



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

13/2018 ERREGE LEGE-DEKRETUA INDARREAN SARTU DELA- ETA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOAN GIDARIDUN IBILGAILUEN (GTI) ZERBITZUAK ALOKATZEKO ARAUBIDEARI BURUZKO TXOSTENA, LEHIAREN IKUSPEGIA JORRATZEN DUENA

Espedientea: LEA/AVC 311-SUST-2018 zk.

Aurkibidea:

I. Aurrekariak.....	2
II. 13/2018 Errege Lege-dekretuaren aldaketak	5
III. EAEko egoera	8
IV. Mugen ondoreen analisia ikuspuntu ekonomikotik.....	10
1. Merkatu-egitura.....	10
2. Kontsumitzaileen ongizate-galeraren balioespena	14
A. Aurretiko azterketa enpirikoak	14
B. EAEko ongizate-galeraren balioespena.....	15
V. Ondorioak	19

Osoko bilkura:

Alba Urresola Clavero, presidentea
Rafael Iturriaga Nieva, bokala
Enara Venturini Álvarez, bokala
Maria Lourdes Muñoa Corral, idazkaria

1. Lehiaren Euskal Kontseiluak (aurrerantzean, LEK) bilera egin du, goian aipatutakoak elkartuta, 2018ko abenduaren 13an, eta honako txosten hau eman du.



I. Aurrekariak

2. Gidaridun turismo-ibilgailuen zerbitzua (GTI) eta taxi-zerbitzua bidaiariak turismo-ibilgailuetan egindako garraio zerbitzu publikoen esparruan kokatzen dira. Biak ala biak dira eskatu ahalako zerbitzuak; izan ere, ez daude alde aurretik ezarritako ibilbideen edo egutegiaren menpe. Jarduera ekonomikoari dagokionez, taxiek ematen duten garraio-zerbitzu bera eskaintzen diete GTIek bidaiariari. Dena den, zerbitzu bera arteko ezberdintasunak beren araubideetan daude, jarduera horietan sartu eta zerbitzu horiek emateko baldintzak ezberdinak baitira.

3. Jarduketok arau berek arautzen dituzten arren, nagusiki Lehorreko Garraioak Antolatzeko Legeak (LGAL)¹ eta lege hori garatzeko Erregelamenduak (LGALE)², modalitate bakoitzaren araubidea ezberdina da, eta ezberdintasun nabarmenak daude taxi edo GTI gisa operatzeko ezarritako eskakizunetan.

4. Honako hauek dira GTI- eta taxi-zerbitzuak ematearen arteko ezberdintasun nagusiak³:

- Aurretiatzko kontratua: GTIek alde aurretik formalizatu behar dute ibilgailuaren erabilera-kontratua, eta ibilgailuan bertan eraman behar dituzte egiaztagiria. Gainera, zerbitzu bat ematen ari badira baino ezin dira ibili
- Bide publikoa⁴: GTIak ezin dira bide publikotik ibili, ezta bertan aparkatuta egon ere, bezeroak bilatu eta itxaroteko
- Tarifak: GTIak ez daude araututako tarifen menpe.

¹ 16/1987 Legea, uztailaren 30ekoa, Lehorreko Garraioen Antolamenduari buruzkoa. BOE, 182. zk., uztailaren 31koa. Testu bateratua: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>

² 1211/1990 Errege Dekretua, irailaren 28koa, Lehorreko Garraioen Antolamendurako Legearen Erregelamendua onartzen duena. BOE, 241 zk., 1990eko urriaren 8koa. Testu bateratua: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-24442>

³ LGALEren 182.1. artikulua.

⁴ Bidaiariak turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzua hiru segmentutan banatuta dago zerbitzuak kontratatze moduaren arabera: a) bide publikotik dabilzan ibilgailuak kontratatzea; b) geldirik dauden ibilgailuak kontratatzea; c) alde aurretiko kontratazioa, telefonogune, igorle, app, Internet edo beste edozein bide erabilita. GTIak aurretiatzko kontratazioaren segmentuan baino ez dira lehiatzen taxiekin; izan ere, gainerako modalitateak taxientzat erreserbatuta daude.



