



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZAREN TXOSTENA, BILBOKO TAXIARI BURUZKO UDAL ORDENANTZAREN 33.1 ARTIKULUA ALDATZEKO PROPOSAMENAREN INGURUAN BILBOKO UDALAK EGINDAKO KONTSULTARI BURUZKOA.

Esp.: I-19/2013

Osoko Bilkura:

María Pilar Canedo Arrillaga andrea, lehendakaria

Natividad Goñi Urriza andrea, bokala

Rafael Iturriaga Nieva jauna, bokala

Idazkaria: Ibon Alvarez Casado jauna

Aurkibidea:

I. AURREKARIAK.....	2
II. LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZAREN ESKUMENA	4
III. TXOSTENAREN NONDIK NORAKOA.....	4
IV. EA Eren ERREGULAZIOAREN AZTERKETA TAXIAREN SEKTOREAN	5
1. EA Eren araudia sektorean.	5
2. Erregulazio egokiko printzipioak.	7
3. Zenbait alderdi EA Eren erregulazio-ereduari buruz.....	10
V. TAXI ZERBITZUAREN MERKATUA BILBON.....	14
1. Merkatuaren deskribapena.	14
2. Merkatuaren azterketa.....	18
VI. PROPOSAMENAREN AZTERKETA	23
1. Operadoreek eman beharreko zerbitzuaren gehieneko denbora arautzea.	23
2. Operadoreek zerbitzua emateko behar duten erabaki-askatasuna.	24
3. Lehiaren gaineko ondorioak, justifikazioa eta proposatutako aldaketarekiko alternatibak.	26
A. Proposatutako aldaketaren ondorioak lehian.....	26
B. Neurriaren justifikazioa	30
VII. ONDORIOA.	33



Lehiaren Euskal Agintaritzak goian adierazitako osaerarekin egin du txosten hau, Bilboko Udalak eskatuta.

I. AURREKARIAK

1. 2013ko abuztuaren 30ean sartu zen Lehiaren Euskal Agentziaren erregistroan Bilboko Udalaren Zirkulazio eta Garraioetako Sailak igorritako idazki bat, eta idazki horretan jakinarazten zen 2011ko ekainaren 11n hartutako erabakia¹. Bertan ebazten da, besteak beste, entzunaldia ematea Lehiaren Euskal Agentziari, idazki bidez egokitzat irizitakoa adieraz dezan Bilboko Irrati Taxi Elkarteak egindako eskariari buruz, hau da, Bilboko taxilarien eguneroko gehieneko lan-jarduna 12 orduetik 10 ordura murrizteari buruz. 2013ko irailaren 10ean, Lehiaren Euskal Agintaritzak dokumentazio osagarria aurkezteko eskaera bat igorri zion Bilboko Udalaren Zirkulazio eta Garraioetako Sailari, Bilboko taxiari buruzko udal-ordenantzaren aldaketa-prozeduran alegazioak egin ahal izateko, eta dagokion epea etetea ere eskatu zuen.

2. Irailaren 27an sartu zen Lehiaren Euskal Agintaritzaren erregistroan Bilboko Udalak eskaerari erantzunez igorritako idazkia, zeinetan entzunaldia egiteko beste epe bat ere ezartzen baitzen.

Espedientearen kopia osoa eransten zuen idazkiak, honako dokumentazio honekin batera:

- 2013ko martxoaren 27an Bilboko Irrati Taxi Elkarteak udal-ordenantza aldatzeko izapidetutako eskaerari erregistroan sarrera eman izanaren frogagiriaren kopia.
- Egindako eskaera-agiriaren kopia, Bilboko Irrati Taxi Elkartearen ordezkariak sinatutakoa, non Bilboko Irrati Taxi Elkarteak eta Tele Taxi Elkarteak batera eskatzen duten taxiari buruzko Bilboko udal-ordenantza aldatzeko, 33.4 artikuluko honako esaldi hau bertatik ezabatuta: "erabaki honetan astegunetarako denentzat finkatutako ordumuga (12 ordu) ez da ezarriko titularraren eta soldatapeko gidariaren artean ustiatutako lizentzietarako". Era berean, eskatzen dugu xedatzeko 10 orduko txandaren iraupena udal-ordenantzatik kanpo dagoela".

¹ Hori da idazkian jasota dagoen data, baina badirudi transkripzio-akats baten ondorio dela.



- Taximetroak egiten dituen enpresak igorritako idazkiaren kopia; idazkian adierazten denez, HALO MCT-06 modelo programagarria da eta gehienez ere 10 lan-ordura alda daiteke.
- Bilboko Irrati Taxi Elkarteak 2012ko martxoaren 21ean egindako Ohiko Batzar Orokorraren aktaren kopia; 106 bazkide bertaratu ziren batzarrera, eta bertan *udalari astegunetako lan-jarduna 10 ordura murrizteko eskatzea erabaki zen, asteburuetakoa eutsita (...)* eta puntu horren inguruko bozketaren emaitza, 87 bazkideren parte-hartzearekin, aldeko 65 boto, aurkako 20 eta 2 abstentzio izan zen.
- Bilboko Irrati Taxi Elkarteak 2013ko martxoaren 20an egindako batzarraren bozketa, eta 4. puntuan ("Hamar ordu asteburuan") lortutako emaitza 124 alde, 41 aurka eta 4 abstentzio izan zen.
- NITAX markako taximetroak egiten dituen enpresak emandako ziurtagiriaren kopia, non adierazten den Bilboko taxietan jarritako NI-100 eta NI-110 modeloak lan-txanda 10 ordutan finkatzea ahalbidetzen dutela.
- DIGITAX markako taximetroen fabrikatzaileak emandako ziurtagiriaren kopia, taximetroak eskatzen den ordu kopurura egoki daitezkeela adierazten delarik.
- 2013ko maiatzaren 3an Bilboko Irrati Taxi Elkarteak erantsitako dokumentazio gehigarriaren sarrera-erregistroaren egiaztagiriaren kopia.
- Bilboko Irrati Taxi Elkarteak aurkeztutako agiriaren kopia, harekin batera erantsita 2012. eta 2013. urteetan lanaldia 10 ordura murrizteari buruz egindako bozketen emaitzen kopiak.
- Bilboko Irrati Taxi Elkarteak aurkeztutako eskaerako sarrera-erregistroaren frogagiriaren kopia, *lanaldia 00:00etan hasi eta bukatu beharrean familia-bizitza eta lan-bizitza uztartzeko eta taxi-zerbitzua hobeto emateko 22:00etan hasteko eta bukatzeko eskatzen duen* agiriaren kopiarekin batera.
- Bizkaiko Irrati Taxi Elkarteak 2013ko ekainaren 3an aurkeztutako eskaeraren sarrera-erregistroko frogagiriaren kopia, eta eskaera-agiriarekin batera doa 2013ko otsailaren 17ko batzarraren aktaren kopia, zeinetan jasota baitaude 10 orduetako buruzko bozketen emaitzak, hau da, 55 boto alde, 54 aurka eta zuri 1.
- Administrazio Juridikoko Azpisailak Bilboko Zirkulazio eta Garraioetako Saileko zinegotzi ordezkariari helarazitako txostena, 2013ko abuztuaren 6an igorritakoa, non proposatzen den entzunaldia ematea Lehiaren Euskal Agentzia honi zein Euskadiko



Kontsumitzaileek Federazioari ordenantza 12 ordutik 10 ordura aldatzeko proposamenari buruz.

II. LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZAREN ESKUMENA

3. Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzko otsailaren 2ko 1/2012 Legearen 3.5 artikulua ezartzen duenez, "Lehiaren Euskal Agintaritzza organo aholku-emailea izango da Euskal Autonomia Erkidegoan lehia defendatzearekin zerikusia duten arloetan. Zehazki, ondorengo erakundeek eskatu ahal izango diote aholkua lehiaren alorrean: Eusko Legebiltzarrak, Eusko Jaurlaritzak, Batzar Nagusiek, foru-aldundiek, udalek, lanbide-elkargoek, merkataritza-ganberek, enpresarien elkarteek, sindikatuek, eta kontsumitzaile nahiz erabiltzaileen elkarteek".

Bestalde, lege horren 10.k) artikulua Lehiaren Euskal Agentziari esleitzen dio lege honen 3. artikuluko 5. paragrafoan aipatzen diren irizpenak lantzeko eta onartzeko funtzioa.

4. Araudi horren arabera, Lehiaren Euskal Agintaritzak txosten bat landu behar du, horrenbestez, goian aipatutako eskaerari erantzuteko.

III. TXOSTENAREN NONDIK NORAKOA

5. Txosten honen helburua da taxilariak aurkeztutako proposamena lehiaren ikuspuntutik aztertzea; proposamen horretan, 24 orduko lan egin dezaketen gehieneko aldia aldatzeko eskatzen da; aldi hori 2004ko otsailaren 26ko Bilboko Udalaren Taxiari buruzko Udal Ordenantzak (aurrerantzean Ordenantza) ezarri zuen, zehazki 33. artikulua 1. paragrafoak, eta oraingo proposamenaren bidez arauan bildutako 12 orduko epea 10 ordu izatea nahi da.

Ordenantzaren 33. artikulua honako hau ezartzen du:

"1.- Lizentzien titularren lanaldia egunean hamabi ordukoa izango da gehienez; lanaldi hau taximetroaren funtzionamenduan txertatuta kontrolatuko da. Taximetroa gehienezko lanaldian soilik ibiliko da eta honako hauek jasoko ditu besteak beste:

1.- Lanaldia

1.1) Lanaldia zehaztuta

1.2) Lanegunak, honakoak zehatuta

- Asteko atsedeen-eguna

- Asteburuko atsedeen-eguna

- Jaiegun berezia:

1.3) Lanegun bakoitzeko lan-txanda; honako hauek zehaztu daitezke:

- Astegunetako lan-txandaren iraupena (12 ordu)



- Asteburuko atsedeen-eguna
- Aste barruko atsedeen-eguna

2. Laneko denbora

2.1) Taxia geralekuan jartzen denean edo hogeita hamar kilometroko frankizia amaitzen denean hasiko da lanaldia.

2.2) Lan-txandan erabili gabeko denborak ezingo dira hurrengo lanegunetan pilatu.

2.3) Taximetroak taxia hartuta dagoela adierazten duenean amaitzen bada lan-txanda, abian jarraituko du zerbitzua amaitu arte.

2.4) Taximetroa gutxienez hirurogei minutu egon daiteke itzalita. Denbora hori iragan baino lehenago pizten bada taximetroa, denbora osorik deskontatuko da.

2.5) Errakuntzaren bat gertatuz gero, minutu bateko tarte dago taximetroa berriro pizteko hirurogei minutuak deskontatu barik.

2.6) 30 kilometroko frankizia dago lanaldia hasi aurretik.

Behin lanaldia hasita, zirkulatzen dagoen denbora guztia lanalditik kenduko da.

Frankizia hau ez da laneko denbora moduan kontatuko, eta norbere gauzetarako edo etxetik Bilborako bidea egiteko da..

2.7) Lan-txanda bakoitza amaitzeko falta den denbora kontsulatu ahal izango da taximetroan.

2.- Orduetgia kontrolatzeko sistema babestuta egongo da iruzurren kontra, onartutako lanalditik kanpoko zerbitzurik egin ez dezan inork.

3.- Orduetgia kontrolatzeko sistemak arlo horretan eskumena duen organoaren baimenak eduki beharko ditu, eta behar bezala homologatuta egongo da.

