



## HIRIKO MIKROMUGIKORTASUN PARTEKATUA ETA INGURUNE LEHIAKORRA

### 447-SUST-2020 LEA/AVC

#### Aurkibidea:

I.	AURREKARIAK ETA XEDEA .....	1
II.	MUGIKORTASUN JASANGARRI BERRIA.....	3
III.	MIKROMUGIKORTASUNA ETA IBILGAILU PARTEKATUA.....	4
IV.	MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUAK.....	8
V.	ARAUKETA ETA UDAL EKIMENAK.....	9
	1. Lehiatzeko neutraltasuna .....	9
	2. Toki-erakundea arautzaile gisa .....	10
	3. Toki-erakundea operadore ekonomiko gisa .....	19
VI.	LEHIAREN ALDEKO ARAUKETARAKO GOMENDIOAK.....	22
VII.	ONDORIOAK .....	26

Alba Urresola Clavero, presidentea

Rafael Iturriaga Nieva, bokala

Enara Venturini Álvarez, bokala

Ainara Herce San Martín, idazkaria

Lehiaren Euskal Kontseiluak (aurrerantzean, LEK), adierazi bezala osatuta 2020ko abenduaren 29an eginiko bileran, txosten hau onartu du 447-SUST-2020 LEA/AVC espedientean. Gaia: hiriko mikromugikortasun partekatua eta ingurune lehiakorra.

### I. AURREKARIAK ETA XEDEA

1. Pertsonen eta salgaien garraioa eraldaketa-prozesu batean murgilduta dago, berrikuntza teknologikoaren eta erabiltzaileen profilen bilakaeraren ondorioz. Bestalde, ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren ikuspegitik iraunkorragoa den prestazio-eredu bat lortu behar dugu.

Udal-agintariek, ildo horretatik eta mikromugikortasunari lotuta, pertsonen garraibide partekatuen hedapenak berekin dakartzan erronkei erantzun behar diete; eta



garraio bide horiek balia ditzakete hiri-garraioko arazoak konpontzen laguntzeko, haiek kontuan hartuta hiri-kudeaketako ereduak planifikatzean.

2. Prozesu horretan, Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuen (aurrerantzean, MPI) erabilera zabaldu da —patinete elektriko edo e-scooterrena, adibidez—, eta horrelako ibilgailuak partekatzean oinarritutako negozio-eredu berriak sortu dira: hirietan garatu dira gehienbat, eta azken milia<sup>1</sup> edo mikromugikortasuna dute ardatz.

Gainera, koronabirusaren pandemiak nabarmen handitu du horrelako garraio bideen eskaria, jendeak nahiago baitu bakarrik bidaiatu kutsatzeak saihesteko.

3. Txosten honek Euskal Autonomia Erkidegoko mikromugikortasun partekatuaren kasuistika aztertzen du, MPIen analisi zehatza eginez; horrekin batera, txostenak aztertzen du zer-nolako erantzuna eman duten toki-administrazioek —bai arauketari dagokionez, bai herritarrei garraio partekatuko zerbitzuak emateari dagokionez—, eta erantzun horiek ea bat datozen arauketa ekonomiko efizientearen printzipioekin.

Bestalde, hainbat gomendio egiten ditu, erabiltzaileek eta operadore ekonomikoek probetxua atera diezaieten lehiak dituen abantailei.

4. [Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzko otsailaren 2ko 1/2012 Legearen](#) 3.3.e) artikulua, besteak beste, honako eginkizun hau aitortzen dio LEAri:

e) Merkatuetako lehia mantendu edo berriz ezartzeko proposamenak helaraztea herri-administrazioei.

Horregatik, eta bere sustapen-eginkizunei jarraikiz, LEKek txosten hau egin du, eta hainbat gomendio helarazi dizkie EAEko udal-erakundeei.

---

<sup>1</sup> Azken milia —ingelesez, *last mile*— terminoaren baliokidetzat “azken kilometroa” ere erabiltzen da euskaraz. Bidaiarien garraioan, hiri-ingurunearen kanpoaldetik helmugarainoko ibilbidearen azken tarte adierazten du; bitarteko publikoekin egiten bada, konponbidea topatu behar da garraio publikoaren azken nodotik (geralekua, geltokia, aireportua...) helmuga zehatzetarainoko joan-etorrietarako, dela edukiera txikiagoko garraio bideekin konexio egokia eginez, dela anezka-motako irtenbideak edo oinezkoentzako eta bizikletentzako azpiegiturak jarriz. Garraio pribatuaren kasuan, ibilgailu pribatuak hiriguneetara sartzearekin eta aparkatzearekin lotutako arazoari irtenbideak bilatzea sartuko litzateke kontzeptu horretan.

“[Último km en las ciudades del Eixo Atlántico](#)”. Ikerketa estrategikoen liburutegia.



## II. MUGIKORTASUN JASANGARRI BERRIA

5. Mugikortasunari teknologia digital berriak aplikatzeak aukera eman du energia-mugikortasuna-digitalizazioa tripodea integratzeko; eta, hala, “mugikortasun berria” sortu da, zeina honela definitu baitaiteke eskematikoki, osagaiak kontuan hartuta<sup>2</sup>:

- ⇒ Ezaugarri hauek ditu: konektibitatea, automatizazioa, ingurumen-inpaktua murriztea, partekatzea eta integrazioa.
- ⇒ Oinarri hauek ditu: energia, ibilgailua, azpiegitura eta Informazioaren eta Komunikazioaren Teknologia (IKT).
- ⇒ 3 dimentsio hartzen ditu barne: geruzak, balio-kateak eta inguruneak.
- ⇒ Arauketak eta enpresa-, industria- eta erakunde-inguruneak baldintzatzen dute haren garapena.

Elementu horien integrazioaren arabera, pertsonak garraiatzeko eskema berriak sortzen dira, eta, horrekin batera, negozio-eredu berritzaileak agertzen dira.

6. Aldi berean, berotze globalaren ondorio txarrei aurre egin beharrak zeharkako hainbat ekimen bultzatu ditu, lehenik eta behin, berotegi-efektuko gasen emisioak geldiarazteko eta, ondoren, haiek pixkanaka murrizteko, 2050ean zero isurpen lortu arte.

Ekimen horien artean, mugikortasun jasangarriagoaren aldeko apustua egin da<sup>3</sup> — ekonomia, gizartea eta ingurumena aintzat hartuta—, eta lehentasunezkoztat jo da toki-mailan jardutea, arreta berezia jarriz garraio publikoari buruzko konpromiso berrietan.

7. Mugikortasun berria eta jasangarritasuna uztartzetik sortu da “mugikortasun jasangarri berria” izenekoa; premisa horren arabera garatzen ari da eta garatuko da garraioaren sektorea datozen urteetan.

8. Testuinguru horretan, tokiko agintariek hainbat ekimenetan parte hartzen eta laguntzen dute, errekontzako ibilgailu motordunen ordez jasangarriak diren garraibideen erabilera bultzatzeko.

---

<sup>2</sup> Menéndez, J. eta Fernández, J. (2020). [Movilidad sostenible. Caracterización y nuevos modelos de negocio](#). Orkestra, Lehiakortasunerako Euskal Institutua– Deustu Fundazioa. Orkestrako koadernoak 70/2020.

<sup>3</sup> Ikus 1) [Europako Itun Berdea, Europako Batzordearen 2030erako klima-eta energia-esparrua eguneratzen duen ibilbide-orria](#); 2) [Klima-aldaketaren aurkako 2050erako Euskal Autonomia Erkidegoko Estrategia](#). 2020ko uztaileko sarrera.



Zehazki, emisio baxuko mugikortasunerako ingurune egokia sortze aldera, besteak beste, ekintzak aurreikusi dira mugikortasun-eredua aldatzeko eta mugikortasun partekatuko planak bultzatzeko<sup>4</sup>.

Era berean, toki-erakundeek garraibide jasangarrien aldeko apustua egin dute Agenda 21 eta Agenda 2030<sup>5</sup> garatzean —Garapen Jasangarrirako Helburuak (GJH) beren testuinguru partikularrera egokitzen dituzte agenda horietan—.

### III. MIKROMUGIKORTASUNA ETA IBILGAILU PARTEKATUA

9. Pertsonen mugikortasunak ibilgailu bat du ardatz —edozein dela ere haren modalitatea—, eta tresna horrek biltzen ditu lehen aipatutako mugikortasun berriaren ezaugarriak: konektibitatea, automatizazioa, ingurumen-inpaktua murriztea, partekatzea eta integrazioa.

Osagai horiek integratzeari esker, izaera hiritar nabarmena duten negozio-eredu berriak sortu dira: ibilgailu mota jakin bat (bizikleta, motorra, patinetea ...) partekatzean datzate, denbora-tarte labur batean joan-etorri pribatuak egiteko hirian zehar. Negozio-eredu horrek garraio publiko tradizionala osatzen du (autobusa, tranbia, metroa, kablea...) eta harekiko paraleloan funtzionatzen du.

Mugikortasun jasangarriarekin bat datozenez, batzuetan udalen ekimenez sortzen dira negozio berri horiek, edo tokiko erakundeen babesa izaten dute.

10. Operadore berriek —zeinak operadore tradizionalekin norgehiagoka ari baitira— mugikortasun pertsonaleko irtenbide berritzaileak eskaintzen dituzte, eta eraginkorrak espazio publikoaren erabileraren aldetik. Gainera, irtenbide horiek ondorio positiboak dituzte: joan-etorri multimodalak areagotzen dituzte, garraio publikoa osatzen dute eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murrizten dute.

