza normaletan, zerbitzuaren izateko koste guztiak eta enpresaren amortizazio egokia eta mozkin zentzuzko bat eta

zerbitzuaren prestazio edo jardueraren egintza zuzena ahalbidetuko dituzte, izatekotan, prestazio osagarriak ordaintzeari utzi gabe. Tarifen egitura kasuan kasu deneko garraioaren zein garraioaren jarduera lagungarri edo osagarriaren ezaugarrietara doitu da, eta inbertsioa, segurtasuna eta kalitatea susta daitezzen modura eratu da.

- 4. atala. Azpimarratutako testua gehitzea: “Tarifak banaka edo orokorrean berrikusiko Administrazioak, ofizioz zein emakida edo baimenen titularrek eskatuta, edo bestela enpresarien zein erabiltzaileen elkarteek eskatuta, eta bidezkoak izango dira kosteen bilakaerak zerbitzuaren edo jardueraren oreka ekonomikoa modu esanguratsuan aldatu duenean, zerbitzuaren prestazio zein jardueraren egintza zuzena eragotziz. Bai hasierako finkapena bai tarifen ondorengo berrikuspenak egoera, aldarazpenak eta tarifen egituraren osagaitzat jotzen diren aldagaien multzoen elkarrenganako eragin eta ekintzak kontuan hartuta egingo dira.”

Gainera, ondorengo atal hauek gehitu behar direla uste dugu:

- 6. atala. “Garraioaren antolamenduaren ikuspegitik tarifak justifikatzen duen arrazoirik ez dagoelako, Administrazioak garraio zerbitzu edo jarduera jakin batzuetarako halabeharrez ezartzen duen tarifarik ez izateak, ez du salneurrien kontroleko legedian ezarritako eta esku hartutako salneurrien araubideak aplikatzea oztopatuko, salneurri horiek sistema ekonomiko orokorrean duten oihartzunak justifikatzen duenean. Halakoetan enpresek aplikatu nahi dituzten salneurrietan zuzenean egingo dira salneurrien legedi orokorrean aurreikusitako kontrolak”.
- 7. atala. “Emakidadun batek emakidaren gainean emakidaren gaineko datu estatistikoak arautegietan ezarrita dauden terminoetan aurkezten ez badira, legez litezkeen zehapenak direnak direlarik, ez da emakida horren tarifarik berrikusiko harik eta hutsune hori konpontzen ez den arte. Emakidadunak eskainitako datu horiek isiltzeak, okerrak izateak edo gezurrezkoak izateak, legez ezarritakoaren arabera kasuan kasu etor litekeen zehazpena dena delarik, behin horiek antzematen direnean datu horiek kontuan hartuta kalkulatu den berrikusitako tarifak zuzentzea ekarriko du, baita kasuan kasu gerora onetsitako guztiak ere”.
- 9. atala. “A). Administrazioak, justifikatzen duen gizarte izaerako arrazoirik dagoenean, bidaiarien zerbitzu erregularren titular diren enpresei herri zerbitzuko betebeharrak ezarri ahal izango dizkie. Herri zerbitzuko betebeharrak enpresak, merkataritzako bere interesari soilik begiratzuz gero, bere gain hartuko ez lituzkeenak, edo neurri eta baldintza beretan gutxienez beteko ez lituzkeenak dira. B). Herri zerbitzuko betebeharrak ezartzen direnean, betebeharrak tarifen merkateak edo hobariak direla edo ekonomikoki justifikatu gabeko jarduerak direla, Administrazioak betebeharrak horren kostea konpentsatu beharko die enpresei, gaitasun tituluan betebeharrak horrek tarifen ekarpenez bestelako enpresen kargurako kalte ordainik sortuko ez duela espresuki ezarrita ez badago behintzat.”