4.- Erabaki honetan denentzat finkatutako ordu-muga (12 ordu) ez da ezarriko titularraren eta soldatapeko gidariaren artean ustiatutako lizentziatarako.”

Horrela, arau-aldaketa horrek aztertutako sektorearen merkatuan lehia-baldintzetan sortu ahal izango lukeen inpaktua edo ondorioa aztertuko da.

IV. EAEn ERREGULAZIOAREN AZTERKETA TAXIAREN SEKTOREAN

1. EAEn araudia sektorean.

6. Eusko Legebiltzarrak, Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua EAEn lurreko garraioari buruz ematen dion eskumen eksklusiboa egikaritzuz, bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen ekainaren 29ko 2/2000 Legea onartu zuen². Sakabanatutako araudia lege-gorputz bakarrean bateratzen du arau horrek eta taxiaren sektorearen gain EAEn sortutako eskakizun eta premiak biltzen ditu.

² 146. zenbakiko EHAA, 2000ko abuztuaren 1ekoa.



Legearen helburua da bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik atera gabe, autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzea (1. artikulua).

Honako hau da Euskadiko erakunde guztien arteko eskumenen banaketa (3. artikulua):

EAEko erakunde erkideei dagokie legea arau bidez garatzea, goi-mailako ikuskaritza burutzea, plangintza orokorra egitea eta EAetik atera gabe izaten diren garraio-zerbitzuak koordinatzea.

Lurralde Historikoetako foru-aldundiei dagokie kasuan kasuko lurralde historikoko herriz kanpoko garraio-baimenak eman eta baliorik gabe uztea, baita herriz kanpoko zerbitzuak ikuskatzea eta zigortzeko ahalmena gauzatzea, zerbitzu-eremu bateratuak eta araubide orokorreko eremuak zehaztea eta taxi-batzordeak sortzea ere, bestek beste.

Azkenik, Udalei dagokie herri-barruko garraioaren eremuan, garraio-lizentziak eman eta baliorik gabe uztea³; zerbitzuen plangintza egin, ikuskatzea eta zigortzea; tarifak ezartzea eta gidarien gaitasunari buruzko egiaztagiria ematea, baita taxi-zerbitzua emateko udal-ordenantza arautzaileak egin eta onartzea ere⁴.

7. ⁵.2/2002 Legea garatzeko, bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua onartzen duen urriaren 15eko 243/2002 Dekretua onartu zuen Eusko Jaurlaritzak⁶.

8. Ondoren, eta Eusko Jaurlaritzak plangintza orokorrari buruz duen eskumena egikaritzuz, 2005eko otsailaren 11ko Agindua eman zuen Garraio eta Herri Lanetako sailburuak, herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoaren baimenen gehieneko kopurua ezartzen duena⁷.

9. Garraioaren irisgarritasun-baldintzen inguruko arau teknikoei buruzko uztailaren 10eko 126/2001 Dekretuak ezartzen du udalerrri bakoitzean gurpil-aulkien erabiltzaileei egokituta egon beharreko taxien gutxieneko kopurua, baita taxi horien baldintza teknikoak ere.

³ Lizentzia: titularra herri-barruko zerbitzuak emateko gaitzen duen titulu juridikoa. Herriz kanpoko garraioa egiteko gaituko du baimenak. Eremu txikiagoko lizentzia edo baimenak lortu behar dira eremu handiagokoak emateko.

⁴ Bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen ekainaren 29ko 2/2000 Legearen 3. artikulua.

⁵ B.O.P.V. Nº 233, de 5 de diciembre de 2002.

⁶ 233. zenbakiko EHAA, 2002ko abenduaren 5ekoa.

⁷ 44. zenbakiko EHAA, 2005eko martxoaren 4koa



10. Bilboko udal-mugarlean, Bilboko Taxiari buruzko Udal Ordenantza da aplikatzekoa⁸.

2. Erregulazio egokiko printzipioak.

11. EEren 38. artikulua enpresa-askatasuna onesten du ekonomia-merkatuaren esparruan eta botere publikoek askatasun hori egikaritu dela bermatu eta babestu behar dute. Horrela, Administrazio Publikoek lehia libre benetakoa izan dadila zaindu behar dute, baina, horretaz gain, eraginkortasunez erregulatu beharko dute, lehiaren ikuspuntutik begiratuta, betiere lehia libre horretan justifikaziorik gabeko murrizketa sartzea saihestuta.

Kontuan izan behar da, taxi-zerbitzua jarduera arautua eta esku-hartze handiak dituen izanagatik ere, jarduera pribatua dela —jarduera pribatu arautua, zerbitzu publiko inpropia ere deitutakoa—, eta, hori horrela, enpresa-askatasunaren printzipioa zaio aplikatzekoa EEren 38. artikulua horretan bildutako merkatu-ekonomiaren esparruan, eta, horrenbestez, jardueraren edozein erregulazio murriztailek lege-mailako gaikuntza beharko du⁹.

Kasu honetan, Bilboko Udalak ordenantzaren bidezko erregulazioaren bitartez eragiten du, ikusiko dugunez, taxi-gidariak zerbitzua eman beharreko moduan.

12. Omnibus deitutako legeak artikulua berri bat sartu zuen Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen Legean¹⁰. Artikulu horrek (39 bis), Administrazio Publikoak jarduerak garatzeko bere esku-hartzeetan

⁸ 62. zenbakiko EHAA, 2004ko martxoaren 31koa.

⁹ Taxi-zerbitzua ez da zerbitzu publiko bat, baizik eta publikoarentzako zerbitzu bat, eta udalak zerbitzu horretan esku har dezake Toki Korporazioen Zerbitzuen Erregelamenduari buruzko 1955eko ekainaren 17ko Dekretuan adierazitako zirkunstantziak gertatzen direnean (196. zenbakiko BOE, uztailaren 15koa). Arau horrek bereizgabe ditu hizpide *publikoarentzako partikularren zerbitzuak eta publikoari emandako zerbitzu pribatuak*.

Ikusi, halaber, Estatu Kontseiluaren Irizpena, 1272/2005 zenbakikoa, Madrilgo Erkidegoko bidaiariak herri barruan autoz garraiatzeko zerbitzu publikoak onartzen dituen erregelamendua onartzen duen dekretu-proiektuari buruzkoa, erregelamendu horretan taxi-zerbitzua publikoari zuzendutako eta interes orokor nabarmena duen jardueratzat kalifikatzen baita.

¹⁰ Ley Ómnibus, 25/2009, de 22 de diciembre, sobre modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Omnibus Legea (25/2009), abenduaren 22koa, zenbait lege aldatzeari buruzkoa zerbitzuen jardueretarako sarbide libreari buruzko legera eta jarduera horien egikaritzapenera egokitzeko, eta 30/1992 Legea, azaroaren 26koa, Herri Administrazioen Araubide Juridikoarena eta Administrazio Prozedura Erkidearena.



arautzat hartu beharreko printzipioak ezartzen ditu. Erregulazio egokiko printzipioak (edo *better regulation*) deitutakoak dira.

Artikulu horren 1. paragrafoak ezartzen duenez, Administrazio Publikoek honako hauek egin beharko dituzte beren eskumenak egikaritzuz eskubide indibidual edo kolektiboaren egikaritzapena mugatzen duten neurriak ezartzen dituztenean edo jarduera bat garatzeko eskakizun batzuk betetzea eskatzen dutenean:

- gutxien murriztailea den neurria hautatu,
- interes publikoak babesteko beharrezkoak direla arrazoitu
- bilatzen diren helburuak lortzeko egokiak direla justifikatu, inolako tratu diskriminatzaile gabe, ezein kasutan ere.

Printzipio horiek hartuko dira kontuan txostena garatzeko orduan.¹¹

13. Bestalde, Ekonomia Iraunkorraren Legeak 3. artikuluan ezartzen ditu botere publikoek bere jarduera gidatzeko baliatu behar dituzten printzipioak ekonomiaren iraunkortasuna bultzatzeko, eta printzipio horien artean dago lehiakortasuna hobetzeko printzipioa, honela dioena ¹²:

Administrazio Publikoek enpresen lehiakortasunaren hazkuntza bultzatuko dute, ondasun eta zerbitzuen merkatuetako lehiakortasuna eta efizientzia bultzatuko duten eta produkzio-baliabideen esleipena eta produktibitatearen hobekuntza ahalbidetuko duten erregulazio-markoen bidez (...).

¹¹ Garraio-zerbitzuak espresuki daude baztertuta barne-merkatuko zerbitzuei buruzko 2006ko abenduaren 12ko 2006/123/EE Zuzentarauaren aplikaziotik, eta, horrenbestez, zerbitzu-jardueretarako sarbide libreari eta jarduera horiek egikaritzeari buruzko azaroaren 23ko Legearen (Aterki Legea) aplikaziotik, aurrekoaren transposizioa egiten duena, zerbitzu-jardueretarako sarbide libreko araubide orokorra ezartzen duena eta oro har debekatzen duena, besteak beste, baimenen kopuruaren mugaketa edo zenbait eskakizunen ezarpena. 25/2009 Legeak, abenduaren 22koak, zenbait lege aldatzen dituenak zerbitzuen jardueretarako sarbide libreari buruzko legera eta jarduera horien egikaritzapenera egokitzeko, ordea, zenbait aldaketa partzial egiten dizkio Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legeari, eta erregulazio egokiko printzipioak ere sartzen ditu antolamenduan azaroaren 26ko 30/1992 Legearen 39. bis artikulua bidez. Izapideak sinplifikatzea eta alde aurreko kontrolen ordeztasun sarbide-askatasuna ezartzea da araudiaren helburua.

¹² 2/2011 Legea, martxoaren 4koa, Ekonomia Iraunkorri buruzkoa, 55. zenbakiko BOE, 2011ko martxoaren 5koa.



Gainera, arau horren 4. artikulua "Administrazio Publikoen arau-ekimenei aplikagarriak zaizkien erregulazio egokiko printzipioak" biltzen ditu, erregulazioa hobetzeari zuzendutako kapituluaren. Premiaren, proportzionaltasunaren, segurtasun juridikoaren, gardentasunaren, irisgarritasunaren, sinpletasunaren eta eraginkortasunaren printzipioek arautu beharko dute Administrazio Publikoen jarduna, eta arau-ekimenean behar adina justifikatu beharko da printzipio horiek betetzen direla.

Ondoren transkribatuko dugu printzipio horietako bakoitzari buruz artikulua horrek dioena:

- **Premiaren** printzipioa: interes orokorreko arrazoi batek justifikatu behar du arau-ekimena.
- **Proporzionaltasunaren** printzipioa: proposatzen den arau-ekimenak tresna egokiena izan beharko du nahi den helburua lortuko dela bermatzeko, emaitza bera lortzea ahalbidetzen duten neurri ez hain murriztaile eta distorsionatzaileak ez dagoela egiaztatu ondoren.
- **Segurtasun juridikoaren** printzipioa: arau-ekimeneko ahalmenak modu koherentean egikaritutako dira gainerako antolamenduearekin batera, arau-marko egonkorra eta aurreikusteko modukoa sortzeko, ziurtasun-ingurune bat sortuta, herritar eta enpresen jarduna eta haien erabaki ekonomikoak hartzea ahalbidetuko duena.
- **Gardentasunaren** printzipioa: erregulazioaren helburuak eta haren justifikazioa argi eta garbi zehaztu behar dira.
- **Irisgarritasunaren** printzipioa: kontsulta-mekanismoak ezarriko dira inplikaturako agenteekin, arauak egiteko prozesuan haien parte-hartze aktiboa bultzatuko dutenak, baita indarreko erregulazioan modu sinple eta unibertsalean sartzeko tresnak ere.
- **Sinpletasunaren** printzipioa: arau-ekimenak arau-marko sinple, argi eta gutxi sakabanatua lortzeko bidea izan behar duela adierazten du, marko hori ezagutzea eta ulertzea errazteko betiere.
- **Eraginkortasunaren** printzipioa: arau-ekimenak lortu nahi diren helburuen identifikazio argia izan behar du abiapuntu, zuzeneko helburu batzuk ezarrita eta beharrezkoak diren karga osagarriak saihestuta azken helburu horiek lortzeko.