---

<sup>4</sup> [Europako Batzordearen adierazpena, emisio baxuko mugikortasunaren aldeko Europako estrategiari buruzkoa](#). (COM(2016) 501 bukaera).

<sup>5</sup> 1992ko Rio de Janeiroko Goi-bileran (Lurraren Goi-bilera) sortutako Agenda 21 kontzeptuak bide eman zion Nazio Batuek 2015ean onartutako Garapen Jasangarrirako 2030 Agendari. Agenda 2030ek garapen jasangarriaren kontzeptua indartzen eta eguneratzen du, Agenda 21ena baino ikuspegi zabalago batetik. Izan ere, hainbat politika sektorial biltzen ditu, eta garapen hori bultzatuko duten tokiko politika guztiak koordinatzeko behar den aldaketa eragin dezake.

Agenda 2030ek garapen jasangarrirako 17 helburu (GJH) proposatzen ditu, eta 169 xede integratu eta zatietan ezarri ditu ekonomiaren, gizartearen eta ingurumenaren esparruetarako. Agenda horrek munduko garapen-programak gidatuko ditu 2030era arte.

Ihobe, Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa. [Tokiko 2030 Agenda. Nola heldu Garapen Jasangarriaren Helburuei tokiko eremutik. Gida praktikoa](#).



Eskariaren araberako garraio partekatuaren negozio-eredu berri horiek “mugikortasuna zerbitzu gisa” izeneko ikuspegiarekin daude lotuta (MaaS, *Mobility as a Service*ren akronimoa), eta garraio-eskaintzaren zerbituzazio-prozesuaren adibide dira. Hain zuzen ere, erabiltzaileen lehentasunak aldatu egin dira, eta zerbitzuan oinarritutako mugikortasun-irtenbideak lehenesten hasi dira, norberaren ibilgailuan bidaiatzean oinarritutako eredu tradizionalaren kaltetan.

Bestalde, MaaS horiek plataforma logistiko eta zerbitzu mota desberdinetan oinarritu daitezke, lotzen dituzten operadore/erabiltzaile motaren arabera:

- ⇒ Mugikortasuna erabiltzen duten enpresak eta pertsonak: B2C (*business to customer*)
- ⇒ Mugikortasuna erabiltzen duten pertsonak: P2P (*peer to peer*)

11. MaaS B2C izenekoei dagokienez, teknologia berriek aukera ematen dute ibilgailuen bidez joan-etorriak egiteko orduan oinezkoen eta ibilgailu motordunen arteko ohiko banaketa hausten duten irtenbideak bilatzeko.

Erabilera partekatuko ibilgailu txikiak izaten dira, erabat edo zati batean pertsonak bultzatuak eta eskuzkoak zein elektrikoak: bizikletak, e-bizikletak —pedalei eragiteko laguntza dutenak— eta MPI; eta ibilgailu horien guztien flotak osatzen du mikromugikortasun —edo azken miliako mugikortasun— partekatu izenaz ezagutzen dena<sup>6</sup>.

Zehazki, ibilgailu horiek oro har aplikazio mugikor baten bidez alokatzen dira, jabari publikoko leku jakinetan jasotzen eta uzten dira, eta bidaiak laburretarako erabiltzen dira, puntutik puntura.

Hurbileko ekintza-eremu horretan sortutako garraio-sistema asko ugaritu da hiriguneetan, eta toki-erakundeek nabarmen baldintza dezakete horrekin lotutako enpresa-ekimena, bai arauketaren bidez, bai ekimen publikoaren bidez.

12. Egindako kalkuluen arabera, mikromugikortasunak munduko merkatuaren % 8 eta % 15 artean har dezake — 8 kilometro baino gutxiagoko joan-etorriak kontuan izanda —. Hala ere, badaude haren hedapena oztopatu dezaketen faktore batzuk (salgaien garraiorako mugak, erabiltzaileen adina, baldintza meteorologikoak ...). 2030erako, hirietako mikromugikortasun-sistemek Europan 150.000 milioi dolarreko negozioa sortuko dutela aurreikusi da<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> National Association of City Transportation Officials, NACTO. [Guidelines for Regulating Shared Micromobility](#). 2019ko irailaren 2ko bertsioa.

<sup>7</sup> McKinsey&Company. “[Micromobility’s 15,000-mile checkup](#)” (2019).



**13. Partekatutako ibilgailu motaren arabera, hauek dira mikromugikortasun jasangarriarekin lotura handiena duten garraiobideak<sup>8</sup>:**

⇒ *Bikesharing* (bizikleta partekatzea)

Erabiltzaileak bizikleta-flota bat dauka eskura (pedaldunak nahiz elektrikoak), eta haiek jaso eta laga ditzake sare bateko leku jakin batzuetan. Flotaren jabea den erakundeak bere gain hartzen ditu erosketa- eta mantentze-gastuak, erabilera- edo bazkide-tarifa batzuen truke.

Bizikletaren erabilera partekatuaren barruan hainbat sistema bereiz daitezke, abiapuntura itzuli behar den eta bizikleta non aparkatu behar den: “*Back to base*”, “*One way*”, “*Freefloating*” ...

Txirrindularien mugikortasunean bi erabilera bereizten dira: funtzionala (egunerokoa eta erregularra, gehienez 10-15 km-ko ibilbideekin), eta aisialdikoak (ez-erregularra eta kirola, paisaia, jolasa, turismoa edo historia eta kulturarekin zerikusia duena)<sup>9</sup>.

Hona hemen EAEko ekimen publikoak: Bilbaobizi (Bilboko udal-zerbitzua), Dbizi (Donostiako udal-zerbitzua), Getxobizi (Getxoko udal-zerbitzua), Txit Txat (mugaz gaindiko zerbitzu publikoa).

Ekimen pribatuari dagokionez, EAEn turismoarekin edo bizikletak saltzeko/konpontzeko jarduerekin lotuta dago gehienbat; hala ere, ez da baztertzen etorkizunean alokairu funtzionalak ere presentzia izatea<sup>10</sup>.

⇒ *Scootersharing* (motozikletak partekatzea)

Motozikletez gain, kontzeptu honek patinete elektrikoak (*e-scooterra*), trizikloak eta beste MPI batzuk partekatzea dakar —aurrerago azalduko ditugu zehatzago—. Azken miliako mugikortasunarekin lotuta dago, eta, funtsean, *bikesharing* izenekoaren antzeko eginkizuna betetzen du. Izan ere, patinete elektrikoak bizikleta-bideetatik ibiltzen da, eta, ziurrenik, joan-etorrien zati handi batek azpiegitura hori erabiliko du.

Hona hemen garraio partekatuko beste ekimen batzuk, lotura txikiagoa dutenak azken miliako hiri-mugikortasunarekin:

⇒ *Carsharing* (autoa partekatzea)

<sup>8</sup> Iturria: Menéndez, J. eta Fernández, J. (2020). Movilidad sostenible... Op.cit.

<sup>9</sup> Ingurumen, Lurralde Plangintza eta Etxebizitza Saila. [EAEko Lurralde Antolamenduaren Gidalerroak \(2020\)](#).

<sup>10</sup> [Diario Vasco](#): Hiru enpresa pribatu Donostiako Udalarekin jarri dira harremanetan, beren interesa adierazteko: Mobike txinatarra, Urbo irlandarra eta Pony Bikes ingelesa.



Erakunde batek ibilgailu-flota bat jartzen du eremu jakin bateko leku zehatz batzuetan, eta bere gain hartzen ditu erosketa- eta mantentze-gastu guztiak, erabilera-tarifa baten truke.

EAEko ekimen publikoak: [Ukanauto](#) (Uribe Kosta Mankomunitatea).

Ekimen pribatuak: [Ibilkari](#) (Bilbo), [Auzokar](#) (Areatza).

⇒ *Microtransit* edo eskariaren araberako garraioa, EAG (ordutegian eta ibilbidean aldaketak egin daitezke, gehieneko erabiltzaile-kopuru batentzat).

Ibilgailu txikiak erabiltzen dira garraio kolektiborako; eskariaren araberako ibilbideak egin daitezke, finkoak edo malguak. Oso egokia da dentsitate txikiko eremuetan bizi diren biztanleentzat eta premia bereziak dituztenentzat.

EAEko EAG ekimenak publikoak eta erregularrak<sup>11</sup> izaten dira:

- Gasteizko [BUX](#): udal-kontzejuak eta Gasteiz lotzen dituen eskariaren araberako garraio kolektiboko zerbitzua. Erreserbak bi ordu lehenago ere egin daitezke, BUX app-aren bidez edo dei-zentroaren bidez.



- [Irungo udalerriko landa-eremuan erabiltzaileekin batera joanez eta lagunduz eskaripeko garraio zerbitzua](#). Adinekoei, minusbaliatuei eta haien zaintzaileei hirigunera iristen laguntzeko zerbitzua da.

<sup>11</sup> Erregularrak dira aurrez ezarritako ibilbideetan egiten direnak, aurrez finkatutako egutegien eta ordutegien arabera. Era berean, erabilera orokorrekoak dira eskaera orokorrari erantzuteko badira, eta edonork erabil baditzake; erabilera berezikoak, berriz, erabiltzaile-talde jakin batentzat badira.