5. Sartzeko baldintzei dagokienez, biek ala biek lortu behar dute gaikuntza-titulu bat jarduerari ekin ahal izateko. Taxien kasuan, dagokien lizentzia izan beharko dute, eta, GTIak, aldiz, baimenen araubidearen menpe daude.

GTIei eman beharreko baimenaren berezitasuna hau da: emandako taxi-lizentzien kopuruak baldintzatuta dago GTIen kopurua; alegia, proportzio-erlazioa da. Hori ez da beti horrela izan, kopuruaren gaia arautzen duten LGALko eta LGALEko artikuluek hainbat arau-aldaketa izan dituztelako. Jarraian azalduko ditugu aldaketa horiek. Gainera, gai hori zenbait eparen xede ere izan dira.

6. LGALko 49. eta 50. artikuluek, 1987ko jatorrizko idazkeran, neurri mugatzaileak ezartzea ahalbidetzen zuten garraioaren merkatuan sartzeko. Artikulu horietan adierazita zegoen eskaintzaren eta eskariaren arteko desoreka-kasuetan, sarbidea muga zitekeela: tituluak lortzea baldintza jakin batzuk bete behar izatearen mende jartzea; gehieneko titulu kopuruak edo titulu-kupoak ezartzea; edota titulu gehiago ez ematea aldi batean.

LGALEk⁵, bestalde, taxien eta GTIen arteko desproporzio nabarmena zegoen egoeretara mugatzen zituen kasu horiek. LGALE garatu zuen⁶ 2008ko Aginduak desproporzioaren muga ezarri zuen; GTI bat hogeita hamar taxiko.

7. 2009an onartutako *Omnibus Legearen* bitartez⁷ ezabatu zen muga kuantitatibo horiek ezartzeko aukera. Aipatutako lege horrek indargabetu egin zituen LGALen 49. eta 50. artikuluek, eta, beraz, lege-babesik gabe geratu ziren garapen-arauan ezarritako muga kuantitatiboak. Alabaina, desproporzio argiaren kasuan GTIen baimenak ez ematea ahalbidetzen zuen LGALen artikulua ez zen indargabetu; horregatik, baimenak ezeztatzen jarraitu zuten artikulu horretan oinarrituta, eta horrek segurtasun juridiko eza eta kontua argitzeko gatazka judizial ugari ekarri zituen.

⁵ LGALEren 181.2. artikulua, 1990eko jatorrizko testuaren idazkera.

⁶ Urtarrilaren 9ko FOM/36/2008 Aginduaren 14. artikulua, Lehorreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen Erregelamenduko V. tituluaren IV. kapituluaren bigarren atala –gidaridun ibilgailuak alokatzeari buruzkoa– garatzen duena; erregelamendu hori irailaren 28ko 1211/1990 Errege Dekretuak onartu zuen. (BOE, 19 zk., 2008/01/22)

⁷ 25/2009 Legea, abenduaren 22koa, zenbait lege aldatzen dituena, zerbitzu-jardueretarako sarbide askea izateari eta horietan aritzeari buruzko legera egokitzeko. BOE, 308 zk., 2009ko abenduaren 23a.



8. Uztailaren 4ko 9/2013 Legeak berriz aldatu zuen LGAL, eta orduan berriro ere gaitu zen muga kuantitatiboak erregelamenduaren bitartez ezartzeko aukera⁸.

Aipatutako muga horiek azaroaren 20ko 1057/2015 Errege Dekretuaren onarpenarekin batera sartu ziren indarrean, zeinaren bitartez 1GTI/30taxi proportzio-araua ezarri zen.

9. 2015ean, Auzitegi Gorenak doktrina bateratzeko kasazio-errekurtsoa ebatzi zuen, eta horrela amaiera eman zion *Omnibus Legea* indarrean jartzearekin sortutako eztabaidari. Arau horrek LGALen eta bere garapenerako Erregelamenduan (LGALE) zuen eraginean ardaztu zuen auzia; zehazki, argitu asmo zuen 2008ko Aginduaren 14. artikulua indarrean jarraitzen zuen edo ez. Auzitegi Gorenak esandakoaren arabera, LGALen 49. artikulua indargabetzen bazen, eraginik gabe geratuko ziren mugak eta garraioaren merkatuan sartzeko baldintzak. Gauzak horrela, atzera bota zen aurretik emandako ezeste-ebazpena, eta onartu egin zen 2009 eta 2013 artean eskatutako baimenak jasotzeko eskubidea «baldin eta baimen hori jasotzeko Legean eta Erregelamenduan ezarritako baldintzak betetzen badira»⁹.