14. Erregulazioak lehiaren duen eraginari dagokionez, nabarmentzekoa da, halaber, Lehiaren Batzorde Nazionalak landutako txostena, lehiaren mesedetarako erregulazio



batek kontuan hartu beharreko printzipioak ezartzen dituenak. Haien artean nabarmentzekoak dira, premiarena, proportzionaltasunarena, gutxieneko distortsioarena, eraginkortasunarena, gardentasunarena eta auresangarritasunarena¹³.

3. Zenbait alderdi EAEn erregulazio-ereduari buruz.

15. EAEn egun indarrean dagoen araudiak estu arautzen du taxiaren jarduerarako sarbidea zein jardueraren egikaritzapena, eta oso leku gutxi uzten dio operadoreen jardun libreari. Hori horrela, esan daiteke lehiarako murrizketa garrantzitsuak biltzen dituela, zenbait kasutan justifikatuta egon daitezkeenak. Administrazioak interes publikoa bermatu behar du bere jarduerarekin, zerbitzuaren prestazioan kalitate-maila ona emateko. Helburu horrek lehiarako murrizketak justifika ditzake, betiere nahi den helburua lortzeko beharrezkoak badira, aurrekontuarekiko proportzionalak badira eta helburu bererako lehiari kalte gutxiago egiten dion beste alternatibarik ez badago.

Ondoren bilduko ditugu euskal araudian jasotako murrizketa nagusietako batzuk. Azterketa honen helburua ez da haien egokitasun posiblea egiaztatzea, baizik eta soilik deskribatzea sektorean dagoen administrazioaren esku-hartzearen intentsitatea, araua aldatzeko proposamena bere testuinguruan behar bezala balioetsi ahal izateko.

16. 2/2000 Legeak, ekainaren 29koak, bi murrizketa mota biltzen ditu. Sartzekoak eta taxiaren zerbitzua egikaritzekoak.

Sarbiderako murrizketen artean honako hauek nabarmendu ditzakegu.

- Gaitzen duen tituluaren eskakizuna: Jarduera egiteko beharrezkoa da herri-barruko garraioa egiteko gaitzen duen lizentzia baten titular izatea, eta udalei dagokie hura ematea, edota, kasuan kasu, baimen bat lortzea, herriz kanpoko garraioa egiteko gaitzen duena, eta foru-aldundiei dagokie hura ematea. Herriz kanpoko garraioaren kasuan gaikuntza-erregimena bikoitza da, nahitaezkoa baita alde aurretik udal-lizentzia lortzea herriz kanpoko garraioko baimena izapidetzeko¹⁴. Denbora mugagaberako ematen dira lizentziak eta baimenak. Lizentzia edo baimen baten titular izateko, beharrezkoa da pertsona fisikoa izatea. Gainera, eskatzen dutenek hainbat motatako betebeharrak edo eskakizun ugari betetzen dituztela egiaztatu beharko dute.

¹³ Lehiaren Batzorde Nazionala, *Administrazio Publikoentzako gomendioak merkatuen erregulazio eraginkorragorako lehiaren mesedetan*, Madril 2008.



- Baimen eta lizentzien gehieneko kopurua: EAEn eman litezkeen baimen eta lizentzien gehieneko kopurua kontingenteak mugatzen du. Gehieneko kopurua kalkulatzeko formularen, kontuan hartzen da publikoari eman beharreko zerbitzuaren premia eta egokitasuna, eta erantzun beharreko biztanleria-irizpideen arabera eta inguru bakoitzean bildutako zirkunstantzia sozio-ekonomikoen arabera zehazten da.

Eskakizun horrek bereziki garrantzitsua den merkatura sartzeko hesia dakar, lizentzia eta baimenen gehieneko kopurua emandakoan itxi egiten baitzaie automatikoki operadore berriei sartzeko aukera, eta ezarritako operadoreen artean "bajak" (erretiroa hartzeagatik, hiltzeagatik, eta abar) gertatzearen mende geratuko dira.

- Lizentzia eta baimenen ezaugarriak: Pertsona bat lizentzia bakar baten jabe izan daiteke. Pertsonalki eman behar du zerbitzua titularrak, hau da, *intuitu personae* ematen dira lizentziak. Lizentziak atxikita darama, halaber, zer ibilgailuren bidez egingo diren zerbitzuak. Hau da, lizentzia edota baimenen emateak titular bakar baten jardueraren egikaritzapena babesten du, gidari bakar batek eta ibilgailu bakar eta jakin batek egindakoa. Lizentzia eta baimenak eskualdaezinak dira oro har. Dena den, oso salbuespenezko kasu batzuetan, ahalbidetuta dago eskualdatzea (titularraren heriotza, erretiroa, titularrak jarduera ezin egin izatea gaixotasun baten ondorioz, istripuak edo ezinbesteko beste arrazoi batzuk). Eskualdaketa egin ahal izango da, halaber, lizentzia eman denetik hamar urte baino gehiago igaro badira. Gaitzen duten tituluak nahitaez bisatu beharko dira aldiro.

- Ibilgailuen ezaugarriak: Auto bidez emango dira zerbitzuak, hau da, bederatzi plazako edo gutxiagoko edukiera duten pertsonak garraiatzeko diseinatutako eta motozikleta ez diren ibilgailu automobilen bidez. Udalek beste zenbait eskakizun ere ezar ditzakete.

Taxi-zerbitzua egikaritzeko murrizketak ere ugariak dira.

- Nahitaezko jarduera-hasiera: Lizentzia emandakoan, lizentziaren titularrak nahitaez hasi behar du jarduera, jakinarazten denetik 60 egutegi-eguneko epearen barruan.

- Dedikazio eskusiboa: Dedikazio eskusiboko erregimenean eman behar da zerbitzua, eta, hori horrela, sektore horretako operadoreek ezin izango dute beren jarduera osatu arauan bildutakoez bestelako inolako zerbitzurik emanda¹⁵.

¹⁴ Salbuespenak kenduta; izan ere, udalek zein aldundiek, betiere zirkunstantzien arabera, lizentzia edo baimena eman dezakete, besteak tituluetako bat ukatu badu ere (urriaren 15eko 426/2003 Dekretuaren 12. artikulua).

¹⁵ Arau bidez ezarritako kasuetan izan ezik, zirkunstantzia sozioekonomikoek edo eraginpean hartzen duen inguruaren biztanleria eskasak baldintzatuta.



- Operadore ekonomikoek zerbitzua emateko egutegia: Legeak ez du ezartzen ordutegirik, txandarik, oporraldirik edo etenaldirik. Hala ere, gutxieneko zerbitzua emango dela bermatzeko, garapen-araudira bideratzen du zehazteko, eta araudi hori nahitaez bete behar dela xedatzen du.
- Gidari bakarra: Lehenago adierazi dugunez, lizentziak uztartuta daude titulartasunarekin, lizentziekin lotutako ibilgailuarekin eta ibilgailu horren gidariarekin, zeinak zehatza eta beti pertsona bera izan behar baitu. Horrek esan nahi du jarduera horretan aritzen diren profesionalek ezin izango dutela jarduera hori ustiatu soldatapeko gidarien kontratazioko modalitatean¹⁶.
- Guztizko edukiera Ibilgailuaren kontratazioa haren guztizko edukiaren arabera egiten da¹⁷.
- Enkarguak: Legeak ez du debekatzeko enkarguen garraio-zerbitzua egitea, baina baldintzak zerbitzuaren arauzko garapenarenerako uzten ditu.
- Nahitaezko zerbitzua: Gidariak nahitaez eman behar du zerbitzua, salbu eta legez kontrako jardunak egiteko eskatzen badute edo arriskua badago bidaiarien edo beste pertsona batzuen osotasun edo segurtasun fisikorako.
- Prezioa: Ez dago lehiarik prezioan. Taxi-zerbitzuak tarifaren mende daude; loteslea eta nahitaezkoa izango da, eta haren erregimena desberdina egin beharreko ibilbidea herri-barrukoa edo herriz kanpoko bada. Herriz kanpoko zerbitzuetan, tarifaren azpitik dagoen prezioa hitzartu ahal izango da, betiere hitzartutako prezioa idazki bidez jasota geratzen bada eta ibilgailu barruan eramaten bada zerbitzua ematen den bitartean.
- Zerbitzua hasteko lekua: Lizentziari dagokion udal-mugartean hasi beharko dira zerbitzuak, eta, hori horrela, ezin da bidaiaririk jaso zerbitzuaren prestazioa amaitzen den udalerrian herriz kanpoko zerbitzuak ematen direnean¹⁸.

17. 243/2002 Dekretuak ere murrizketa ugari ezartzen ditu, Legean jada bildutakoen errepikapen hutsak direnak, eta errepikapenak saihesteko, Legean espresuki bildu ez direnak soilik zerrendatuko dira.

¹⁶ Salbuespen gisa, arauak adierazten du kasu jakin batzuetan ustiatu ahal izango dela soldatapeko gidarien edo besteren konturako langile bidez (aldi baterako laneko ezintasunagatik, esate baterako).

¹⁷ Arauari jarraiki salbuespenak zehatz daitezke plazagatik zerbitzuen kontratazioa posible denean banako ordainketarekin.

¹⁸ Salbu eta prestazio bateratuko lurralde-eremuetan eta erregimen bereziko guneeetan eta zerbitzu bereziak, besteak beste.



Murrizketak sarbidean:

- Ibilgailuen ezaugarriak: Lizentzia lortzeko baldintza izango da ibilgailuek gehienez ere bi urteko antzinasuna izatea. Ibilgailuen gehienezko edukiera bost plaza da, nahiz eta bederatziraino zabaldu ahal izango den behar bezala justifikatutako kasuetan. Gutxienezko neurriak eta barrualdearen eta eserlekuen ezaugarriek nahikoa izan behar dute erabiltzaileen segurtasuna eta erosotasuna ziurtatzeko. Edozein kasutan ere, 4 ate eduki behar ditu gutxienez, eta maletategiaren edukiera 330 litro izango da gutxienez.
- Gaitasun-ziurtagiria: Gidariak proba bat gainditu beharko du egiaztatzeko, besteak beste, ondo baino hobeto ezagutzen duela udalerrria, zerbitzuari buruzko arauak ezagutzen dituela, baita indarreko tarifak ere, eta jarduerari buruzko oinarrizko kontabilitate- eta zerga-ezagutzak ere badituela.
- Udalak edo foru-aldundiak emandako gidari-baimena: Gaitzen duen titulua emandako udalak edo foru-aldundiak emandako gidari-baimena daukaten pertsonak soilik gidatu ahal izango dituzte ibilgailuak, aldez aurretik zenbait eskakizun egiaztatzen badituzte: gidabaimena edukitzea, lanbidearen jardun normala galarazten duen eragozpen fisiko edo psikikorik ez izatea eta gaitasun-ziurtagiria edukitzea.