[4/2004 Legea, martxoaren 18koa, Errepideko Bidaiari Garraioarena](#)



#### IV. MUGIKORTASUN PERTSONALEKO IBILGAILUAK

14. 970/2020 Errege Dekretuak<sup>12</sup> formalki sartzten ditu Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak (MPI) zirkulatzeko gai diren ibilgailuen edo aparatuen kategorian, eta honela definitzen ditu:

“Gurpil bat edo gehiago dituen ibilgailua, plaza bakarrekoa eta motor elektrikoen bidez bakarrik bultzatzen dena; diseinuko gehieneko abiadura 6 eta 25 km/h artekoa izan dezakete motor horiek. Eserleku edo aulki batez hornituta egon daitezke soilik autooreka-sistema badute. Definizio honetatik kanpo geratzen dira autooreka-sistemarik gabeko ibilgailu aulkidunak, lehiaketetarako prestatutako ibilgailuak, mugikortasun urriko pertsonentzako ibilgailuak eta 100 VCC edo 240 VAC baino gehiagoko lan-tentsioa duten ibilgailuak, bai eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2013ko urtarrilaren 15eko 168/2013 (EB) Erregelamenduaren esparruan sartzten direnak ere”.

Hona hemen MPIn adibide batzuk: patinete elektrikoa, monopatin elektrikoa, monoziklo elektrikoa, hoverboarda, segwaya ...



Iturria: [Trafikoko Zuzendaritza Nagusia, DGT. 16/V-124 Agindua.](#)

Bestalde, MPA edo Mugikortasun Pertsonaleko Aparatu esaten zaie motor elektrikorik ez duten MPLe.

Patinete elektrikoak dira gehien zabaldu diren MPiak, besteak beste erabilerrazak eta merkeak direlako, erraz gorde daitezkeelako eta gas kutsatzailerik isurtzen ez

<sup>12</sup> [970/2020 Errege Dekretua, azaroaren 10ekoa, erregelamendu hauek aldatzen dituena, trafikoko hiri-neurriei dagokienez: Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra —azaroaren 21eko 1428/2003 Errege Dekretuaren bidez onartua— eta Ibilgailuen Erregelamendu Orokorra —abenduaren 23ko 2822/1998 Errege Dekretuaren bidez onartua—.](#)

2021eko urtarrilaren 2an sartu zen indarrean.





dutelako. Hain zuzen ere, ibilgailu ez-kutsatzailatzat hartzen dira. Bestalde, bateriak gutxi irauten duenez, joan-etorri laburretarako erabili ohi dira.

Erabili ahal izateko, MPI horiek nahitaez izan behar dute zirkulazio-ziurtagiria, zeinak bermatu beharko baitu ibilgailuak betetzen dituela estatuko eta nazioarteko araudian ezarritako baldintza teknikoak (ezaugarrien eskuliburuan jasota daude), eta identifikatuta egon beharko dute<sup>13</sup>. Bestalde, MPLez ez dute behar administrazio-baimenik zirkulatzeko, eta ez daude behartuta erantzukizun zibileko aseguruia izatera; hala ere, eska litezke operadore ekonomiko batek emandako zerbitzuen barruan erabiltzen badira; kasu horretan, jarduera gauzatzeko udal-xedapenak bete beharko ditu ibilgailuak.

MPLez gainerako ibilgailuen zirkulazio-arau berberak bete behar dituzte. Gainera, MPLez debekatuta dute zeharbideetan, hiriarteko bideetan eta herri barruko autobide eta autobietan ibiltzea, bai eta hirietako tuneletan zirkulatzeko ere, eta, formalki ibilgailu gisa definituta daudenez, ezin dira ibili espaloietatik edo oinezkoentzako guneeetatik<sup>14</sup>.

Posible da, halaber, MPIen erregistro bat sortzea; izan ere, “toki-erakundeek beren udalerrietan erregistratutako mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen eta pedalei eragiteko laguntza duten bizikleten berri eman ahal izango diote Trafikoko Burutza Nagusia erakunde autonomoaren Ibilgailuen Erregistroari, erakunde autonomo horrek erabakitzen duenaren arabera”.

15. EAEn, [Euskooters](#) salbuetsita (patinete elektrikoak alokatzen ditu), ekimen pribatua jarduera turistikoekin dago lotuta, edo bizikleten salmenta/konponketarekin, Bartzelona, Madril, Malaga, Tarragona eta beste zenbait hiritan ez bezala. Hiri horietan MPIen hainbat enpresa daude, eta haietako batzuk bizikletak, motozikletak eta gidaridun ibilgailuak ere eskaintzen dituzten mugikortasun-plataformetan integratuta daude<sup>15</sup>.

## V. ARAUKETA ETA UDAL EKIMENAK

### 1. Lehiatzeko neutraltasuna

16. Mugikortasun-eredua (mikromugikortasun partekatua barne) gauzatzeko orduan, udalerriek bi eskumen mota erabil ditzakete: alde batetik, *imperium* eskumenak, eta,

<sup>13</sup> Betebehar hori ez da indarrean sartuko mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen ezaugarriari buruzko eskuliburua BOEn argitaratu eta 24 hilabetera arte.

<sup>14</sup> [Zirkulazioko Erregelamendu Orokorra](#), 121.5 artikulua

<sup>15</sup> [Global Scooter Sharing Market Report](#). 2020ko abuztuko sarrera.

[Kontsumitzaileen eta Erabiltzaileen Erakundea \(OCU\)](#).



bestetik, herritarren garraio-beharrak asetzen lagunduko duten zerbitzu publikoak emateko eskumenak.

Lehenengo kasuan, beren ahalmen publikoak baliatuz, udalek arau-esparrua ezar dezakete hirietan hurbileko garraioa partekatzeko ekimenak garatzeko. Bigarren kasuan, merkatuan parte hartzen duen operadore ekonomiko batekin parekatuko lirateke, eta horrek eragina izan lezake merkatuaren lehia-baldintzetan<sup>16</sup>.

Dualtasun posible horretan (udala aldi berean arautzaile eta operadore ekonomiko izatea), oso kontuan hartu behar da merkatuen lehiatzeko neutraltasunaren printzipioa; alegia, aukera-berdintasuna eta lehia leiala bermatu behar dira sektore publikoak bere jarduera garatzen duen merkatuetan. Hau da, jarduera publikoen abiapuntuak eta garapenak neutrala izan behar du gainerako operadoreekiko, eta ez du izan behar merkatuan irabazi gabeko abantaila lehiakorrik.

## 2. Toki-erakundea arautzaile gisa

### A. Arautzeko eskumenak

17. Udalek eskumenak dituzte trafikoaren, ibilgailuak aparkatzearen eta mugikortasunaren arloan, bai eta hiri-garraio kolektiboaren arloan ere, [Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legeak](#) (TAOL) 25.2.g. artikuluan dioenez.

Gainera, [Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legearen](#) arabera, toki-erakundek eskumen propioak erabili ditzakete honako arlo hauetan: “udaltzaingoa, trafikoa, bide-segurtasuna eta ibilgailuen aparkalekuak antolatzea eta kudeatzea, eta herritarren segurtasunean laguntzea” (17.1.4 artikulua) eta “bidaiarien hiri barruko garraio publikoa –garraio bidea edozein dela– antolatzea, planifikatzea, programatzea, kudeatzea eta sustatzea, eta horien inguruko diziplina ezartzea, betiere garraioa udalerraren barruan egiten bada osorik” (17.1.18 artikulua).

Eskumen horiei esker, toki-erakundek herritarren jardueran esku hartu dezakete ordenantzen eta bandoen bidez, bai eta aurretiazko baimenak, aurretiazko jakinarazpenak, erantzukizunpeko adierazpenak edo jarduera hasi osteko kontrolak ezarriz ere, eta banakoei dagokien agindu bidez, bai egintza bat betearazteko, bai galarazteko ere (TAOL, 84. artikulua).

Oro har, jarduera ekonomikoak gauzatzeko ez da lizentziarik edo bestelako prebentzio-baliabiderik behar izango. Nolanahi ere, lizentzia edo bestelako prebentzio-baliabideren bat eskatu ahal izango da segurtasun publikoko arrazoiak direla-eta

<sup>16</sup> Ikus Lehiaren Euskal Kontseiluaren ebazpen guztiak: [337-SAN-019](#) zenbakiko LEA/AVC espedientea; [I-3/2012](#) espedientea eta [220-SUST-2016](#) zenbakiko LEA/AVC espedientea.



(besteak beste) justifikatuta badago, edo jabari publiko mugatua erabiltzeagatik merkatuko operadore ekonomikoen kopurua mugatua bada, edo araututako tarifen eraginpeko zerbitzu publikoak egotearen arabera (TAOL, 84 bis artikulua).

- 18.** MPLen bidezko bidaia-kopuruaren hazkunde azkarrak (bai banakako bidaiena eta bai mikromugikortasun-zerbitzu partekatuen bidezkoenak)<sup>17</sup>, hasiera-hasieratik, zenbait erronka eta aukera ekarri zituen: istripuak<sup>18</sup>, espazio publikoaren erabilera komuna, gaizki aparkatutako edo baztertutako ibilgailuak ... Beraz, toki-erakundeek ekimen arautzaileak jarri zituzten abian, ibilgailuen horien erabilera antolatzeke eta hiri-eremuko ezbehar-tasa murrizteko.