Dena den, aurretik aipatu bezala, 2013ko uztailetik posible da muga kuantitatiboak ezartzea, LGALen egindako aldaketa dela bide; horrenbestez, erregelamenduak berriz ahalbidetu zuen gidaridun ibilgailuak alokatzeko baimenetan mugak ezartzea.

10. Apirilaren 20ko 3/2018 Errege Lege-dekretu berriak 3. paragrafo bat gehitu dio LGALaren 48. artikuluari, zeinaren bitartez arau-lerrunera igaro den taxien eta GTIen arteko 1/30 araua:

Aurreko apartatuan xedatutakoa gorabehera, garraio modalitate bien eskaintzen arteko oreka egokia egon dadin, ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko baimen berriak ematea ukatuko da, baldin eta eragiketa hau eginda ateratzen den proportzioa hogeita hamarretik bat baino handiagoa bada: baimen berrien helbidea zein autonomia-erkidegotako lurraldetan ezarri nahi den, han onartuta dagoen baimen kopurua zati

⁸ 9/2013 Legearen 48. artikulua berriak honako hau ezarri zuen: «Turismo-ibilgailuetan egiten den bidaiarien garraio publikoko eskaintzak muga kuantitatiboak dituen erkidetako edo udal herri eremuan, arauzko mugak jar daitezke baimen berrientzat, bai ibilgailu mota horrekin herri arteko garraioa egiteko ahalbidetzen dutenentzat, baita gidaridun ibilgailuak errentan ematekoentzat ere».

⁹ Auzitegi Gorenak, 2015eko otsailaren 13ko Epaia, Administrazioarekiko Auzietako Sala, 3. sekzioa, 2076/2014 kasazio-errekurtsoa.



lurralde horretan helbidea duten turismo-ibilgailuen bidezko bidaiarien garraiorako baimen kopurua.

Dena den, paragrafo horren arabera, arau hori alda dezakete Estatuaren eskuordetzearen bitartez GTlen gaineko eskumena duten autonomia erkidegoek ere, betiere, aldaketa hori ezarritako proportzionaltasun-araua malgutzeko bada.

11. Ikus daitekeenez, azken hamarkadan merkatu horren egitura nabarmen aldatu duten bi inguruabar izan ditugu:

Alde batetik, plataforma digitalek erabat irauli dute sektorea, orain posible baita zerbitzua oso arin kontratatzea eta prezioa kalkulatu eta ordainketa egiteko formula berriak erabiltzea. Gainera, murriztu egin ditu jarduera honetan berezkoak ziren informazioaren eta transakzioaren arteko kostuen asimetriak.

Bestalde, aurretik aipatutako muga kuantitatiboetako buruzko arauen joan-etorriek GTlen flota nabarmen haztea ekarri dute; izan ere, 2009 eta 2013 arteko liberalizazio-aldian ezetsitako baimen-eskariak aintzat hartu zituzten epaiak eman ziren¹⁰.

II. 13/2018 Errege Lege-dekretuaren aldaketak

12. 13/2018 Errege Lege-dekretuaren hitzaurrean¹¹, arau berria justifikatzeko, hiri-garraioaren eta turismo-ibilgailuen eskaintza handitzeak hirigune nagusietan eragin dituen mugikortasun-arazoak, trafiko-pilaketak eta ingurumen-kalteak konpondu beharra aipatzen da. Era berean, hitzaurreak dio zerbitzu modalitate hori hain azkar hazteak zerbitzuen kalitatea okertzea eragin lezakeela, eta turismo-ibilgailuen eskaintzaren eta eskariaren artean desorekak sortzea, bidaiarien kaltetan. Arazo horiek hiriguneetara mugatzen ditu.

13. Errege Lege-dekretuak artikulua bakarra du, LGALren 91. artikulua aldatzen duena. Hori bai, errotiko aldaketa dakar GTlen araubidean.