Taxi-zerbitzua egikaritzeko murrizketa nagusiak bilduko ditugu ondoren:

- Publizitatea: Publizitatea kontratatu eta erakutsi ahal izateko, beharrezkoa da baimen bat lortzea, eta baimen hori udalek edo aldundiek emango dute (horretarako prozedura arautuko dute), beren eskumenen arabera, eta betiere Taxi Batzordeak aldez aurretik txostena emanda.
- Enkarguak: Salbuespen gisa egin ahal izango dira, zirkunstantzia sozio-ekonomikoak eta biztanleriari dagozkionak kontuan izanda, betiere bidaiariak garraiatzeko zerbitzuari eragiten ez badiote. Kontratatzailerik bakar batek eskatu ahal izango du, hasierako eta helmugako puntu bakarra izango du eta ezin izango da partekatu enkarguak garraiatzeko zerbitzua bidaiarien zerbitzuarekin. Bidaiarien garraioari dagozkion tarifa berberak izango dira.

18. Euskal legeak edo haren garapen-erregelamenduak arautu ez dituen gai bakanei dagokienez, gai horiek espresuki biltzea ezartzen da, udalek arau ditzaten¹⁹. Ordenantzek sartzeko eta jarduera egikaritzeko murrizketa gehiago eragiten dituzte

¹⁹ Adibidez erregelamenduaren 6.2 artikuluan: "Udalak dagokion ordenantzaren bidez eskatu ahal izango du izaera pertsonaleko edo udal bakoitzeko berezitasunei buruzko eskakizunak betetzeko lizentzia emateko; edo erregelamenduaren 25.2 artikulua, ibilgailuei dagokienez: "Udalek, udal-antolamenduaren bidez, egoki iritzitako eskakizunak ezarri ahal izango dituzte erabiltzaile zerbitzua behar bezala ematen zaiela bermatzeko".



kasu batzuetan. Murrizketa horien adibide dira (haitako batzuk justifikatuak) geralekuetan bezeroak jasotzeko txandak ezartzea; zerbitzua emateko ordu kopurua zehaztea eta atsedenerako txandak finkatzea; ibilgailuek bete beharreko eskakizun batzuk; ibilgailuek eraman beharreko kolore eta bereizgarriak; ziurtagiria lortzeko egin beharreko gaitasun-proben edukia, eta abar.

19. Araudia aztertu ondoren, esan daiteke, oro har, oso araututa dagoen sektorea dela, araudi oso interbentzionista duena, eta oztopo ugari dituena lanbidera sartzeko (oztopo nagusia lizentzien *numerus clausus* da, merkatuan operadore berriak sartzea eragozten baitu) zein jarduera egikaritzeko (araututako ordutegiak, soldatapeko gidariak ezin kontratatzea, besteak beste).

Legeari eta haren garapen-erregelamenduan ezarritako murrizketak justifikatuta dauden edo ez eta adierazitako erregulazio egokiko printzipioei egokitzen ote zaizkien aztertzeko une egokia ez bada ere, ukalezina da jarduera oso interbenituta dagoela. Hori horrela, erregulazioaren bidez, Ordenantza tarteko, ezartzen den edozein esku-hartzek areagotu egingo du merkatu horren lehiarik eza, horrek dakarren kalte-arriskuarekin interes orokorrerako eta kontsumitzaile eta erabiltzaileen intereserako bereziki.

Txosten honetan komeni da aztertzea erregulazio/esku-hartzea justifikatuta ote dagoen, proportzionala ote den babestu nahi den helburuarekiko eta hain murriztaileak ez diren alternatibak ba ote dauden.

V. TAXI ZERBITZUAREN MERKATUA BILBON.

1. Merkatuaren deskribapena.

20. Taxi-zerbitzua, gidaridun ibilgailuak alokatzeko zerbitzuarekin batera, bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzuetan bilduta dago. Ordainsari ekonomiko baten truke profesional autonomo batek burutzen duen garraio publiko bat da²⁰.

Txosten honetan adierazi denez, oso araututa dagoen jarduera da taxi-zerbitzua, jarduera ekonomikora sartzeko (lizentziak ematearen bidez eta irizpide

²⁰ Garraio horrek garraio pribatuarekin duen aldea zera da, pertsona fisiko edo juridiko baten premiak gogobetetzea duela helburu. Ikus Lurreko Garraioak Antolatzeari buruzko ekainaren 30eko 16/1987 Legearen 100 artikulua. 1987ko uztailaren 31ko BOE.



sozioekonomikoak direla-eta lizentzien kopurua mugatzearen bidez) zein jarduera egikaritzeko (administratiboki finkatutako prezioak, bezeroak geralekuetan jasotzeko txandak ezartzea, atsedeen-ordu eta -txanden kopurua mugatzea, titular bakar bati gidari bakar batekin eta ibilgailu bakar eta jakin baten bidez emandako lizentzia).

21. Taxi-zerbitzuaren merkatua 3 segmentutan banatzen da, bezeroek zerbitzua kontratatzen duten moduaren arabera:

- Bide publikotik dabiltzan ibilgailuak kontratatzea. Erabiltzaileek kalean eskatzen dituzte zerbitzuak, bide publikotik dabiltzan ibilgailuen artean.
- Ibilgailuak kontratatzea taxi-geraleku gisa gaitutako guneeetan.
- Telefonogune baten, taxi-emisora baten edo beste bitartekoren baten bidez alde aurretik kontratatutako ibilgailuak.

Lehenengo bi segmentuetan, “street taxi” ere deitutakoetan, jarduera-erreserba bat dago taxiaren alde, egungo erregulazioak operadore horiek soilik jardutea ahalbidetzen baitu. Dena den, hirugarren segmentuan, taxi-zerbitzuaren emaileak lehian daude, teoriarik, gidaridun ibilgailua alokatzeko zerbitzuaren emaileekin²¹.

22. Ondorengo taulan ikusiko dugu lizentzien ematearen bilakaera EAEn. Bilboko udalerriri erreparatzen badiogu, lizentzien kopurua, 774, ez da aldatu 1995. urteaz geroztik. Udalak jakinarazi duenez, ez da lizentzia berririk eman 1978. urtetik aurrera.

Zerbitzu publikoko autoak.																				
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Euskadi	2426	2397	2389	2355	2317	2307	2287	2261	2258	2230	2267	2262	2245	2239	2255	2245	2252	2237	2245	
Hiriburuak	1258	1257	1257	1239	1235	1237	1239	1236	1234	1206	1254	1249	1250	1255	1272	1273	1276	1276	1274	
Araba/Álava	214	216	212	218	201	203	205	201	205	180	228	226	220	227	243	244	249	249	244	
Vitoria-Gasteiz	157	157	157	158	154	155	157	154	152	124	172	167	168	173	190	191	194	194	192	
Gipuzkoa	787	764	781	742	732	728	723	717	720	721	710	713	706	692	691	686	688	680	683	
Donostia-San Sebastian	326	326	326	307	307	308	308	308	308	308	308	308	308	308	308	308	308	308	308	
Bizkaia	1425	1417	1396	1395	1384	1376	1359	1343	1333	1329	1329	1323	1319	1320	1321	1315	1315	1308	1318	
Bilbao	775	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	774	

Iturria: Estatistikako Institutu Nazionala. Taxiaren estatistika. 1994-2012 seriea

Herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoaren baimenen gehieneko kopurua ezartzen duen Garraio eta Herri Lanetako sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko

²¹ Bilboko ordenantzak ez du arautzen gidaridun ibilgailua alokatzeko zerbitzua.



Aginduan bildutako formularen arabera kalkulatzen da EAEn eman daitekeen lizentzien gehieneko kopurua. Bilboko kasuan, 150.000 biztanle baino gehiago dituen udalerrria denez, biztanleria aldagaia, faktore sozial eta ekonomikoak (hala nola enplegua zerbitzuen sektorean), autoen kopurua eta bigarren etxebizitzaren kopurua kontuan hartzen ditu formulak.

Eusko Jaurlaritzaren Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak formula hori oinarri egindako kalkuluen arabera, Bilboko Udalak eman zitzakeen lizentzien gehieneko kopurua 959 zen 2005. urtean eta 1048 2007. urtean. Horrenbestez, Bilbon emandako 774 lizentziek garai hartan erregulazioak baimendutako gehienekoaren % 75-80 hartzen zuten.

Kontuan hartu behar da Eusko Jaurlaritzaren Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak ez duela harrezkero zifra horren beste eguneraketarik egin.

23. Bilbon operadore bakoitzak taxi-zerbitzua eman dezakeen gehieneko denborari dagokionez, egunean hamabi orduko aldia ezartzen du Ordenantzaren 33. artikulua. Taximetroaren bidez kontrola liteke aldi hori. Era berean, Ordenantzaren 39.3 artikuluan xedatutakoaren babesean, hiriko taxi-flotarentzako atsedeen-txandak ezartzen ditu Bilboko Udalak, eta hori horrela, astean lanegun bateko eta hilean 2 asteburuko atsedena dute taxilariak.

Horrenbestez, 2013. urterako ezarritako atsedeen-txandak kontuan izanda, hirian egun bakoitzeko 24 orduetan zehar jardun dezaketen taxien guztizko kopurua honako hau da²²:

Asteko eguna	Jarduneko taxi kop.
Astelehenetik ostiralera	589/590
Larunbatean eta igandean	387

Bizkaiko Foru Aldundiko Herri Lan eta Garraio Sailak Bilboko Udalerriko 29 taxik aireportuan bidaiariak hartzea baimentzen du²³. Bilboko Udalak ezartzen ditu zerbitzu hori emateko urtearen aste bakoitzean baimendutako lizentziak, elkarrekin adostutako txandakatze-irizpidea aplikatuta.

²² Zirkulazio eta Garraioetako Saileko zinegotzi ordezkariaren 2012ko azaroaren 28ko Ebazpen bidez onartuak.

²³ Loiuko egoiliarak ez diren autoen zerbitzuko baimenen titularrei Bilboko aireportuan bidaiariak jasotzeko baimena ematen dien azaroaren 14ko 4894/2000 Foru Aginduaren babesean.

**24. Bilboko udalerriko taxien dentsitatea 2,2 da mila biztanleko.**

Adierazle horren balioak hainbat hiritan alderatuz gero, ikus daiteke 1000 biztanleko taxien kopurua handiagoa dela metropoli-eremu handietan edo turismoguneetan. Euskal Autonomia Erkidegoko hiriburuei dagokienez, Bilbok du ratorik handiena.

Taxi-hornidura (taxi kop/1.000 biztanle)	
2011. urtea	
	Ratioa
Bartzelona	6,4
Madril	4,8
Sevilla	3,2
Mallorca	3,1
Zaragoza	2,5
Bilbo	2,2
Donostia	1,7
Gasteiz	0,8

Iturria: Sustapen Ministerioa eta egileak egina.

25. Taxilarien 4 elkarte daude Bilboko udalerrian. Estatutuetan bilduta dauzkate beren funtzioak, eta bertan biltzen dituzte, besteak beste, beren elkartekideen interes ekonomiko, sozial, profesional eta kulturalen ordezkartzako, defentsako eta sustapeneko funtzioak.