Horren harira, udal-erakunde guztiek ez dute berdin jokatu beren autonomia erabiltzeko orduan: batzuek mugikortasun partekatuko sistema propioak ezarri dituzte, beste batzuek oniritzia eman diote MPLak alokatzen dituzten enpresen etorrerari, eta zenbaitek, aldiz, debekatu egin dituzte ibilgailu horiek, "kalean sortzen duten kaosagatik"<sup>19</sup>. Erregulazio falta ere eragozpen handi bat da bizikleta eta patinete partekatuen erabilera zabaltzeko.

Beraz, udalen xedapenak nahasgarriak izan daitezke MPLen operadoreentzat, desberdinak izan baitaitezke udalerraren arabera.

- 19.** MPLen kasuan, eta, bereziki, *e-scooterren* kasuan, haien zabalkunde azkarrak sortutako arazoak ikusirik, udal batzuek gaiari buruzko ordenantzak ezarri zituzten, 970/2020 Errege Dekretuari aurrea hartuz. Hain zuzen ere, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiak (DGT) [16/V-124](#) eta [2019/S-149 TV-108](#) jarraibideak argitaratu zituen, eta udalek erreferentzia gisa erabili zituzten.

Zehazki, 16/V-124 jarraibideak honako irizpide hau proposatu zuen:

"Turismo- edo aisialdi-jarduera ekonomikoak egitea xede duten MPLek eta bi gurpil baino gehiagoko zikloek udal-agintaritzaren baimena lortu beharko dute alde zurretik. Honako

<sup>17</sup> 2018an, Estatu Batuetan 84 milioi joan-etorri egin ziren partekatutako bizikletetan eta scooter elektrikoetan; hau da, 2017an baino bi aldiz gehiago. Kopuru horretatik, 38,5 milioi partekatutako e-scooterretan egin ziren.

NACTO. [Guidelines for Regulating Shared Micromobility](#). 2019ko irailaren 2ko bertsioa. Op.cit.

<sup>18</sup> [Gasteizhoy](#): 2020ko urrian, Gasteizen 11 pertsona zauritu ziren patinete elektrikoekin izandako istripuetan: dela ibilgailuek patineteak harrapatu zituztelako, dela patineteek espaloitik zihoazen oinezkoak harrapatu zituztelako.

2020ko martxoan, [Medikuntza Intentsibo, Kritiko eta Unitate Koronarioetako Espainiako Elkarteak \(Semicyuc\)](#) salatu zuen patinete elektrikoek eragindako istripuen gorakadak alertan jarri dituela ZIUak. [La Fiscalía de Seguridad Vial investigará los atropellos de ciclistas y patinetes a los peatones en las vías públicas. 2018ko abenduaren 4a.](#)

<sup>19</sup> [Business Insider](#).



alderdi hauek zehaztu beharko ditu baimenak: egin beharreko ibilbidea, ordutegia eta bide-erabiltzaileen segurtasuna bermatzeko ezartzen diren muga guztiak. Udal-agintaritzak egokitzat jotzen dituen txosten lotesleak eskatuko ditu.”

Adibidez, zenbait udalerrik<sup>20</sup> baldintzak ezarri zituzten MPLei buruzko ordenantzetan baimen hori lortzeari begira, hala nola:

- Bizikletak kanpoaldetik identifikatzea, bi elementuren bidez
- Erantzukizun zibileko aseguruia izatea
- Baimendutako ibilbideen/ordutegiaren berri ematea
- Ibilgailu horien geolokalizazioa erraztea, udaletako informazio-sistema teknologikoen elkarrengarritasun-zerbitzuen bidez..
- Talde turistikoetako pertsona-kopurua mugatzea eta pertsona-kopuru batetik aurrera gidari bat izateko eskakizuna ezartzea.

Aipatutako 970/2020 Errege Dekretua indarrean sartu zenetik, argituta geratu dira udal-xedapenen bidez argitu nahi izan ziren zalantza batzuk (zer diren MP-lak, ibilgailu horiek nondik ibili daitezkeen ...). Nolanahi ere, badira oraindik udal-botereek ebatzi beharreko kontu batzuk; esaterako, herri barruan MP-lek nondik zirkula dezaketen eta nondik ez<sup>21</sup>.

**20.** Bestalde, *bikesharingari* eta *scootersharingari* lotutako jarduera ekonomikoek berekin dakarte udal-jabari publikoa erabiltzea —adibidez, ibilgailuak bide publikoan aparkatu eta uzteko—. Erabilera hori ez dator bat erabilera erkide orokorrarekin; bide publikoa gainokupatzea eragin dezake, eta, beraz, ordena publikoa zaindu behar izatera. Horrek justifika lezake operadoreei exijitzea merkatura sartzeko gaitzen duen titulu bat, edo espazio publikoaren erabilera erkide bereziko udal-baimen bat, bat etorri [Administrazio publikoaren ondarea arautzen duen araudiarekin](#); horrekin batera, tasa bat exijitzea ekar dezake.

Zehazki, *bikesharinga* eta *scootersharinga* era kontrolatuan ezartzeko ekimen arautzaileek hainbat teknika eta murrizketara jo dute: lizentziak edo baimenak —jabari publikoa aldi baterako erabiltzeko baimena, lizentzia-sistema malgua,

---

<sup>20</sup> Ana Cristina Andrés Domínguez. Una cuestión controvertida. Los Vehículos de Movilidad Personal, ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? Estudios penales y criminológicos, ISSN 1137-7550, <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/539389> 40. zk., 2020, 1-43. orr.

[Madril. Mugikortasun Iraunkorari buruzko ordenantza](#); [Valentzia. Mugikortasunari buruzko ordenantza](#); [Sevilla. Zirkulazioari buruzko ordenantza](#); eta [Zaragoza. A eta B motako Mugikortasun Pertsonaleko Ibilgailuak \(MPI\) arautzen dituen udal-ordenantza](#)

<sup>21</sup> [6/2015 Legegintzako Errege Dekretua, urriaren 30ekoa, Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bategina onesten duena](#). 7. artikulua.



negozioak/ibilgailuak gaitzeko tituluen kopuru mugatua, tasak ezartzea (ala ez), jarduteko baldintzak—, “lizitazio-prozedurak” eta lankidetzak-hitzarmenak.

Baimen horietan —zuzenean nahiz lizitazio publikoaren ostean emandakoetan— muga kuantitatiboak ere ezar daitezke, operadoreen edo erabilitako ibilgailuen kopuruari dagokionez; espazio publikoa ere murriztu daiteke bide-segurtasunarekin lotutako arrazoiengatik, herritarren segurtasunagatik edo oinezkoak babesteko. Batzuetan, “lizitazio-prozedura” bat egiten da —kasu honetan, ez dago Sektore Publikoko Kontratuen Legearen mende—; prozedura horretan, balorazio-irizpide batzuen arabera esleitzen dira baimenak, eta baimendutako enpresen eta ibilgailuen gehieneko kopurua ezartzen da<sup>22</sup>. Beste aukera bat enkante-sistema bat sortzea izango litzateke.

- 21.** Hala, mikromugikortasun partekatuarekin lotutako jardueretan jardun nahi duten enpresek zenbait baldintza bete behar dituzte: udal-ordenantzetan edo antzekoetan jarduera ezartzeko eta ustiatzeko ezarritakoak, batetik, eta udal-jabari publikoa erabiltzeko ezarritako betekizunak, bestetik.

Horrenbestez, udalen esku dago, neurri handi batean, bizikleten eta MPIn alokairu edo erabilera partekatuko enpresen funtzionamenduari eragiten dion araudia.

## **B. Arauketa ekonomiko efizientea**

- 22.** Esku-hartze publikoa beharrezkoa da ondasun juridiko jakin batzuk babesteko, edo interes orokorreko arrazoiengatik; nolana ere, merkatuetara sartzeko oztopoak sor ditzake, operadoreek lehiatzeko baldintzak distortsionatu, edo merkatuak modu lehiakorrean gara daitezzen eragotzi. Arrisku horiek handiagoak dira indarrean dagoen araudiari egokitzen ez zaizkion negozio disruptiboen kasuan.

Mugikortasun partekatuak horrelako oztopoak izaten ditu honako kasu hauetan, adibidez:

- ⇒ arau-esparruak eragotzi egiten badu eskariaren arabeko garraioaren malgutasunaren aukera guztiak aprobeztatzea; bereziki, banaka kobratzen den eskatu ahalako zerbitzu gisa erabiltzen bada<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> [Zaragozako Udalak erabilitako kontratazio publikoko prozedura](#). Prozedura horrek ez dio erantzuten Udalak inolako zerbitzu edo prestaziorik jasotzeko duen beharrari, baizik eta udalaren jabari publikoaren erabilera berezia antolatu beharrari: 2 baimen ematen dira mugikortasun partekatuko patinete elektrikoak ustiatzeko, merkataritza-sozietate interesdunen kontura eta intereserako.

<sup>23</sup> Autoritat Catalana de la Competència, ACCO. [Lehia sartzeko errepideko bidaiari-garraio kolektiboan, eskariaren arabeko zerbitzuen bidez](#).



- ⇒ ez bada sustatzen lizitatuzaileen arteko konkurrentziarik, ez eta merkatuetako lehiarik ere, hiriko bide publikoen erabilera bereziko baimenak emateko lizitazio-prozeduraren esparruan<sup>24</sup>.
- ⇒ ez bada publizitaterik egiten eta ez badago gardentasunik hitzarmenak sinatzean; alegia, operadore ekonomiko jakin batzuei ematen bazaie jabari publikoaren erabilera pribatiboa, eta ez operadore potentzial guztiei. Beraz, ez dira errespetatzen gardentasunaren eta berdintasunaren eta diskriminaziorik ezaren printzipioak<sup>25</sup>.
- ⇒ proposatutako erregulazio-jarduerari dagokionez, ez bada behar bezala justifikatzen ez haren beharra eta ez haren proportzionaltasuna<sup>26</sup>.
- ⇒ mugikortasun mota jakin batzuk diskriminatzen badira, MPlen sartzeko eskakizun gogorragoak ezarri<sup>27</sup>.