Hasiera batean GTlek estatuko lurralde osoan zerbitzua ematea ahalbidetzen zuten baimenak behar zituzten, eta ez zegoen mugarik zerbitzuaren jatorriari

¹⁰ Oraindik ere ebazteke daude epaitegietan GTlen baimen-eskaera ugari. Hala argitaratu zuen *El País* egunkariak 2018ko irailaren 11n: «GTlen lizentziak abantaila hartzen ari dira taxiaren kontrako gatazkan», eta Sustapen Ministroak zioenez, 9.000 lizentzia zeuden ebazteke epaitegietan.

¹¹ 13/2018 Errege Lege-dekretua, irailaren 28koa, Lehorreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duena ibilgailuak gidari eta guzti alokatzearen arloari dagokionez. BOE, 236. zk., irailaren 29koa.



edo helmugari zegokionez. Hori bai, ibilgailu horiek baimena helbideratuta zegoen autonomia-erkidegoan ibili behar ziren nagusiki, eta hiru hilabetez zerbitzuen % 20 gutxienez lurralde horretan egin behar zituzten. Orain, aldiz, soilik hiriarteko zerbitzuak eskaintzeko baimenak dira; hau da, udal-mugarte edo baterako prestazio-eremu bateko muga bat gainditu behar dute, eta bidaiaren abiapuntua baimena helbideratuta dagoen lurraldean egon behar da.

Bi salbuespen ezarri zituen Errege Lege-dekretuak jatorriari dagokionez: batetik, bidaiariak portuetan eta aireportuetan hartzea, baldin eta zerbitzuaren helmuga baimenari loturiko erkidegoan badago, eta, bestetik, eskumena duen organoak horretarako baimena ematea, GTIen eskasia baldin badago une zehatz bateko eskariari erantzuteko.

14. Gainera, Errege Lege-dekretu horrek bere lehen xedapen gehigarriaren bitartez txertatu zuen gaikuntza berezi bat estatu-eskuordetzearen bitartez estatu-mailako GTI baimenak emateko eskumena duten autonomia-erkidegoentzat: GTIak ustiatzeko baldintzak alda ditzakete. Aipatutako baldintza horiek aldatzeko, ibilbide osoak egon beharko du erkidego horren eremuaren barruan, eta honako hauetan egin daitezke aldaketak:

- Aurrekontratazioa egiteko baldintzak
- Zerbitzu-eskaera
- Bezeroak lortzea
- Gutxieneko eta gehieneko ibilbideak
- Nahitaezko zerbitzuak eta ordutegiak
- Ibilgailuen zehaztapen teknikoak

Aldaketek bidaiariaren barne-mugikortasuna hobetzeko edo zerbitzu-prestazioen baldintzen egokitasuna bermatzeko balio beharko dute, betiere indarrean dagoen legeriak ezarritako proportzionaltasun-irizpideak errespetatuz.

Dena den, horrek ez du esan nahi autonomia-erkidegoak behartuta daudenik eremu hori arautzera; horrenbestez, ez arautzea erabakiko balute, estatu-mailako araudia aplikatuko litzateke.

15. Arauaren aldaketa hori funtsezkoa da, eta akatsak ditu merkatuari dagokionez, lehiaren ikuspuntutik. Aipatu bezala, *Omnibus Legea* indarrean jarri zenetik 2015eko Errege Dekretua eman zen arte, nabarmen hazi ziren GTIen baimenak, eta, beraz, egindako aldaketek eragin zuzena izan dezakete modalitate horretako zerbitzuak ematen dituzten operadore nahiz erabiltzaileetan.



16. Orain, jarduera horretan aritzeko gaitasuna errotik mugatu zaie beste araubide hori indarrean zegoen bitartean eskatutako baimenei; estatuko lurralde osoan eskaini zitzaketen beren zerbitzuak, hala hirikoak nola hiriartekoak, inongo mugarik gabe zerbitzuaren jatorriari edo helmugari dagokionez.

Mugaketa berria ez da berehala aplikatzekoa; izan ere, araubide iragankorra aurreikusten du arauak dagoeneko dauden GTIentzat eta Errege Lege-dekretua indarrean jarri zenean ebazteke zeudenentzat. Datozen lau urteetan hiriko ibilbideak egiten jarraitzeko behin-behineko gaikuntza bat da. Neurri horrek «kalte-ordain» izan asmo du, araubide berriak onartutako aldaketak/mugak konpentsatzeko. Titularrek, beren iritzian lau urte ez badira aski, kalte-ordain osagarri bat jasotzeko aukera izango dute, baldin eta baldintza jakin batzuk betetzen badituzte.