- BILBOKO IRRATI TAXI ELKARTEAK, IRRATI TAXI edo BILBOKO IRRATI TAXI izenez ezagunak, Bilbon du bere egoitza soziala (Xalbador kaleko 1. zk.). Elkartearen estatutuetan jasota dagoenez, Bizkaiko probintziara mugatuta du bere jardun-eremua eta taximetrodun auto-taxiarekin garraio publikoko zerbitzua ematen duten industrial autonomoak biltzen ditu, betiere auto horiek irratit-telefonoa badaukate eta autoaren taxiko udal-lizentzia Bilboko Udalak eman badu.

Guztira 550 elkartekidek osatzen dute.

- BIZKAIKO IRRATI TAXI ELKARTEAK, TELE TAXI izenez ezagunak, Bilbon du bere egoitza soziala (Gordoniz kalea, 44, 6. a, 1., 2. eta 3. Departamentuak). Elkartearen estatutuetan ezartzen denez, Bizkaiko Lurralde Historikoa du jardun-eremu, eta taxiaren enpresari autonomo profesionalak osatzen dute, beren borondatez elkartzeko eskatzen badute eta betiere beren jarduera lurralde-eremu horren barruan egikaritzen badute.

Bilbon 179 bazkidek lan egiten dute guztira.



- NERBIOIKO TAXIAREN ELKARTEAK, ASTANE izenez ezagunak, Bilbon du bere egoitza soziala (Gordoniz kalea 44, 4.a. 5. Departamentua). Elkartearen estatutueta xedatzen denez, probintzia du jardun-eremu eta beren borondatez afiliatzea eskatzen duten enpresari eta langile autonomoek osatzen dute.

Bere elkartekideen artean, 12 Bilbokoak dira.

- CLASS TAXI MERCEDES elkarteak Bilbon du bere egoitza soziala, Kale Nagusiko 42. zenbakian. Elkartearen webgunean ageri denez, Bilboko taxilarien elkarte da, eta haren ibilgailu-flota E eta S serieetako Mercedes Benz autoek soil-soilik osatzen dute.

22 elkartekidek jarduten dute guztira Bilbon.

Bi lehenengo elkarteak (TAXI IRRATIA eta TELE TAXI) soilik hartuta, taxilarien % 95 inguru biltzen dute. Elkarte horiek dira, hain zuzen ere, Udal Ordenantza aldatzeko eskatu dutenak.

Datuetatik ondorioztatzen denez, Bilbon 10 taxilari baino ez daude jardunean elkarteren bateko kide izan gabe.

2. Merkatuaren azterketa

26. Lehiakide potentzialek planteatzen dituzten aukera eta mehatxuak, merkatuan ordezko produktuak aurkitzeko prestasunak eta bezero eta hornitzaileei emandako negoziazio-ahalmenak ebaluatuz aztertu da Bilboko taxi-zerbitzuaren merkatua²⁴.

27. Lehiakideen arteko lehiaren azterketa.

Edozein produktu edo zerbitzu merkatuan emateko lehia-faktore nagusia prezioa da. Hala eta guztiz ere, taxi-zerbitzuak tarifa lotesle eta nahitaezkoaren mende daude (Herriz kanpoko zerbitzuetan soilik hitzartu ahal izango da tarifaz bestelako prezioa, betiere hitzartutako prezioa idazki bidez jasota geratzen bada eta ibilgailu barruan eramaten bada zerbitzua ematen den bitartean), eta, horrenbestez, ez dago lehiarik prezioetan.

Bestalde, operadoreen numerus claususa dago, hau da, kontingenteak mugatzen du merkatuan jarduten duten agenteen kopurua. Izan ere, 774 taxilari daude merkatuan.

²⁴ Azterlan hori Michael E. Porter ekonomilari eta Harvard School ikastegiko irakasleak garatutako ereduari inspiratu da, ekonomiaren sektore bat eraginpean hartzen duten indarrak identifikatzeko eta aztertzeko erabilitakoan.



Zifra hori ez da aldatu 1978. urteaz geroztik, eta horrenbestez, merkatu itxia dugu, eta bertan ez dago egungo operadoreentzat garrantzitsuenetakoa izaten den lehia-presioetako bat, hots, lehiakide berriak sartzea, eta horren zuzeneko ondorioa da merkatuan dauden lehiakideen arteko lehia murriztea.

Merkatu-ahalmeneko egoera batean daude operadoreak, eta kalitate handiagoko eta kontsumitzaileen premietara egokituago dauden zerbitzuei dagokienez lehiatzeko, haien pizgarriak oso murriztuta geratzen dira.

28. Lehiakide berriak sartzeko mehatxua.

Lehenengo elementuaren azterketan bezala, Bilboko taxi-merkatuan *numerus clausus* egotea erabakigarria da, operadore berriak sartzeko mehatxua praktikan ia hutsala izatea baitakar horrek. Bilboko Udalak lizentzia berriak ematen ez dituen neurrian, indarrean dagoen araudiak ahalbidetzen dion marjinaren barruan, ezin izango da operadore potentzial berririk merkatuan sartu.

Merkatuan sartzeko alternatiba bakarra jada ezarritako operadore baten lizentzia eskuratzea izango litzateke (erretiroa hartzeagatik, heriotzagatik, eta abar.). Aukera horrek ez dakar ezekin kasutan ere merkatuan lehiakide gehiago sartzea. Batzuen ordez beste batzuk jartzea baino ez.

Gainera, merkatuko operadoreetako bat ordeztzeko, lege-eskakizunak bete behar dira eta titulartasun-aldaketagatik udalaren tasa ordaindu (1.562,23€ lizentziaren transferentziagatik eta 23,25€ ibilgailuaren eskuadate materialagatik). Lege-tasa horrekin batera, kontuan hartu behar da operadore horiek beren eskubidearen transferentzia merkaturatzen dutela beren jarduera uztea erabakitzen dutenean. Nahiz eta azken urteetan, eta krisiaren ondorioz, badirudien beheranzko joera bat dagoela taxi-lizentzien salmentako "prezio pribatuan", *online* eskaintza batzuen azterketatik eratortzen denez, taxi-lizentzia batek Bilbon duen prezioa, ibilgailu eta guzti, 110.000€-tik 180.000€-ra bitarte dago, ibilgailuaren antzintasunaren eta markaren arabera²⁵.

Lizentziaren transferentzia-prezio garesti hori merkatuaren itxieraren ondorioz sortu da, eta itxiera hori erregulazioak (lizentzien transferentzia pribatua ahalbidetzen du) eta administrazioaren ekintzarik ezak (ez du handitzen lizentzien kopurua) eragin dute.

²⁵ Zenbait merkataritza-orritan bildutako iragarkiak ikus daitezke adibide gisa. Ikus, MILANUNCIOS <http://www.milanuncios.com/licencia-de-taxi-en-vizcaya/> edo SEGUNDA MANO http://www.segundamano.es/anuncios-vizcaya/licencia-taxi.htm?ca=48_s&th=1



Hortaz, bi oztopo daude merkatu horretan. Lehenengoa operadore berrientzat, lizentzia berriak ez irekitzeak eragindakoa. Bigarrena, faktikoa, gaitzen duten administrazio-tituluen merkaturatzea gertatzen deneko zirkunstantziak eragindakoa.

Horrenbestez, ondorioztatu behar da lehiakide berriak sartzeko mehatxua hutsala dela.

29. Ordezko produktuen mehatxua.

Aldez aurretik adierazi denez, hiru segmentu daude taxi-zerbitzuan. Horietako bi, "street taxi"arenak deitutakoak (kontratazioa bide publikoan edo geraleku batean) eta aldez aurreko erreserbaren segmentua.

Zerbitzu horri planteatu ahal izango litzaiokeen alternatibetako bat garraio kolektiboek osatutakoa litzateke (autobusa, metroa, tranbia). Garraiobide horiek oso garapen garrantzitsua izan dute azken hamarkadetan Bilboko metropoli-eremuan. Garraiobide horiek abantailak ekar diezazkiokete erabiltzaileari (batez ere tarifa nabarmen merkeagoak egotea). Dena den, ez dituzte betetzen bezeroa taxi-zerbitzua aukeratzera eraman dezaketen premia esanguratsuak: puntu jakin batera iristea, gaueko zerbitzua segurtasun-arrazoiak direla-eta, erosotasun handiagoa mugigarritasun murrizteko taldeentzat (hala nola zaharrak edo desgaituak, larrialdia, eguraldi txarra, gaixoak, hiriko bisitariak, eta abar. Hortaz, kontuan hartzen da taxiarekiko ordezkagarritasun-maila haren hiru segmentuetan txikia dela.

Beste alternatiba bat auto partikularra erabiltzea izan liteke zenbait kasutan. Dena den, aukera hori gero eta zailagoa da hirian (aparkalekua, TAO...) eta Administrazioak ez du sustatzen, hainbat arrazoiengatik. Hori horrela, taxiarentzat duen mehatxua ere oso murrizta da.

Gidaridun ibilgailuaren errentamendu-zerbitzua alternatiba bat izan liteke, baina aldez aurreko erreserba eskatzen duen zerbitzu-segmentuarentzat soilik, indarreko araudia kontuan hartuz gero²⁶. Gidaridun ibilgailu batek emandako zerbitzuak taxia ordeztu du teorikoki eskaeraren ikuspuntutik begiratuta, biek ere antzeko zerbitzuak eskaintzen baitituzte, batez ere herri-barruko ibilbideetan, taxilariaren tarifa negoziatzea posible den ibilbideetan.

Dena den, mehatxu hori ia ezerezean geratzen da, Administrazioak erregulazio ezinago murriztailea ezartzen baitio gidaridun ibilgailuen errentamendu-zerbitzuari.

²⁶ Gidaridun ibilgailuen alokairu-zerbitzua aldez aurretik kontratatu behar da enpresa errentatzaileak dagokion baimena helbideratuta dagoen udalerrian duen bulegoan. Dagozkion ibilgailuak ezin izango dute ezein kasutan ere bezeroei itxaroten egon bide publikoetan edo bide horietatik ibili, ezta zerbitzua aldez aurretik kontratatu ez duen bezeroa jaso ere.



Horrela, estatu osoan emandako baimenen gehieneko kopuruak ezin du gainditu Lurralde Historiko bakoitzean taxi-zerbitzurako emandako baimenen % 2²⁷. Gainera, ezerein kasutan ezin izango du 27ko muga gainditu Bizkaiko Lurralde Historikorako. Zehazki, Bizkaiko Foru Aldundiak emandako baimenen kopurua 23 da²⁸.

Horrenbestez, ez dago ordezeko zerbitzuen mehatxurik taxiaren sektorean.

30. Hornitzaileen negoziazio-ahalmena.

Zerbitzua emateko beharrezkoak diren elementu nagusiak eta taxilariak bere "hornitzaileekiko" duen gaitasuna aztertzen dira puntu honetan²⁹.

Lizentzia da taxiaren merkatuan sartzeko beharrezkoa den lehen elementua. Lizentzia kopurua mugatua dagoenez eta 70eko hamarkadaz geroztik lizentzia berriak ematen ez direnez, Legean bildutako kasuetan baino ezin da eskuratu lizentzia bat jarduera uzten bada. Horrenbestez, lizentzia udalak ematen badu ere, partikularren arteko eskualdatze-transferentzia ahalbidetzen da³⁰. "Hornitzaileen" kopurua oso mugatua da eta, horrenbestez, prezio garestia finkatzeko gaitasuna dute.