#### 51. artikulua.- Erantzukizuna

Artikulu honen 1.b) atalak dio aginduzko gaitasuneko titulu administratiboaren estaldurarik gabe egindako urratzeetan (edo egitea titulu hori ateratzeak salbuetsita dagoeneko), urratzeengatik administrazioaren erantzukizuna jarduera lagungarri edo osagarriaren jabe den edo alokatzen duen pertsona fisiko zein juridikoari egokituko zaiola (eta deneko garraio edo jarduera klandestinoko titulartzat materialki bere izenean burutzen, antolatzen edo dagokion enpresa erantzukizuna bere gain hartzen duen pertsona fisiko zein juridikoa joko da, baita soldatapeko edo mendeko langile ez izanik garraio edo jarduera hori egiten laguntzen duen oro ere).

Euskadiko EGBren ustez, ondoko testu hau gehitzea komeniko litzateke:

“Gidariak deneko enpresarekin duen lan harremana frogatzerik ez dagoenean, autobusa berehala geldiaraziko da”.

#### 53. artikulua.- Oso urratze larriak.



Artikulu honen 12. artikulua dio oso urratze larritzat jotzen dela *"gidaritzaren eta atsedenaldirik gabeko denboraren kontrolerako aparatuaren erregistroko orrien ez-izate esanguratsua..."*. Gure ustez, *"esanguratsua"* esaten denean zer esan nahi den zehaztu behar da, edo bestela esaldia ezabatu.

Lehenengo eskola garraioan adingabeak zaintzeko arduraduna dela kreditatutako pertsona heldu eta adin egokiko bat ez egotea oso urratze larritzat jotzen duen *16.1 atalari* dagokionez, benetan harrizten gaitu ondoren araua betetzeaz salbuespen araubide bat ezartzeak. Bestalde, ez dugu ondo ulertzen adingabeak laguntzeko betebeharra baino arrisku handiagoko zer gerta daitekeen, izan ere, araudia halako egoerak saihesteko sortu bazen. Horregatik, erabilpen bereziko adingabeen garraioetan laguntzailerik ez egotea ez da urratzetzat joko dion 2. etena ezabatu behar dela uste dugu (*"Ez da urratzetzat joko..."*).

Azkenik, 18. atalak dio *"gidaritzaren edo gidaritzaren etengabearen gehienezko denborak ehuneko berrogeita hamarretik gora gairatzea"* oso urratze larria dela, *"baita nahitaezko atsedenaldirik gabeko portzentaje horretatik gora laburtzea ere"*<sup>17</sup>. Horren haritik, estatuko 16/1987 legeak baimendutako gidaritzako gehienezko denborak 100eko 20tik gora gairatzea urratze larritzat jotzen zuen (141.p. artikuluan. - *"gairatze hori, pertsonentzat arrisku larria eta zuzena sortzen duen pertsonen segurtasunari eragin badiezaioke, oso larritzat jo behar denean ezik"*).

Indarreko araudiaren arabera (1985eko abenduaren 20ko Kontseiluaren Batasuneko 3820/1985 Arautegia, errepideko garraioen alorrean atsedenaldirik gabeko gidaritzako denborak araupetzen dituen), egunez gehienez 9 orduz gida daiteke, astean bi egunetan ezik, horietan 10 ordu izan litezke-eta. Beraz, urratze larritzat jotzen da 10etik 12 ordu bitartean gidatzea, larritzat 12tik 13,35era eta oso larritzat 13,5 orduetik gora gidatzea. Lege Aurreproiektu honen arabera, ordea, 10 orduetik 12ra bitartean gidatzea urratze arina da, 12tik 15era bitartean larria eta 15etik gora oso larria.

Gainera, indarreko araudi honen arabera, etengabe gehienez 4,5 orduz gida daiteke, 45 minutuko atsedena hartu behar delarik, etengabea ere, eta oso larritzat jotzen da 6 orduetik gora etengabe gidatzea<sup>18</sup>. Lege Aurreproiektu honen arabera, ordea, oso larritzat joko litzateke 6 ordu eta 45 minututik gora etengabe gidatzea.