**23.** Arauketaren kalitatea —sartzeko eta jarduteko oztopo justifikatu gaberik ez egotea, alegia— erabakigarria izango da hiri-mugikortasun partekatuko negozio berrien lehiakortasun-onurak erabat zabaltzeko. Bestalde, badira kontuan hartu beharreko beste faktore garrantzitsu batzuk ere; adibidez, teknologiaren bilakaera eta kontsumitzaileek mugikortasun-zerbitzu eta eredu berriak aukeratzeko orduan dituzten lehentasunak.

Eta hori oso garrantzitsua da; izan ere, mugikortasuna arautzeko eredu jakin baten ala beste baten alde egiteak eragina du herritarrei eskaintzen zaizkien zerbitzu guztietan, eta, beraz, mugikortasun-ereduaren beraren garapenean.

**24.** Horregatik, mugikortasun partekatuko negozio-eredu berrien potentzialtasunei ahalik eta probetxu handiena atera nahi bazaie, administrazio publikoek arauketa ekonomiko efizientearen printzipioari jarraitu behar diote. Printzipio horrek, oro har, sartzeko eta jarduteko oztopoak desagerraraziko lituzke; hain zuzen ere, oztopo horiek galarazi egiten dute operadore eta ekimen berriak sartzea eta mugikortasunean hobekuntzak egitea.

---

<sup>24</sup> Lehiaren Defentsarako Aragoiko Auzitegia. Espedientea: [01/2019/COM "PATINETES"](#)

<sup>25</sup> Autoritat Catalana de la Competència, ACCO. [CO 231-2020 Patinetes eléctricos Tarragona](#).

El Confidencial "[Competencia investiga los contratos de alquiler de patinetes en Tarragona](#)"; "[Tarragona contempla revertir el convenio de los patinetes y abrir un concurso público](#)

<sup>26</sup> Autoritat Catalana de la Competència, ACCO. [Informe IR 37/2018. Regulación municipal de los servicios de bikesharing y motosharing](#).

<sup>27</sup> Autoritat Catalana de la Competència, ACCO. [Informe IR 37/2018...](#) Op. cit.



Arauketa ekonomiko efizienteak —segurtasun juridiko handiagoa emateaz gain— lehiari laguntzen dio; eta horrek, bere aldetik, lehia-tentsioa areagotzen du, zeina onuragarria baita prezioak hobetzeko, efizientzia handitzeko, negozio-eredu berriak agertzeko, barietatea handitzeko eta kontsumitzaileek aukeratzeko askatasuna izateko.

Beraz, erregulaziozko esku-hartzeak jarduera ekonomikoen garapena oztopatzen badu eta jarduera-sektore jakin bateko lehia mugatzen badu, behar bezala justifikatu eta arrazoitu behar da.

- 25.** Horregatik, erregulazio-jarduera publikoa beharretan oinarritu beharko da, eta justifikatu egin beharko da murrizketak sartu izana; lortu nahi den helburuarekiko proportzionala izan beharko du esku-hartzeak, lehia-distortsio ahalik eta txikiena eraginez; lortu nahi den helburua lortzen utzi beharko du (eraginkortasuna); eta bereizkeriarik egin gabe aplikatu beharko da<sup>28</sup>.

Betebehar horiek —beharra, proportzionaltasuna eta bazterkeriarik eza— arauketa ekonomiko efizienterako printzipioak dira eta merkatu-akatsak gainditzera bideratu behar dira, edo interes orokorreko bestelako helburuak lortzera, adibidez: merkatuko emaitzak hobetzera, birbanaketari dagokionez, edo ekonomikoak ez diren bestelako xedeak lortzera<sup>29</sup>.

Merkatu-akatsak behar bezala arrazoitu behar dira, eta haien artean daude garraibide berriak sartzearen ondoriozko kanpo-efektu negatiboak<sup>30</sup>: herri-barruko bideetan sortutako pilaketak, MPLak bide publikoan uztea, aparkaleku publikoek gainezka egitea, harrapatzeak eta segurtasun-eza areagotzea espaloietan eta oinezkoentzako gainerako guneetan.

- 26.** Era berean, [Administrazio Publikoaren Administrazio Prozedura Erkidearen 39/2015 Legearen](#) arabera (129. artikulua), beharretan eta proportzionaltasunaren inguruko betebeharrak arauketa egokiaren printzipio orokorrak dira, eta administrazioek horiei jarraituz jokatu behar dute ekimen legegilea eta arauketa-ahalmena gauzatzean.

---

<sup>28</sup> [Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2006/123 \(EE\) Zuzentaraua, 2006ko abenduaren 12koa, barne-merkatuko zerbitzuei buruzkoa](#), zeina honako honen bidez garatu baitzen: [17/2009 Legea, azaroaren 23koa, zerbitzu-jardueretan aske sartzeari eta aritzeari buruzkoa](#).

<sup>29</sup> Espainiako Konstituzioa. 9.2 art.

<sup>30</sup> Kanpo-efektuak, positiboak nahiz negatiboak, operadore baten jarduketak besteengan duen eragina merkatuko prezioen mekanismoan ez islatzearen ondorioz sortzen dira. Kasu horietan, bultzada/zuzenketa bat behar izaten da, sozialki desiragarria den mailara iristeko (adibidez, segurtasun-eskakizunak).

Stiglitz, Joseph E.: La economía del sector público (3. argitalpena), Antoni Bosch Editor, 2000.





Bestalde, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen Legeak 84. artikuluan dioenez, esku-hartzea, beti ere, tratu berdinean, bidezkotasun-arrazoien eta helburuen arteko adostasunean eta norbanakoen askatasunarekiko errespetuan oinarritutako printzipioei lotuko zaie.

Gainera, zerbitzu-jarduera jakin bat egiteko baimen-kopurua mugatua denean, [Zerbitzu-jardueretan aske sartzeari eta aritzeari buruzko 17/2009 Legeak, azaroaren 23koak](#) (8. artikulua) eta [Herri Administrazioen Ondareari buruzko 33/2003 Legeak, azaroaren 3koak](#) (92. artikulua) xedatzen dute lehia bidez esleitu behar direla. Eta hori bidezkoa ez bada, eskatzaileen baldintza berezirik balioetsi behar ez direlako, zozketa bidez esleituko dira.

Horrez gain, administrazio publikoek bermatuko dute publizitate-, objektibotasun-, inpartzialtasun-, gardentasun- eta norgehiagoka-printzipioak beteko direla. Baimenaren iraupena mugatua izango da, eta zerbitzua ematearen ezaugarriekiko proportzionatua; ez da automatikoki berrituko, eta, iraungitzean, ez die inolako abantailarik emango ez aurreko titularrari, ez hari lotutako pertsonari.

Azkenik, [Ekonomia Jasangarriari buruzko 2/2011 Legeak](#), zeinak garraioari eta mugikortasun jasangarriari buruzko kapitulu bat baitu, esaten du zuhurrago jokatu behar duela Administrazioak, zerbitzuak eraginkor eman daitezen, eta aukera guztien artean, lehiakideekiko begirune handiena adierazten duena hautatze aldera.

Hain zuzen ere, 93. artikuluan, administrazio publikoek garraio-jarduerak arautzeko printzipio hauek ezartzen ditu:

- a) Operadoreen eta erabiltzaileen eskubideak bermatzea, batez ere garraio-merkatuetan sartzeko, parte hartzeko, kexak jartzeko eta erreklamazioak egiteko berdintasun-eskubideak.
- b) Lehia bultzatuko duten baldintzak sustatzea.
- c) Kudeaketa eraginkorra operadoreen eta administrazio publikoen aldetik.
- d) Inbertsio-mailen eta zerbitzuaren kalitatearen eta erabiltzaileen beharren eta lehentasunen arteko koherentzia.
- e) Ingurumen- eta energia-kostu txikieneko garraio-bideak eta intermodalitatea sustatzea.

**27.** Ondorioz, lege-oztopoek ez badituzte arauketa ekonomiko efizientearen printzipioak betetzen, ez dute nahikoa justifikazio juridikorik eta ekonomikorik izango. Kasu horretan, arauketa ez-efizienteak lehia-, efizientzia- eta ongizate-galerak ekarriko lituzke.

### **C. EAEko udaletako arauketa**

**28.** Bizikletaren eta MPIen kasuan, ordenantzak eta udal-araudiak, oro har, trafikoa, zirkulazioa eta bide-segurtasuna antolatzerantz bideratu dira.



970/2020 Errege Dekretua iritsi baino lehen, Bilbo eta Donostia ahalegindu ziren MPEk eragindako arazo espezifikoek erantzuten, eta araudi horiek eguneratu egin beharko dira. Gasteizek ez dauka MPEi buruzko araudi espezifikorik, baina gai hori trafikoa arautzen duen ordenantzaren aldaketan sartzea aurreikusi dute, segurtasuna bermatzeko eta mugikortasun mota guztien arteko bizikidetzaren sustatzeko<sup>31</sup>.