Taxiaren sektorearen kostu-egitura aztertuz gero, guztizkoaren ehuneko 70 inguru dira kostu finkoak, eta gizarte-segurantzak, kanpo-zerbitzuek (garajea, ibilgailuen aseguruak, aseguru pertsonalak, kuotak...), zergek eta amortizazio-gastuek osatzen dituzte gehienbat. Erregaiak eta ibilgailuaren mantentze-gastuek osatzen dituzte kostu aldakorak, guztizkoaren % 30.

Kostu aldakorren osagai nagusiari –erregaiari– dagokionez, haren prezioa finkatuta dator operadorearentzat eta hark ez du inolako gaitasunik prezioan eragiteko, eta, horrenbestez, negoziatzeko botere handia duen hornitzaile bati aurre egin behar dio taxilariak³¹.

²⁷ Ikus Euskal Autonomia Erkidegoan herriz kanpo autoz garraiatzeko zerbitzu publikoaren baimenen gehieneko kopurua ezartzen duen Garraio eta Herri Lanetako sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko Aginduaren 6. artikulua.

²⁸ Iturria: Sustapen Ministerioa. 2013-08-20.

²⁹ Arazo larria da hori sektoreko operadore berrientzat, lanbidean jardueraren errentagarritasun posiblearekin uztartzen ez den finantza-presio batekin sar daitezela eragin baitezake.

³⁰ Arauak ezarritakoaren arabera lizentziak transferiezinak badira ere, printzipio horrekiko salbuespenak hain dira zabalak, ohiko araubide bihurtu dira.

³¹ Guztizko kostuen % 20 inguru da erregaiak, eta jarduera eta diru-sarrerak hazten diren neurrian gehitzen da.



Kanpo-zerbitzuetako ustiapen-gastuak alde batera uzten baditugu, ibilgailuaren erosketa da kostu finkoaren osagairik garrantzitsuen. Ibilgailuen erosketako negoziazio-gaitasunak taxilariak, bere jarduera-maila edozein izanda ere, aurre egin beharreko kostu finkoetako bat hartuko du eraginpean, hots, ibilgailuaren amortizazioa. Horri dagokionez, aipatzekoa da marken aukera zabala dagoela merkatuan, eta, hori horrela, taxi-operadoreak konparatu eta askatasunean negoziatu dezake ibilgailuen hornitzailearekin. Taxilariak ibilgailua ordeztzeko duten joera handia da, eta ez dago hornitzailea edo marka aldatzeagatik kosturik, eta ibilgailuei eta modelo eta marken arteko aldeei buruzko informazioa oso erraz eskura daiteke, gainera. Horrenbestez, esan daiteke ez diola aurre egin behar negoziatzeko ahalmen handia duen hornitzaile bati.

Hornitzaileek duten negoziatzeko gaitasunari lotuta dago indar hori, eta gaitasun horretan eragina dute, dauden hornitzaileen kopuruaz gain, hornitzailea aldatzeagatik kostua edo merkatuan eskuragarri dauden ordeztu produktuaren kopurua.

31. Bezeroen negoziazio-ahalmena.

Erabiltzaileen negoziazio-ahalmena desberdina da merkatu-segmentu bakoitzean:

-Lehenengo merkatu-segmentuan (bide publikotik ibiltzen diren ibilgailuak), erabiltzaileak ez dauka ziurtasunik taxi bat aurkitzeko itxaron beharreko denborari buruz, eta tarifa finkatuta dago, eta, horrenbestez, ez dago prezioa negoziatzeko aukerarik. Horregatik, erabiltzailearen aukeratzeko gaitasuna oso mugatuta dago eta ziur asko eskuragarri dagoen lehen taxia hartzea aukeratuko du, taxiaren prestazioei erreparatu gabe³².

-Bigarren merkatu-segmentuan (geralekuetan aparkatutako ibilgailuak), Bilboko Udalaren taxiari buruzko Udal Ordenantzak ilarako lehen ibilgailua kontratatzeraren behartzen du, salbu eta bertan dauden taxilariak besterik adosten badute. Hortaz, orain ere bezeroak ez dauka negoziatzeko ahalmenik, ez taxiaren prestazioak aukeratzeari dagokionez, ez prezioari dagokionez.

-Hirugarren merkatu-segmentuan (alde aurreko erreserba), negoziatzeko egoera hobean daude bezeroak, zerbitzua emango duen ibilgailuak zenbait prestazio izan

³² Herriz kanpoko ibilbideetan negoziatu ahal izango litzateke prezioa, nahiz eta legeak ez duen eskubide hori ematen merkatuaren bi lehenengo segmentuetan, zerbitzuaren premia berehalakoa denetan.



beharra finka dezakete (edukiera, haurrentzako aulkia, eta abar). Prezioa hitzartu ere egin liteke, herriz kanpoko ibilbideetan soilik bada ere.

Dena den, orokorrean informazio eskasa dute erabiltzaileek ibilgailuei eta haien erabilera-aukerari buruz. Gainera, administrazioak finkatzen du prezioa, ibilgailuaren prestazioak edozein izanda ere. Horregatik, bezeroaren aukeratzeko gaitasuna oso mugatua da alde zuzeneko erreserban ere.

Horrenbestez, taxilariak lehiatzeko pizgarriak ez izateak (lehenengo puntuan aztertu dugu) eta dagoen informazioaren asimetriak bezeroaren negoziatzeko gaitasuna ia hutsala dela ondorioztatzen garamatza.

32. Horren guztiaren ondorioz, aztergai dugun merkatuak –Bilboko taxiaren zerbitzuarenak– sartzeko oztopo oso handiak dituela esan daiteke, eta bertan bildutako operadoreek merkatu-ahalmen handia dutela, lizentzien sistema itxi batek eragindako itxierarengatik, lehiatzeko pizgarriak oso murrizak direlarik.

Gainera, ordezko produktuak sartzeko mehatxua ia ez da nabaritzen praktikan, eta bezeroen negoziatzeko ahalmena eta haien negoziatzeko gaitasuna ia hutsalak dira.

VI. PROPOSAMENAREN AZTERKETA

33. Lehenik adierazi behar dugu ez direla zalantzan jartzen Bilboko Udalak dauzkan eskumenak erregulazioari buruz, erregulazio hori zerbitzua emateko baldintzat hart daitekeen aldetik. Dena den, ordenamenduak ematen dizkion erregulazio-eskumenak erabiltzean, lehen adierazitako erregulazio egokiko printzipioak bete behar ditu, eta premia, proportzionaltasuna, segurtasun juridikoa, gardentasuna, irisgarritasuna, sinpletasuna eta eraginkortasuna badaudela justifikatu, interes publikoa lortuko dela bermatzeko.

1. Operadoreek eman beharreko zerbitzuaren gehieneko denbora arautzea.

34. Ekainaren 29ko 2/2000 Legearen 3.3 artikulua zehazten ditu udalei dagozkien eskumenak herri-barruko garraioaren eremuan eta honako hau ezartzen du zehazki:

“garraio-lizentziak eman eta baliorik gabe uztea; zerbitzuen plangintza egin, ikuskatu eta zigortzea; tarifak ezartzea –prezioen kontrolari buruz legeriak ezarritakoaren arabera–, eta, behar izanez gero, gidarien gaitasunari buruzko egiaztapenak ematea.



Gainera, bigarren paragrafoak gehitzen duenez, udalei dagokie, gainera, taxi-zerbitzua emateko udal-ordenantza arautzailea egin eta onartzea, betiere lege honetan eta lege hau garatzeko arauetan ezarritakoari jarraikiz”.

Ekainaren 29ko 2/2000 Legearen IV. kapituluak zerbitzuak emateko baldintzak arautzen ditu eta legearen 11.4 artikulua xedatzen duenez, “*Arau bidez ezartzen diren ordutegi, txanda, opor eta etenaldien araubidearen arabera emango dira zerbitzuak*”.

26.2 artikulua e) letrak biltzen duenez, arau-hauste larritzat jotzen dira nahitaezko zerbitzuak ez betetzea eta Administrazioak, kasuan kasu, ezarritako ordutegi eta atsedendaldien koordinazio-araubidea ez betetzea.

35. Urriaren 15eko 243/2002 Dekretuak, aldiz, 41. artikuluan aztertzen ditu zerbitzuak emateko ordutegi eta egutegiei buruzko gaiak, eta honako hau xedatzen du 1. paragrafoan:

“Zerbitzua ondo koordinatu ahal izateko eta zerbitzu jarraitua eskaintzeko, udalek, bakoitzak bere udalerrian, lizentzien titularren ordutegi, egutegi, atsedeen eta urteko oporren araubidea finkatu ahal izango dute, lan arloko eta gizarte segurantzako legeak errespetatuz eta lurralde horretan ordezkariak duten taxi arloko elkarten iritzia entzun ondoren”.

36. Aztergai dugun gaiari dagokionez –gehieneko ordutegien araubidea–, ez ekainaren 29ko 2/2000 Legeak, ez hura garatzeko arauak –urriaren 15eko 243/2002 Dekretuak– ez dute *a priori* mugarik ezartzen, eta, hori horrela, udal-ordenantza baten bidezko erregulazio espresurik ez badago, ez legoke murrizketarik operadoreak zerbitzuak ematen egunean baliatutako orduen kopuruari dagokionez.

Bilboko Udalak, bere eskumenen babesean, “*ordu-kontrola*” arautzen du ordenantzaren 33. artikuluan, eta ordenantza horren aldaketa aztertu behar du Lehiaren Euskal Agentzia honek, hain zuzen ere.

2. Operadoreek zerbitzua emateko behar duten erabaki-askatasuna.

37. Lehen ikusten genuen bezala, Ordenantzak epigrafe bat biltzen du 33. artikulua barruan, “Lanaldia” deitutakoa”. Termino bera aipatzen da hainbat aldiz manamendu horretan. Lehenik zehaztu behar duguna zera da, zerbitzu bat ematen duten profesional autonomoak direla taxilariak eta zentzu hertsian ez dagoela lanaldirik haiei dagokienez.



38. Arestian adierazten genuenez, operadoreen arteko lehia-maila oso murrizta den merkatu baten aurrean gaude. Zirkunstantzia horrek arrisku bat sortzen du operadoreek burututako praktiketan; izan ere, merkatua banatzeko edo zerbitzuak ematean eskaintzak mugatzeko erabakiak hartzeko joera sor daiteke, eta hori, zirkunstantzien arabera, erabiltzaileen interesaren eta interes orokorraren aurkakoa izan daiteke.

Bilbon aritzen diren taxilariak biltzen dituzten bi elkarte nagusiak eskatuta egin da txosten hau eragin duen Ordenantza aldatzeko proposamena (Bilboko Irrati Taxi Elkarte eta Bizkaiko Irrati Taxi Elkarte).

Udalak igorritako espedientetik ondorioztatzen denez, elkarte horietako kide guzti-guztiak ez daude ados araua aldatzeko eskaerarekin. Izan ere, eskaera udalari helarazi dioten elkarteetan bozketak egin dira, elkartekide guztiak bertaratu ez direlarik, eta gainera kontrako botoen ehuneko garrantzitsuak daude, ondoren ikus daitekeenez.



Elkartea	Bozketaren edukia:	Bertaratuak	Aurkako botoak:
Bilboko Irrati Taxia	Zerbitzua emateko gehieneko denbora 10 ordura murriztea lanegunetan	106/550	Botoen % 23 aurka
	Zerbitzua emateko gehieneko denbora 10 ordura murriztea asteburuetan	169/550	Botoen % 23 aurka
Bizkaiko Irrati Taxia	Zerbitzua emateko gehieneko denbora murriztea egun guztietan.	110/179	Botoen % 49 aurka

Badirudi aztergai dugun espedientearen helburua dela arloan eskudun den Administrazioak (Bilboko Udala) arau-babesa ematea sektorea "autorregulatzeko" asmoari. Horrela, bi elkarte horiek akordio bat lortu omen dute lanbideko jardueraren alderdietako baten aldaketa eskatzeko. Aldaketa hori lehiaren murriztailetzat har liteke ondoren adierazten ditugun faktoreak direla-eta (Lehia Defendatzeari buruzko 15/2007 Legearen 1.1 artikulua).