Azken batean, Lege Aurreproiektu honetan xedatutako araudiarekin, 6 ordu eta 45 minutuz etengabe gidatzea edo egunean 15 orduetik gora gidatzea soilik joko litzateke oso larritzat (oraingo 6 ordu etengabeen eta 13,5 orduen aldean), eta guk ez dugu gehitze edo luzatze horren zergatia ulertzen. Edonola ere luzapenari gehiegizkoa eta errepideko garraioen erabiltzaileen segurtasuna murrizten duela irizten diogu.

#### **54. artikulua.- Urratze larriak.**

Artikulu honetako *17. atalaren* 2. etenean erabiltzaileei, "eskubidea dutenean", erreklamazio orriak erabiltzea ukatu edo oztopatzea urratze larritzat jotzen da. Erreklamazioen orria ematea kontsumitzailearen erabateko eta baldintzarik gabeko eskubidea da, kezkak motibazioz izan ez arren. Gainera, erreklamazioen orriaren helburu bakarra gertakari edo egitate batzuk bi alderdien aldetik, hau da, erabiltzailearen eta zerbitzu emaitza aldetik, jasota lagatzea da, ez baitu, inola ere, horien ondorioz etor litekeen amaierako ebazpenaren aurreiritzirik ematen. Horregatik, testu hau aldatu behar dela ikusten dugu, zeren horrela

<sup>17</sup> Lege Aurreproiektu honen 54.8) artikulua urratze larritzat ondokoa ere jotzen du: *"gidaritzako edo etengabeko gidaritzako gehienezko denborak %20an gairatzea, baita ezarritako atsedenaldirik gabeko portzentaje horretatik gora laburtzea ere"*, eta 55.2) artikulua dio urratze arina dela *"gidaritzako edo etengabeko gidaritzako gehienezko denborak gairatzea, baita ezarritako atsedenaldirik gabeko laburtzea ere, urratze larri edo oso larritzat jo behar bada ezik"*.

<sup>18</sup> Adingabeen garraioetan ezin da 2 orduz jarraian baino gehiago gidatu. Bi ordu horiek igarotzen direnean gutxienez 20 minutuko geldialdia egingo da.

idazteak ez baitauka zentzurik. Kontua erreklamazio orriak eduki behar direla araupetzea bada, ondorengo idazketa hau egokiagoa da, gure iritziz:

**“Edonola ere, atal honetan sartuta daude erreklamazio orriak ez edukitzea edo erabiltzaileari eman nahi ez edo emateko oztopoak jartzea, baita Administrazioari erreklamazioak daudela ezkatzea ere.”**

#### **56. artikulua-. Zehapenak.**

Euskadiko EGBren ustez artikulua honetako 1 eta 5. ataletan ondoko aldarazpen hauek egin behar dira:

- *1. atala.* Graduatzeko irizpideen artean, **“ukituen kopurua eta erabiltzaile edo ondasunentzako arriskua”** sartzea proposatzen dugu.”
- *5. atala.* Zehapenaren ebazpenak, gainera, behar ez zirela jasotako kopuruak itzultzera behartu behar du (pentsa dezagun, esaterako, onetsitako tarifetatik gorako kobrantzen suposamenduan). Horregatik, ondokoa gehitu behar dela uste dugu:

**“Izatekotan, zehapenaren ebazpenak behar ez zirela jasotako kopuruak itzul daitezen aginduko du.”**

## **IV.- ONDORIOAK**

Euskadiko EGBk egoki irizten dio Bidaiarien Errepideko Garraioaren Lege Aurreproiektua izapidetzeari baina kontsultarako batzorde honek egin dituen ohartarazpenak kontuan hartuta.

Bilbon, 2002ko Azaroaren 22an

O.I. Batzorde Burua  
Rafael Puntonet del Río

Idazkari Nagusia  
Manuel Aranburu Olaetxea