Beste udal erakunde batzuek, berriz, MPEn erabilera partekatzearen enpresa-ekimenak zuzenean bultzatzea erabaki dute. Hori egin dute, adibidez, Getxon, esperientzia pilotu bat abiarazita<sup>32</sup>.

29. EAEn sortutako MaaS B2C ekimenek dakartzaten lehia-presio berrien balizko murrizketak identifikatzeko eta hobekuntza-arloak identifikatzeko, ekimen horiek azalduko ditugu jarraian.

#### a. Bilbo

30. "Bilbon mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen erabilera arautzeko [Jarraibidea 2019](#)" gida gisa erabiltzen da, harik eta "ad hoc" ordenantza bat egiten den arte edo Zirkulazioko Udal Ordenantza aldatzen den arte. Jarraibide horretan MPEkin ibiltzeko eta haiek aparkatzeko baldintzak ezartzen dira.

"Jarduera ekonomikoetarako" erabiltzen diren MPEn kasuan, horien zirkulazioa berriaz baimendu beharko du Mugikortasun eta Jasangarritasun Sailak. Baimen horretan muga batzuk zehazten dira (ibilbidea, ordutegia ...), bideen gainerako erabiltzaileen segurtasuna bermatzeko. Gainera, baimena lortzeko honako baldintza orokor hauek bete beharko dira:

- a. Enpresaren izen komertziala daraman errotulua eta ibilgailuaren identifikazioa, erraz irakurtzeko modukoa.

---

<sup>31</sup> [Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana \(2020-2030\).Aurrerapen-agiria, 2019ko iraila](#). 2020ko abuztuko sarrera.

Gasteizek patineteen presentzia arautuko du eta bizikleten zirkulazioa galtzadara eramango du <https://euskadinoticias.es/vitoria-gasteiz-regulara-la-presencia-de-los-patinetes-y-trasladara-la-circulacion-ciclista-a-la-calzada/>

<sup>32</sup> Udalak, Barne Arazoetako Ministerioak mugikortasunaren kudeaketari buruz argitaratutako Jarraibidearekin bat etorritik, proiektu esperimental baimendu zuen baldintza jakin batzuekin. Hala, Euskoterri aukera eman zion espazio publikoa aldi baterako erabiltzeko, eta zerbitzua emateko gunea mugatu zuen, eta horren barruan aparkatzekoak, baita patinete-kopurua ere (90).

[Bizkaiko Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren aurreproiektua](#).



- b. Erantzukizun zibileko aseguruak kontratatzea, eta enpresak mailegatutako edo alokatutako ibilgailuen eta zikloen erabiltzaileek izan ditzaketen kalte-galerak ordaintzekoa.
- c. Taldean doazenek aurrez baimendutako ibilbideetan bakarrik zirkulatu ahal izango dute, eta gehienez 6 pertsona gehi gidaria izango dira.  
Taldea batek baino gehiagok bat egiten badute, 150 metroko tartea utzi beharko dute, gutxienez, elkarren artean.
- d. MPlak mailegatu edo alokatu dituzten enpresek ibilgailu horiek aparkatzeko gune iraunkor bat izan beharko dute nahitaez.

### **b. Donostia**

31. [Donostiako Udalak](#), 2018ko abenduaren 26an, "[Donostian norbanako mugikortasun gailuetan eta ibilgailuetan ibiltzeko eta haiek aparkatzeko baldintzak](#)" onartu zituen, harik eta arau-esparru orokorra ezarri arte eta Udalak araudi horren ondoriozko behin betiko ordenantza prestatu arte.

Akordio horretan ibilgailuak hiru kategoriatan sailkatzen dira, tamainaren eta mekanikaren ezaugarrien arabera, eta erabilera-esparru bat ezartzen da kasu bakoitzaren arabera: MPlak ibili daitezkeen tokiak, aparkatzeko baldintzak, abiadura-mugak ...

MPlekin lotutako jardueraren dimentsio ekonomikoa ere aitortzen da; izan ere, badira flota pribatuak, zeinak espazio publikoa erabiltzen baitute eta zuzeneko eta zeharkako negozioa sortzen baitute ibilgailu horien inguruan. Hona zer dioten agiriak:

"Jarduera ekonomikoren bat egiteko erabiltzen diren NMlekin (ibilgailu horiek alokatzea eta/edo turismo ibilbide batzuk egitea, esate baterako), errotulu bat izan behar dute, enpresaren izena edo enpresaren izen komertziala ondo ezagutzeko moduan, eta baita samur irakurtzeko moduko zenbaki bat ere, ibilgailua identifikatzeko. Horrelakoetan, 4 pertsona eta gida 1 besterik ez dago ibiltzerik taldean."

"Estazio finko bat izan gabe alokairurako erabiltzen diren NMIak bide eta gune publikoan aparkatzeko, Udalaren lizentzia izan behar da, Udalaren jabari publikoari probetxu berezi bat ateratzen dion jarduera da hori eta".

### **c. Beste esperientzia batzuk: Getxo, Berango eta Sopela**

32. 2019an, [Getxok](#) patinete elektrikoaren alokairu partekaturako esperientzia pilotu bat abiarazi zuen eta, behin testatuta, 2020an [Berangora eta Sopelara](#) zabaldu zen, izen honekin: "[hiri barruko mikromugikortasunaren eta turismoaren zerbitzu jasangarria, teknologia berrien eskutik](#)". Hala, ibilgailu horiek bidegorrietatik eta abiadura-muga duten errepideetatik zirkulatzen dute, eta ezin dira ibili espaloietatik. Zehazki,



Euskooters enpresak patinete elektrikoak alokatzen ditu garraio publikoaren zerbitzu osagarri gisa, eta horretarako APP bat deskargatu behar da.

#### **d. Araudiarekin lotutako arriskuak**

**33.** Aztertutako jarraibideetan, honako oztopo hauek antzeman ditugu MPlak partekatzeari lotutako jarduera ekonomikoetara dagokienez:

- Jarduera ekonomikoak jarduera turistikoekin lotzen dira: talde-jardueretan gidari bat egon behar da, pertsona-kopurua edozein dela ere, eta parte-hartzaileen gehieneko kopurua mugatzen da. Horrek esan nahi du ezinezkoa dela hainbat pertsona batera ibiltzea baldintza horiek bete gabe, edo jarduera horiek nahitaez turismo-erabilerarekin lotzen direla. Horrek guztiak eragotzi egiten du mugikortasun-zerbitzu horien eskaera funtzionala hornituko duen merkatua sortzea.
- Bilbon, MPlak aparkatzeko gune iraunkor bat jarri behar da; Donostian, berriz, ez da horrelakorik eskatzen, eta udal-jabari publikoaren aprobetxamendu berezia egin daiteke.
- Getxoko esperientzia pilotuari esker, mikromugikortasun partekatuko esperientzia disruptibo bat probatu eta bultzatu ahal izan da, garraibide iraunkor, merke eta azkar batetik abiatuta. Proiektu hori *startup* batekin lankidetzan garatu da. Nolanahi ere, kontuz ibili beharra dago enpresa horrek hartutako garrantziak merkatua itxi ez dezan, operadore ekonomiko berriei lekua utzi behar baitaie.

### **3. Toki-erakundea operadore ekonomiko gisa**

#### **A. Zerbitzu publikoen kudeaketa**

**34.** Udalerriek, beren interesak kudeatzeko eta beren eskumenen esparruan, auzo-erkidegoaren beharrak eta nahiak betetzen lagundu dezaketen jarduerak bultzatu eta zerbitzu publikoak egin ditzakete. Zehazki, aukera hori bete behar bihurtzen da 50.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerrietan, bidaiarien hiri-garraio kolektiboko zerbitzua eman behar baitute (TAOL, 26.b artikulua).

Toki-erakundeek hainbat modutara kudea ditzakete beren zerbitzu publikoak (TAOL, 85. artikulua):

- Zuzeneko kudeaketa (baliabide propioak erabilia): toki-erakundearen beraren kudeaketaz, tokiko erakunde autonomo baten bidez, tokiko enpresa-entitate



publiko baten bidez, eta tokiko merkataritza-sozietate baten bidez, bere

kapital soziala publikoa bada.

- Zeharkako kudeaketa (besteren bitartekoak erabilita), kontratu publiko bidez<sup>33</sup> (emakida, itun eta abarren bidezko hautaketa); eta kontraturik gabeko formulen bidez (gai diren operadore guztiek eman ditzakete, eta erabiltzaileek aukeratzeko dute modua).

Zeharkako kudeaketa da ohikoena EAEn<sup>34</sup>, baina Irunen lankidetzaz hitzarmena sinatu dute.

## **B. Zeharkako kudeaketa EAEn:**

### **a. Kontratu publikoa**

**35.** EAEn, partekatutako garraio-sistemen udal-kudeaketa zeharkakoa da nagusiki; lizitazio-prozedura baten ondoren esleitutako kontratu publiko baten bidez gauzatzen da. Hau da, lehia sortzen da merkatuagatik —ez merkatuan—, non hainbat operadore norgehiagoka aritzen baitira zerbitzua esleitu diezaieten. Horrek monopolio-egoera bat sorrarazten du, aldi baterako eta baldintza tasatu batzuetan.

Udal-ekimenek bizikleta dute ardatz, eta mugikortasun funtzionalerako ibilgailutzat ere hartzen dute, ez soilik turismo-ekimenetarako tresnatzat —Gasteiz da salbuespena—. Hala ere, badaude biztanleriaren sektore jakin batzuei zuzendutako zerbitzuak ere; esate baterako, eskariaren araberrako garraioa (EAG) .