Bide horretatik zerbitzua ematea mugatu nahiko litzateke (baita aurka bozkatu duten agenteekiko eta kontsultatu ez zaien gainerako elkarteekiko ere), legezkoa eta nahitaez bete beharrekoa denaren itxura emanez arau-haustea izan litekeen praktika bati.

3. Lehiaren gaineko ondorioak, justifikazioa eta proposatutako aldaketarekiko alternatibak.

39. Ondorengo paragrafoetan aztertuko ditugu proposatutako aldaketak lehiaren gain eragin ditzakeen ondorio negatiboak, neurriaren justifikazioa edo premia eta, hala badagokio, helburu bererako baliagarriak eta lehiarekiko ez hain murriztaileak diren alternatibak.

A. Proposatutako aldaketaren ondorioak lehian.

40. Zenbait erakundek egindako azterlanen arabera, merkatu bateko operadoreen kopurua arauen arabera murrizteak disfunczio larriak eragiten ditu merkatu horretako lehian eta ondorioak larriagotu egiten dira kopuru hori luzaroan aldatzen ez bada³³.

³³ Honako hauek azpimarratzekoak dira, ematen dituzten erakundeen garrantzia eta haien ondorioen indarra kontuan izanda: EKONOMIA LANKIDETZA ETA GARAPENERAKO ANTOLAKUNDEA (OCDE), "Taxi Services: Competition and Regulation" en Policy roundtables



Ondoren, proposatutako arau-aldaketaren lehiari buruzko ondorio negatibo posibleak identifikatuko ditugu, abiapuntutzat dugun testuinguru juridiko-ekonomikotik abiatuta.

41. Eskaintza gutxitzea. Taxilariak zerbitzua emateko duten gehieneko denbora murrizten bada, profesional autonomo bakoitzari askatasuna mugatuko litzaioke alde batetik, eta ez litzaioke zerbitzua ematen utziko 10 orduetik gora 24 orduko aldian, gaur egun egiten duten bezala.

Bilboko Udalak igorritako espedienteak ez du biltzen azterketarik edo azterlanik aldaketak eskaintzaren gain izango lituzkeen ondorioak kuantifikatzeko.

Hala eta guztiz ere, badira taxilarien elkarteek berek publiko egindako zenbait datu baliagarriak direnak lanean ari diren taxien eskaintzaren gutxitzean proposamenak ekarriko lukeen ondorio zuzena erakusteko. Elkarteetako baten presidentearen hitzetan, astean gehienez 48 orduetik 72 ordura bitarte zerbitzua eman ahal izatetik gehienez 40 orduetik 60 ordura bitarte egin ahal izatera igaroko lirateke Bilboko taxilariak ³⁴. Horregatik, kalkulatu du “*taxi bat gutxiago izango dela geroak batez beste*”.³⁵ Horrela, sektorearen beraren iturrien arabera, zerbitzuan dauden taxien kopuruaren murrizketa izango da ondorioetako bat.

Ildo berean, udalak proposatutako neurrien ondorioak kuantitatiboki kalkulatzeko ariketa bat egin du Agintaritzza honek. Proposamenak taxi-eskaintzan duen inpaktua neurtzea da helburua. Bi jokaleku alderatu ditugu horretarako.

Zerbitzua gehienez 12 orduz ematen den lehen jokalekuan, abiapuntutzat hartzen da bi txanda ezartzen direla, bakoitzak taxilarien kopuru berbera duela, eta guztiek ere legeak baimendutako orduetan ematen dutela zerbitzua ³⁶. Kasu horretan, kalean

OECD, 2007, <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf> estekan; OFFICE OF FAIR TRADING (OFT) erakundeak emandako txostena “The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK”, 2003 http://www.oft.gov.uk/shared_oftr/reports/comp_policy/oft676.pdf estekan; KATALUNIAKO LEHIAREN AGINTARITZAK emandakoa “Taxia eta gidaridun ibilgailuen errentamendua arautzeko ereduari buruzko lehiakortasunaren aldeko gogoetak”, 2012, http://www20.gencat.cat/docs/economia/80_ACCO/Documents/Arxius/Actuacions/Reflexiones%20Taxi_VTC_ESP.pdf estekan.

³⁴ Asteburuan lan egitearen edo ez egitearen baitan, astean lanegun batean eta larunbat eta igandean erdietan atsedena hartu behar baitute nahitaez.

³⁵ “El Correo” egunkariak 2013ko martxoaren 2an argitaratutako albistea, “Bilboko taxilariak hamar ordura murriztuko dute lanaldia lana banatzeko” goiburuean.

³⁶ Hipotesi hori erabiltzen da bi jokalekuen arteko konparazio bat egiteko, baina beharrezkoa izango litzateke jakitea sektorean nola banatzen diren txandak errealitateari gehiago doitzen zaion kalkulu bat egiteko.



liratekeen taxien kopurua 294/295 litzateke astelehenetik ostiralera eta 192/193 asteburuan.

Bigarren jokalekuan, 10 orduko gehienekoa ezartzen den horretan, abiapuntu berak ditugu: alde batetik, taxilarien kopuru berak ematen du zerbitzua txanda bakoitzean eta bestetik, guztiek ematen dute zerbitzua baimendutako 10 orduetan. Kasu horretan, gutxienez 3 lan-txanda ezarri beharko lirateke eguneko 24 orduetan zerbitzua emateko³⁷.

Gauzak horrela, 8 orduko 3 txanda ezarriko balira, 196 taxilari lan egingo lukete astelehenetik ostiralera eta 129k asteburuetan. Taxilari bakoitzak zerbitzua emateko izango lituzkeen gainerako bi orduak, 10eko gehienekora arte, bi orduko 12 txandatan banatuko lirateke, eta horrek 49 taxilari gehiago gehituko lituzke lanegunetan, hau da 245, eta 32 gehiago jaiegunetan, hau da 161.

Honako taula honetan islatzen da bi jokalekuen arteko konparatiba:

Asteko eguna	Guztizko taxi kop. 24 orduko	Guztizko taxi kop. txandako	
		Gehieneko zerbitzua 12 ordu	Gehieneko zerbitzua 10 ordu
Astelehenetik ostiralera	589/590	294/295	245/247
Larunbata eta igandea	387	193,5	161/162

Lanegunetako kalkulu horren arabera, kontuan izanda taxi guztiek al bait ordu gehienez ematen dutela zerbitzua, gutxi gorabehera 50 taxi gutxiago egongo lirateke zerbitzuan uneoro, eta jaiegunetan, aldiz, gutxi gorabehera 30 taxitan murriztuko litzateke eskaintza.

Arau-aldaketaren lehenengo zuzeneko ondorioa erabilgarri dauden taxiak gutxitzea litzateke. Ondorio negatibo hori neurri horrekin batera lizentzien kopuruaren zabaltze baliokidea izapidetuko balitz arinduko litzateke. Bestela, murrizketa hori kaltea baino ez litzateke izango erabiltzaileentzat, haren aukerak murriztu egingo bailirateke taxi bat hautatzeko edo aurkitzeko garaian.

³⁷ Aurreko kasuan bezala, ezartzen diren txanden eta bakoitzari esleitzen zaion taxi kopuruaren baitan egongo da emaitza.

**42. Eskaintzaren gutxitzeak zenbait ondorio negatibo eragin ditzake.**

Itzaroteko denboraren gehitzea eragin ahal izango litzateke. Litekeena da taxilariak zerbitzua eman dezaketen gehieneko denbora bi orduan murrizteak berekin ekartzea erabilgarri dagoen taxi bat lortzeko denbora luzatzea. Zerbitzuko taxilarien zenbat eta kopuru txikiagoa, zailagoa izango da taxi bat aurkitzea.

Murrizketa bat gerta liteke hautatzeko askatasunean. Erabiltzaileak, erabilgarri dagoen eskaintzaren murrizketa dela-eta, errazago onartuko ditu eskaintzen zaizkion baldintzak, bere espektatibak betetzen ez badituzte ere.

43. Lehiakidetasunaren jaitsiera: Gogorarazi behar dugu Ordenantzan ezarritako gehieneko 12 orduak beren zerbitzua emateko taxilariak duten gehieneko denbora dela. Ez dago zerbitzua zertan hamabi orduz eman, ezein kasutan ere ez.

Horrela, gidari bat prest badago zerbitzua hamar orduz ematera eta beste bat prest badago hamabi orduz ematera, logikoa da pentsatzea zerbitzua ematen denbora gehiago ematen duenak bezero gehiago erakarriko dituela eta zerbitzu gehiago egingo dituela.

Udalak aldaketa egiten badu, askatasuna kenduko dio lanaldian bi orduz bezeroak erakartzeko lehiatzeko prest dagoen taxilariari. Merkatuko eskaintzaileen borondate librearen arabera antolatu beharko litzateke eman beharreko zerbitzua, behin nahitaez bete beharreko zerbitzuen eskakizunak eta Udalak kontrolatu beharreko zerbitzuaren jarraitutasuna beteta.

Azken batean, neurriak oraindik gehiago murriztuko lituzke taxilarien arteko pizgarriak haien artean lehiatzeko.

44. Tarifa garestiagoak: Administrazio eskudunak aurrez finkatutako tarifa batek zehazten du oro har garraioaren prezioa.

Ekainaren 29ko 2/2000 Legearen 17. artikuluan xedatutakoaren arabera "tarifek ekoizpen eta antolaketa egoera normal bateko benetako kostu guztiak hartu beharko dituzte, eta amortizazio egoki bat egiteko eta enpresarentzako arazoizko mozkinak emateko modukoak beharko dute, bai eta zerbitzua edo jarduera egoki burutzeko modukoak ere". 5. Paragrafoak dioenez, berriz, "tarifak 3. artikuluan xedatutakoaren arabera eskumena duen organoak finkatuko ditu, garraiariei eta erabiltzaileei entzun ondoren, eta aldian-aldian berrikusi egingo dira, kostuen egituraren osagaietan



izandako gorabeherak kontuan izanik, baldin eta horiek zerbitzuaren edo jardueraren oreka ekonomikoan eragin nabarmenik badute”.

Zerbitzua emateko posibilitatea duten gehieneko denbora murrizteko taxilarien bi elkarteek duten asmoa onartzen bada, epe luzera indarreko tarifak arrazoizko enpresamozkina ahalbidetzen ez diela dioen argumentua erabili ahal izango lukete taxilariak. Argumentu horretan oinarrituta, tarifen igoera eskatu ahal izango lukete.

B. Neurriaren justifikazioa

45. Egindako proposamenaren justifikazio posiblea planteatzeko, Ekonomia Iraunkorraren Legean jasotako erregulazio egokiko norabideei jarraituko diegu. Kontuan izanda erregulartasun juridikoaren eta sinpletasunaren printzipioek proposamen honetan arazo berezirik planteatzen ez dutela, ondorengoei eskainiko diegu arreta.

46. Aztertu beharreko lehen printzipioetako bat **premiarena** da. Hau da, interes orokorreko arrazoi batek justifikatu behar du ekimena.