17. Gauzak horrela, oso txikia da GTIei geratzen zaien jardute-eremu erabilgarria. GTIek nahiz taxiak normalean egiten dituzten zenbait zerbitzu oso-oso egiten dira udal-mugarte edo baterako prestazio-eremuren baten barruan, eta orain GTIak zerbitzu horietatik kanpo daude. Gainera, nahiz eta hiriarteko zerbitzuak eskaini, zerbitzuaren abiapuntua baimena helbideratuta dagoen autonomia-erkidegoan egoteko baldintza bete behar dute, eta, beraz, ondorioa argia da: arau horrek izugarri murrizten du GTIen jarduera.

Hori gutxi balitz bezala, arauak estatuak eskuordetutako eskumena autonomia-erkidegoek arautzea ahalbidetzen du, eta, beraz, arrisku handia dago jardueran sartu eta aritzeko muga gehiago ezartzeko. Gainera, operadoreek berriro jasan beharko dute ziurgabetasuna eta ziurtasun juridiko eza.

Horrek guztiak operadore asko kanporatuko ditu merkatutik.

18. Bestalde, interesgarria da azpimarratzea aldaketa horiek egiteko justifikazioa ez dela inondik inora nahikoa organismo honen aburuz; izan ere, ez dago harremanik erabilitako argudioen eta hartutako neurrien artean. GTIen jarduketa murrizteko mugikortasun-arazoak, trafiko-pilaketak eta ingurumen-kalteak aipatzeak zuzenean egiten du talka administrazio ororen erregulazio-jarduketa zuzendu behar duten erregulazio onaren printzipioekin; izan ere, aintzat hartu behar da zirkulazioan dagoen ibilgailu-parkearekin alderatuta, GTIen kopurua oso txikia dela¹².

Sustapen Ministerioaren webgunetik ateratako eskaintzaren eta eskariaren arteko desorekari buruzko datuei dagokienez, zeinetan taxi- eta GTI-lizentzien

¹² 129. art. Erregulazio onaren printzipioak, 39/2015 Legea, urriaren 1ekoa, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkideari buruzkoa. BOE, 236 zk., 2015eko urriaren 2a.



eta -baimenen kopuruak ikus daitezkeen,¹³ ezin ondoriozta daiteke desorekarik dagoenik, eta are gutxiago horrek zerbitzuen kalitatea okertuko duenik bidaiarien kaltetan. Hain zuzen, egiaztatu da zerbitzuen kalitatearen hobekuntza izaten dela merkatu batean lehia txertatzearen ondorio nagusietako bat, berrikuntza areagotzearekin eta beste ondorio batzuekin batera. Aztertutako kasu zehatz honetan, taxien eta GTlen arteko lehia desagertzeak eragin negatiboak izango ditu: desagertu egingo da prezioetan dagoen lehiakortasun apurra, deuseztatu egingo dira kalitate handiagoko zerbitzuak emateko pizgarriak eta murriztu egingo da merkatuan eskuragarri dagoen ibilgailu kopurua, eta, beraz, horrek itzarote-denborak luzatuko ditu. Gainera, justifikatzeko emandako arrazoiaren oinarrian ez dago egiazko premia bat, eta ez dute araubide ekonomiko efizienterik atzean, ezta araubide oneko printzipiorik ere.

III. EAEko egoera

19. EAEk jardueraren gaineko araubide propioa du: Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legea (BGL) eta Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua (BTLE). Bi horiek arautu egiten dute bidaiarien garraioa turismo-ibilgailuetan, herri barrukoa nahiz herri artekoa, oso-osorik EAEn egiten dena¹⁴. Garraio eta Obra Publikoen sailburuaren Agindua garatu egiten du Erregelamendua, eta ezarri egiten du EAEn eman daitezkeen GTlen baimen kopurua¹⁵.