Bestalde, botere adjudikatuzaileek lehiaren aldekoena den prozedura aukeratu dute, hau da, irekia, Donostian izan ezik; prozedura negoziatua aukeratu dute hiri horretan, eta 7 enpresak hartu dute parte.

---

<sup>33</sup> José Luis Martínez-Alonso Camps. [La nueva configuración de la gestión indirecta de los servicios públicos de resultados de la Ley de contratos del sector público de 2017; algunas consideraciones con especial incidencia en el subsistema local](#). *Observatorio de los contratos públicos 2017*. 2018, 77-113. orr.

<sup>34</sup> [Bizikleta Publikoaren Behatokiak](#) dioenez, 2019an, partekatutako bizikleten programa-sistemen % 86 erabili da Espainian.



<b>LIZITAZIO PUBLIKOAREN BIDEZ ESLEITUTAKO ZEHARKAKO UDAL KUDEAKETA 2020AN PARTEKATUTAKO GARRAIOBIDE AUTOMATIKOAK</b>			
<b>Garraibidea</b>	<b>Izena</b>	<b>Udalerrria / Mankomunitatea</b>	<b>Esleipen-prozedura</b>
Bizikleta	Bilbonbizi	Bilbo	<a href="#">Prozedura irekia</a>
Bizikleta	Dbizi	Donostia	<a href="#">Prozedura negoziatu publizitadeduna</a>
Bizikleta	Getxobizi	Getxo	<a href="#">Prozedura irekia</a>
Bizikleta	IGI Ingurugiro Gaietarako Ikastegiari lotuta	Gasteiz	<a href="#">Prozedura irekia</a>
Autoa	UKANAUTO	Uribe Kosta	<a href="#">Prozedura irekia</a>
Eskariaren araberako garraioa	<a href="#">BUX</a>	Gasteiz (TUVISA)	<a href="#">Prozedura irekia</a>
Eskariaren araberako garraioa		Irun	<a href="#">Prozedura irekia</a>

Iturria: Euskadiko Kontratazio Plataforma eta udalen webguneak (kontratatzailearen profila).

**36. Udalek eta mankomunitateek erabilera-baldintzak eta prezioak ezartzen dituzte, erregelamendu eta ordenantza fiskalen bidez. Hona hemen adibide batzuk:**

- [Bilbonbizi](#). Pedalei eragiteko laguntza duten bizikletak norbanakoei mailegatzeko zerbitzu publiko honen xedea da garraibide osasungarri, jasangarri eta ez kutsatzaile horren erabilera sustatzea eta indartzea Bilboko udalerrian. Alokairua app baten bidez edo bizikletaren terminalean bertan egiten da. Urteko abonamenduaren tarifa (2020) bi eratakoa izan daiteke: Bilbon erroldatutako pertsonak 20,20 € ordaintzen dute urtean, eta erroldatuta ez daudenek 25,25 €.  
Aldi bakoitzean gehienez 60 minuturako alokatu daiteke bizikleta.
- [Dbizi](#). Sistemak app, web eta kontakturik gabeko txartelaren bidez funtzionatuko du.  
Tarifa-erregimenari dagokionez, 35 € ordainduko dira urtean abonamenduagatik. Bizikleta elektrikoaren kasuan, 40 c € kobratuko da 30 minutuko aldaparik gabeko ibilbide laburretan; prezio hori 20 c €-ra jaitsiko da ibilbide luze eta aldapatsuetan, 40 minutuko iraupenarekin. Bizikleta mekanikoaren kasuan, abonamenduz gain 20 c € ordaindu beharko dira 30 minutuko.
- [Getxobizi](#). Bizikleta publikoen mailegua eta bizikleta pribatuen aparkalekua konbinatzen ditu.  
Bi tarifa mota daude: urteko abonamendua (10 €) eta eguneko abonamendua (2 €), bizikleta ordubetez erabiltzeko.



- [Gasteiz](#). Bizikletak eskaintzen ditu Olarizuko etxaldean eta Bizilekuan, bisitariak hiri ezagutu eta Eraztun Berdetik eta hiri-inguruko parkeetatik bisitaldi gidatuak egin ditzaten.
- UKANAUTO:<sup>35</sup> 24 urtetik gorako edozein pertsonak erabil dezake, dagokion ibilgailu-kategoriarako Espainian indarrean dagoen baliozko gidabaimena badu. Gutxienez 2 urteko antzintasuna izan behar du baimen horrek, eta gutxienez 6 puntuko saldoa.

Ibilgailua erreserbatu den denborarako bakarrik erabili ahal izango da. Erreserbaren gutxieneko iraupena ordubetekoa da. Erreserbaren gehieneko iraupena 72 ordukoa da (3 egun).

### **b. Lankidetzaren Hitzarmena**

37. Irungo Udalak eta Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour-ek [lankidetzaren hitzarmena](#) sinatu dute, Irunek parte har dezan Iparraldeko kostaldeko hainbat udalerritan (Hendaia eta Baiona artean) bizikleta tradizionalak eta elektrikoak alokatzeko abian dagoen hiriarteko sisteman. [Ederbidea](#) mugaz gaindiko bizikleta-mugikortasuneko Europako programaren barruan dago ekimen hori. Mugikorretarako aplikazio bat erabiliz, bizikletak blokeatu eta desblokeatu daitezke aparkatuta dauden gunetan. Lehenengo 10 minutuak doakoak dira eta, ordu bakoitzeko prezioa bi eurokoa da<sup>36</sup>.

## **VI. LEHIAREN ALDEKO ARAUKETARAKO GOMENDIOAK**

38. Jarraian, udal-erakundeei zuzendutako gomendio batzuk emango ditugu, jarrera ahalik eta lehiaren aldekoena izan dezaten beren eskumenak gauzatzean, edo merkaturian ahalik eta distortsiorik txikiena eragin dezaten, baldin eta justifikatuta badago lehiaren aurkako murrizketak ezartzea:
1. Lehiatzeko neutraltasunari eutsi behar zaio udal-erakundeek merkatu baten arautzaile gisa jokatzeko badute eta, aldi berean, operadore ekonomiko gisa badihardute merkatu horretan.
  2. Jarraian gauzatzeak babestutako interes orokorreari eragiten dienean, udalek ez lukete ezarri behar eskakizun diskriminatzaileak partekatutako garraio bide motaren arabera: bizikleta, motorra, MPIa ... Aitzitik, baldintza proportzionatuak ezarri beharko litzekiela antzeko egoeran dauden operadore guztiei.

<sup>35</sup> [Uribe Kostako ordenantza fiskala](#) eta [Erabilera-erregelamendua](#)

<sup>36</sup> [Diario Vasco](#)





Adibidez, zalantzan jartzen dugu MPLak talde-jardueretarako alokatzean gidari bat izateko betebeharra, beste ibilgailu mota batzuei ez baitzaie halakorik eskatzen; eta gauza bera esan dezakegu erantzukizun zibileko aseguru izugarri garestiak exijitzeari buruz.

3. Udalaren jabari publikoa mugatua da, eta hura gehiegizko okupaziotik babestu eta bide-segurtasuna bermatu beharraren ondorioz, gerta daiteke murrizketa kualitatibo eta kuantitatiboak ezartzea baimenak emateko orduan. Hain zuzen ere, lehia murriztu arren, baliteke murrizketa horiek beharrezkoak izatea, eta lortu nahi den helbururako egokiak.

Nolanahi ere, mugak ezarri baino lehen, udalerriek zehatz-mehatz eta era proportzionatu eta neurgarrian definitu behar dute ibilgailu-mota bakoitzaren flota baimenduaren tamaina<sup>37</sup>, eta hain murriztaileak ez diren aukerak aztertu behar dituzte: adibidez, lizentzia-sistema malgu bat ezartzea, operadore bakoitzari aukera emango diona jatorrizko lizentzien kopurua handitzeko, jardueraren bilakaeraren arabera; jardunbide egokien kodeak sortzea; jarduera gauzatzeko betebeharrak ezartzea —adibidez, ibilgailu-flota kudeatzeko sistema—, zeinak lagungarriak izan baitaitezke bidea okupatzeak dakartzan arazoak konpontzeko.

4. Azkenean, lizentzia-kopurua mugatzea erabakitzen bada —merkatua ixtea esan nahi du horrek, baimendutako enpresek bakarrik jardun ahal izango dutelako—, operadore interesdunen arteko lehia-tentsioa ahalik eta gehien babestera eta aktibatzerazuzendutako prozedurak erabili beharko dituzte udal-agintariak. Horrek, izan ere, mesede egingo die bai administrazio kontratatzaileei eta bai herritarrei.

Beraz, honako neurri hauek hartu beharko lirateke, besteak beste:

- Lehiaren aldeko esleipen-sistema objektibo bat ezartzea.

Enkantera eta “lizitazio-prozedurara” jotzeak merkatuko lehia ahalbidetzen du, zozketak ez bezala; zozketetan, aurrez zehaztutako baldintza batzuk betetzen dituzten enpresen artean sailkapen-ordena bat ezartzen da, eta horren arabera esleitzen dira lizentziak.

- Ahalik eta lehia handiena sustatzea.

Benetako lehia<sup>38</sup> lortzeko, prozeduraren hautaketan parte-hartzea sustatu behar da, lizitatzaileei berdintasunezko eta diskriminaziorik gabeko tratua emanaz.