Udalak Lehiaren Agintaritza honi arau-aldaketa proposatzeko aurkeztutako justifikazioak sektoreko bi elkarte indartsuenek egindako aldaketa-eskaerak ditu abiapuntu. Aldaketa eskatzeko elkarteek aurkeztutako eskari-orrietan ez dago justifikaziorik bilduta neurri hori hartzeko.

Dena den, Bilboko Irrati Taxi Elkarteak espediente berean biltzen den eskaera osagarria egin du, eta bertan adierazten denez helburua da *“lanaldia 00:00etan hasi eta bukatu beharrean familia-bizitza eta lan-bizitza uztartzeko eta taxi-zerbitzua hobeto emateko 22:00etan hastea eta bukatzea”*.

Administrazio-espedienteak ez du Udalak egindako proposamenaren justifikazio-memoriarik biltzen. Interes berezia du, halaber, Administrazio Juridikoko Azpisailak Zirkulazio eta Garraioetako Saileko zinegotzi ordezkariari aurkeztutako txosten-proposamena. Txosten horrek dioenez, Ordenantza ez da harrizko araua, eta berrikusi egin daiteke lan- eta gizarte-errealitatera egokitzeko. Dena den, honako hau dio Ordenantzaren egungo 33.1 artikuluari buruz (eta bertsio hori da indarrean dagoena aldaketa egin aurretik):

“Erregulazio hau eraginkorra izan da **eskariaren arrazoizko banaketa** eta –are garrantzitsuagoa dena– **erabiltzaileen segurtasuna** bermatzeko, lan-orduen kontrola ahalbidetzen baitio Udalari, eta, hori horrela, lanaldia –garraioaren beste esparru



batzuetan gertatzen den bezala– arrazoizkotik haratago luza ez dadin zerbitzua behar bezala egikaritzen dela ziurtatzeko.”

Udalaren zerbitzu juridikoaren arabera, arauaren helburuak, horrenbestez, eskariaren arrazoizko banaketa eta erabiltzaileen segurtasuna bermatzea lirateke. Biak behar bezala beteta egongo lirateke indarreko arauarekin proposatutako aldaketa burutu gabe.

Ez dago jasota, beraz, Udalak arauaren aldaketa planteatu zuenik profesionalen zati baten eskaeraren aurretik, eta ez dago jasota, ezta ere, lortu nahi diren helburuekiko arazorik sortu denik, batez ere erabiltzaileen segurtasunari buruz eta emandako zerbitzuaren kalitateari buruz.

Neurriaren premia zerbitzuaren eskaririk ezarekin justifikatu nahi bada, ez da ahaztu behar indarreko legeriarekin zerbitzua eman beharreko orduen kopurua gehienekoa dela eta ez gutxienekoa, eta, hori horrela, eskaintzaile bakoitzak (taxilaria) modu libre eta independentean hartu ahal izan behar dituela erabakiak³⁸.

Zirkunstantzia horrek berak berekin dakar elkarrekin familia- eta lanbide-bizitza uztartzeko alegatutako justifikazioak bere zentzua galtzea, operadore bakoitzak zerbitzua zer ordutan eman nahi duen erabakitzeko aukera izan beharko baitu betiere.

Neurria beharrezkotzat hartzeko, izan nahi duen interes orokorreko helburua egiaztatu beharko litzateke. Oinarritzat hartuta segurtasun-estandarrak egungo araudiarekin (duela 9 urtez geroztik dago indarrean) bermatuta daudela eta alegatutako gainerako arrazoiak baztertuta, "eskariaren arrazoizko banaketaren" helburua soilik planteatuko litzateke.

Ez da ahaztu behar Lehiaren Defentsari buruzko Legearen 1.1 artikulua, bertan ezartzen baita “Debekatuta dago akordio oro, erabaki edo gomendio kolektibo oro, edo hitzartutako jardunbide edo jakinaren gaineko jardunbide paralelo oro, horien helburua ondorengoa bada edo izan badaiteke: merkatu nazional osoan edo zati batean lehia

³⁸ Kontuan hartu behar da Garraio eta Herri Lanetako sailburuaren 2005eko otsailaren 11ko Aginduaren 7. artikulua, honako hau ezartzen baita:

“5 lizentzia edo gehiago dituzten udalerrietan, lizentzien % 20k gutxienez zerbitzuan egon beharko dute beti, zerbitzua etengabe eskainiko dela bermatzeko.

Gehigarri gisa, Bilboko taxiari buruzko udal-ordenantzaren 25. artikulua honako hau ezartzen du geralekuei dagokienez: 1. Lizentzien titularrek egunero joan beharko dute nahitaez geralekuetara, atsedeen-egunetan, oporretan edota eskatzen zaien moduan justifikatu beharko duten arrazoiren bat dagoenean izan ezik.

2. Geralekuetan beti egongo da taxiren bat zerbitzua emateko.”



eragotzi, murriztu edo faltsutzea, eta bereziki ondorengoak egongo dira debekatuta, besteak beste: “produkzioa, banaketa, garapen teknikoa edo inbertsioak mugatu edo kontrolatzea”, “merkatua edo hornigaien iturriak banatzea” eta “salneurriak edo beste merkataritza- edo zerbitzu-baldintza batzuk zuzenean edo zeharka finkatzea”.

1978. urteaz geroztik lizentzia berriei itxita dagoen merkatu batean, eskariaren banaketak ez lieke ezertan mesede egingo garraibide horren kontsumitzaile eta erabiltzaileei, eta, horrenbestez, ez da justifikatzen proposatutako neurriaren premia.

47. Proporzionaltasunaren printzipioak eskatzen du proposatzen den arau-ekimenak tresna egokiena izatea nahi den helburua lortuko dela bermatzeko, emaitza bera lortzea ahalbidetzen duen neurri ez hain murriztaile eta distortsionatzailerik ez dagoela egiaztatu ondoren.

Arauren lagungarri izan daitezkeen justifikazioetan identifikatu ditugun helburuak zerbitzuko segurutasuna eta kalitatea lirateke lehenik, eta familia-bizitza uztartzearena litzateke bigarrenik. Bi kasuetan ere, esan daiteke proposamena argi eta garbi neurritz kanpoko delako helburu horiekiko, eta, areago, indarreko araudiarekin ez zirela helburuok zalantzan jarri.

Eskariaren arrazoizko “banaketari” dagokionez, lehia-araudiaren aurkakoa dela ondoriozta daiteke, eta, hori horrela, ez dagokio haren proporzionaltasuna aztertzea.

Proposamenaren helburua egungo krisialdi ekonomikoak sektorean dituen ondorioak arintzea bada, gogoeta bat egin beharko da interes orokorra babesteko premisa oinarritzat hartuta.

Ildo horretan, egungo merkatuaren banaketak ezin du konponbide izan. Aitzitik, eskaintzaileen arteko lehia eta zerbitzuaren eskaria bera pizteko neurriak planteatu beharko lirateke.

48. Gardentasunaren printzipioak erregulazioaren eta haren justifikazioaren helburuak argi eta garbi definituta egon daitezela eskatzen du. Bestalde, **eraginkortasunaren** printzipioak eskatzen du arau-ekimenak lortu nahi diren helburuen identifikazio argia izan behar duela abiapuntu, zuzeneko helburu batzuk ezarrita eta beharrezkoak ez diren karga osagarriak saihestuta azken helburu horiek lortzeko.

Aztertu berri dugunez, arau honen helburuak ez daude bilduta ez arauaren testuan bertan, ez administrazio-espeditetan. Zerbitzu-eskaintzaileen eskaera soilak ezin du berez nahikoa izan, eskatzaileen interesak eta interes publikoa kontuan izan gabe.



49. Irisgarritasunaren printzipioak administrazioei eskatzen die inplikaturako agenteekin kontsulta-mekanismoak ezar ditzatela araudi bat egiteko prozesuan. Horrek esan nahi du arautze-prozesuan entzunaldia eman behar zaiela sektoreko agenteei, zerbitzu-eskaintzaileei zein zerbitzuaren eskatzaileei. Bestela arriskua dago erregulazioa inspiratzen duen erabakian kolektibo baten interesak nagusi izatea gainerako eraginpekoenen gainetik. “Erregulatzaileren atzitzea” deitutako jokabidearen aurrean geundeke. Nahiz eta 243/2002 Dekretuak ordutegien araubideari dagokionez adierazten duen zerbitzua behar bezala koordinatzeko udalek ordutegiak arautu ahal izango dituztela “*ordezkaritza duten taxi arloko elkarteen iritzia entzun ondoren*”, udalak merkatuko gainerako agenteen interesak hartu behar ditu kontuan eta interes publikoa lortzeko aldekoena irizten diona nagusitu dadila lortu.

Horregatik, oso modu positiboan balioesten da udalaren zerbitzu juridikoaren proposamena Euskadiko Kontsumitzaile eta Erabiltzaileen Federazioaren eta Lehiaren Euskal Agintaritzaren iritzia entzuteko, Agintaritzza baita merkatuetako lehia librearen bermatzaile. Dena den, komenigarria izan liteke, halaber, gainerako operadoreekin eta taxi-zerbitzuaren lehiakide posibleekin (adibidez gidaridun ibilgailuak errentan hartzeko zerbitzuaren emaileak) kontsultak egitea.

VII. ONDORIOA.

LEHENA.- Aldaketa-proposamenak taxi-zerbitzuaren emaileen zati baten eskaeran soilik du jatorria, eta udalaren esku-hartzeak zerbitzuan efizientzia bilatzea eta interes orokorra babestea izan behar ditu helburu, kontsumitzaile eta erabiltzaileen eskubideak benetan babesten direla kontuan izanda.

BIGARRENA.- Hartzen diren erregulazio-neurriak premiaren, proportzionaltasunaren eta lehiaren gutxieneko distortsioaren printzipioen arabera arautu behar dira.

HIRUGARRENA.- Arau-aldaketak lortu nahi dituen helburuak esplizituki azalduta ez badaude ere, familia-bizitza uztartzea, zerbitzuko segurtasuna eta kalitatea, eskariaren arrazoizko banaketa edo sektoreak krisialdi ekonomikoko egungo egoeraren aurrean izan duen erreakzioa dira probableenak.

Helburu horiek abiapuntu hartuta, planteatutako arau-aldaketa ezin da ez beharrezkotzat, ez proportziozkotzat jo planteatzen diren helburuekiko, eta distorsio bat eragiten du itxia den eta arau-murrizketa handiak dituen merkatu baten lehian.



Eskaria handitzea eta lehia piztea eragingo luketen neurriak bultzatzearen alde egin beharrian, proposamenak zerbitzu-eskaintzaren murrizketa hitzartua ekarriko luke, eta horrek ez luke inolako efizientziarik edo onurarik ekarriko ez kontsumitzaileentzat, ez interes orokorarentzat.

LAUGARRENA.- Aurreko guztia kontuan izanda, Lehiaren Euskal Agintaritza honek aukako txostena ematen du Bilboko Taxiari buruzko 2004ko otsailaren 26ko Udal Ordenantzaren 33.1 artikulua proposatutako zentzuan aldatzeari dagokionez.

Bilbao, 2013ko urriaren 15a.

LEHENDAKARIA
MARIA PILAR CANEDO ARRILLAGA

IDAZKARIA
IBON ALVAREZ CASADO

BOKALA
NATIVIDAD GOÑI URRIZA

BOKALA
RAFAEL ITURRIAGA NIEVA