---

<sup>37</sup> Aukerei buruzko informazio gehiago: National Association of City Transportation Officials (NACTO). [Guidelines for Regulating Shared Micromobility. 2019ko irailaren 2ko bertsioa.](#)

<sup>38</sup> Hauek dira, besteak beste, benetako lehia bermatzeko printzipioak: lizitazioan parte hartzeko askatasuna ziurtatzea; operadoreen arteko diskriminazioa saihestea; operadore-kopurua



Horregatik, lehentasuna eman behar zaio prozedura irekiari —parte hartzeko aukera ematen baitie eskatutako gaitasuna eta kaudimena duten operadore guztiei—; edo, inguruabarrak direla-eta publizitaterik gabeko prozedura negoziatua aukeratzen bada, zuhurtziaz jokatu behar da: adibidez, gonbidatu ez diren enpresei parte hartzeko aukera eman, hala eskatzen badute, eta barne-protokoloak ezarri, tratu-berdintasuna bermatzen duten hautagaiak aurrez hautatzeko<sup>39</sup>.

Horrez gain, lehia areagotze aldera, ziurtatu beharko da eskatutako kaudimen-baldintzak ez direla oztopo izango parte hartu ahal izateko, eta balorazio-irizpideen diseinuak ez dituela sortuko nahi ez diren ondorioak —adibidez, 11 lizitatzailerik parte hartzea eta 10ek berdintzea<sup>40</sup>—; horrez gain, zerbitzuaren araberako prezioa sartu beharko da eskakizunen artean, bektore horretan lehia handiagoa izateak zerbitzuaren kalitatea handitzen baitu, eta azken prezioa eskariari hobeto egokitzea baitakar.

- Publizitatea eta gardentasuna zaintzea, interesa duten operadore ekonomiko guztiek garaiz eta behar adina ezagutu ditzaten lizentziak eskuratu ahal izateko baldintzak.

Gardentasunaren eta publizitatearen printzipioak errespetatzea bereziki garrantzitsua da mikromugikortasun partekatuaren kasuan; izan ere, teknologia eta bezeroen fidelizazio azkarra bereizgarri duten merkatu berritzaileetara sartzea dakar berekin.

- Esleipenaren emaitza bideratzea operadore ekonomikoen ahalik eta presentzia handiena bermatzera —lehia-tentsioa areagotu behar du horrek—, eta, beraz, kontsumitzaileentzako aukera ahalik eta gehien bermatzera.

Illo horretatik, eragotzi egingo da lizentzia guztiak enpresa-kopuru txiki bati esleitzea; ezarritako baldintzak betetzen dituzten enpresa guztien artean esleituko dira.

- Lizentziak aldi baterako ematea— urtebeteko iraupena proposatu da, bira luzatzeko aukerarekin<sup>41</sup>—, bai eta haiek baliogabetzea ere, baldin eta lortu zirenetik arrazoizko epe batean erabiltzen ez badira eta ezin badira eskualdatu, erregulazio-errentak minimizatzeko.

---

kontzentratzeak dakartzan arriskuak murriztea; eta kolusiozko jokabideak izateko arriskuari aurre egitea.

CNMC. [INF/DP/0014/14 Informe sobre el contrato de centralización servicios de limpieza](#) .

<sup>39</sup> Lehiaren Euskal Agintaritza. “[Kontratazio Publikoari eta Lehiari buruzko gida](#)”.

<sup>40</sup> Lehiaren Defentsarako Aragoiko Auzitegia. Espedientea: [01/2019/COM "PATINETES"](#)

<sup>41</sup> Lehiaren Defentsarako Aragoiko Auzitegia. Espedientea: [01/2019/COM "PATINETES"](#)



- Ezarritako muga kuantitatiboak aldizka berrikustea, bai eta kentzea ere, Udalek lortutako informazioa aztertzetik hala ondorioztatzen bada.

Horren harira, muga dinamikoak edo malguak sar daitezke baimendutako ibilgailu-flotarentzat, ibilgailu kopurua handitu edo murriztu ahal izateko, eskariaren arabera edo errendimendu-neurri batzuen arabera, edo baimenaren baldintzen *compliance* (betetze-maila) islatzeko<sup>42</sup>.

Hori bereziki interesgarria da eskaria nabarmen igotzen bada; izan ere, baimen-kopurua ez bada handitzen proportzio berean, zerbitzuen prezioa igotzea eragin lezake.

5. Udalei sarbidea bermatzea mikromugikortasun partekatuak eta mugikortasun-zerbitzuen beste hornitzaile batzuek sortutako datuetara; horri esker, adibidez, denbora errealean ezagutu ahal izango dute ibilgailuen geolokalizazioa, udaletako informazio-sistema teknologikoen elkarreragingarritasun-zerbitzuen bidez.

Informazio hori lagungarria izan daiteke erregulazio eraginkorragoa lortzeko eta erabaki informatuak hartzeko emandako baimenei buruz, bai eta baimen horiek dituzten ondorioei buruz ere (segurtasuna, ingurumena, udal-politiken emaitzak, herritarren beharrak...).

Datu horiek eskura izateak erabateko integrazio intermodala ahalbidetuko luke, mikromugikortasun partekatua barne; aplikazio edo izapide bakar batean bildu ahal izango liriteke urrats guztiak, hau da, erabiltzaileek aukeratutako garraibide bakoitzerako egin beharreko guztia.

6. Mikromugikortasun partekatuko enpresek ibilgailuen kokapenari buruzko datuak denbora errealean eta modu irekian eskaintzea, app teknologiako aplikazioak sortzen dituzten enpresek datu horiek erabili ditzaten eta operadorearenaz gain informazio gehigarria eman dezaten.
7. Zeharkako kudeaketaren bidez mugikortasun-zerbitzuak ematean, ahalik eta operadore gehieni lehiatzeko aukera ematen dieten prozedurak aukeratzea. Lehen azaldu dugunez, prozedura irekia hobe da negoziatua baino; zuhurtasunez erabili behar da azken hori, eta, hitzarmena aukeratuz gero, kontuan hartuko dira enpresak parte hartzeko aukera guztiak, eta zehatz-mehatz justifikatuko da zergatik kanporatu duten kontratu-prozeduratik. Horrez gain, eskatutako kaudimen-betekizunak eta ezarritako balorazio-irizpideak hartuko dira kontuan.

---

<sup>42</sup> Aukerei buruzko informazio gehiago: National Association of City Transportation Officials (NACTO). [Guidelines for Regulating Shared Micromobility. 2019ko irailaren 2ko bertsioa.](#)



## VII. ONDORIOAK

**LEHENENGOA:** Berotze globalaren ondorio negatiboek ekarritako erronkei erantzuteko beharra toki-mailan gauzatzen ari da; mugikortasun jasangarriko ekintzak sustatzearen bidez, hain zuzen. Besteak beste, ekintzak aurreikusi dira mugikortasun-eredua aldatzeko —ibilgailu motorduna ordezkatzeko—, eta mugikortasun partekatuko planak daude ekintza horien artean.

Aldi berean, hirietako joan-etorrietan bizikletaren eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuen (MPI) erabilera zabaldu da. Teknologia digital berriei esker, garraiobide horiekin lotutako enpresa-ekimen berriak sortu dira, ibilgailu partekatuak alokatzeko zerbitzuak ematera bideratuak eta azken miliako mugikortasunean edo mikromugikortasunean oinarrituak.

**BIGARRENA:** Hirietako mugikortasunaren errealitate berri horrek dakartzan erronka eta desfaioren ondorioz, udal-agintariak araudiak sortu dituzte edo mikromugikortasun-zerbitzuak eskaini dizkiete herritarrei; azken kasuan, operadore ekonomiko ere bihurtu dira.

Hala, udal-botereek eginkizun erabakigarria betetzen dute mikromugikortasun partekatuaren konfigurazioan eta sustapenean. Izan ere, enpresa-ekimenak (*bikesharinga* eta *scootersharinga*, besteak beste) gauzatzea ahalbidetzen duten inguruabar legal eta ekonomikoen erregulazioan parte hartzen dute.

**HIRUGARRENA:** Horrenbestez, —eta lehiatzeko neutraltasunaren printzipiotik abiatuta—, mugikortasun partekatuko negozio-eredu berrien potentzialtasunei ahal den probetxurik handiena atera nahi bazaie, administrazio publikoek arauketa ekonomiko efizientearen printzipioei jarraitu behar diete, zeinak lehia bultzatzen baitute. Printzipio horiek, bestela esanda, sartzeko eta jarduteko oztopoak desagerraraziko lituzkete; hain zuzen ere, oztopo horiek galarazi egiten dute operadore eta ekimen berriak sartzea eta mugikortasunean hobekuntzak egitea.

Arauaketa ekonomiko efizienteak —segurtasun juridiko handiagoa emateaz gain— lehiari laguntzen dio; eta horrek, bere aldetik, lehia-tentsioa areagotzen du, zeina onuragarria baita prezioak hobetzeko, efizientzia handitzeko, negozio-eredu berriak agertzeko, barietatea handitzeko eta kontsumitzaileek aukeratzeko askatasuna izateko.

Hala, gomendio batzuk egin dizkiegu udal-erakundeei mikromugikortasunaren arloko araudia hobetzen laguntzeko, lehia askeari justifikaziorik gabeko oztoporik jarri ez diezaioten eta lehia askea gehien errazten edo gutxien mugatzen duten aukerak hauta ditzaten.