20. Oso araubide mugatzailea da, eta ez zaio aldaketarik egin onartu zenetik. Gainera, estatuko araudiak ezeztatutako kargak mantentzen ditu, eta ez dute instalatutako operadoreak babestea ez den beste azalpen ekonomikorik:

¹³ <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/informacion-estadistica/estadisticas-estudio/datos-del-registro-general>

¹⁴ 2/2000 Legea, ekainaren 29koa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duena. 2000ko abuztuaren 1eko EHAA, 146. zk.

243/2002 Dekretua, urriaren 15ekoa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua onartzen duena, 2002ko abenduaren 5eko EHAA, 233. zk. Dekretu horrek honako honek aldatu zuen: 12/2007 Dekretua, urtarrilaren 30ekoa, Bidaiariak herri barruan eta herri artean turismo-ibilgailuetan garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duen Legearen Erregelamendua aldatzen duena. 2007ko otsailaren 9ko EHAA, 29. zk.

¹⁵ Agindua, otsailaren 11koa, Garraio eta Obra Publikoko sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoan automobiletan egiten den bidaiarien herri arteko garraio publikorako gehienezko baimen kopurua ezartzeko dena. 2005eko martxoaren 4ko EHAA, 44. zk.



- Udal-lizentzia.
- Erkidegoaren baimena.
- Alokatzeko ibilgailua, garapen-aginduan ezarritako baldintzak betetzen dituena (zilindroen edukiera, luzera, altuera, etab.).
- Publikoari zabalik dagoen lokala edo bulegoa, jarduera horretan soilik arituko dena. Baimena helbideratuta dagoen udalerrian egon beharko da publikoarentzat eskuragarri.
- Foru-aldundiaren baimena ibilgailu bakoitzeko (udalerriek eta lurralde historikoko Taxi Batzordeak aldeztuak diren txostenak emanda).
- Bateriaezintasuna turismo-ibilgailuetako ohiko zerbitzu-prestazioa eskaintzearekin.

Gainera, mugatu egiten dute operadoreen arteko antolaketa-gaitasuna eta sektorea operadore berriei irekitzea¹⁶.

Hala, erkidegoko araubideak eskakizun horri eutsi dio: udal-lizentzia eta foru-aldundien baimena eduki behar dira zerbitzu hori emateko.

Eskakizun horiek mantentzeak ez du justifikaziorik ez oinarri juridikorik, aintzat hartuta LGALaren 2015eko erreforman ezabatu egin zela udalaren aldeko txostena jaso behar diren betekizuna.

Horregatik guztiagatik eta araubide onaren printzipioak aplikatuz, muga horiek berrikusi egin beharko lirateke segurtasun juridikoa sortzeko. Horrez gain, muga horiek ez lirateke aplikatu behar, eskakizun ezberdinak ezartzen dituzten geroagoko arauen kontra baitoaz.

¹⁶ Jarduera gauzatzeko, honako baldintza hauek bete behar dira: **Aurretiaz kontratatzea zerbitzuak** baimena helbideratuta dagoen udalerrian kokatutako **bulego edo lokaletan**; Ibilgailuan bertan eramatea **kontratuaren egiaztagiriaren kopia bat**; **gutxienez urtebetez aritzea jarduera horretan**; eta **ibilgailuei** dagokienez, baimena helbideratzen den **udalerrian edukitzea beren basea**.

Horrez gain, honako hauek debekatzen ditu araubideak: Bide publikoan zain egotea eta ibiltzea bezeroak bilatzeko, eta aldeztuak diren zerbitzua kontratatu ez duen inor hartzea. Kanpoko zeinu identifikatzaileak eramatea, ez bada zerbitzu publikoaren plaka.



IV. Mugen ondoreen analisia ikuspuntu ekonomikotik

1. Merkatu-egitura

21. Behin baino gehiagotan aipatu dugunez, turismo-ibilgailuetan bidaiariak eramateko zerbitzuak araubide irmo baten menpe daude, zeinak administrazio-lizentzia bat izateko beharra eta baimenak emateko muga kuantitatiboak ezartzen dituen.

Sektorearen erregulazio zorrotzak eta txostenaren aurrekarietan aipatutako aldaketak islatu egiten dira merkatu horretako operadoreek, hau da, taxiak eta GTIak, EAEn izan duten eboluzioan.

22. Jarraian datorren koadroan dago jasota 2001-2018 aldian emandako taxi- eta GTI-lizentzien kopurua, baita taxi-lizentzien arabera GTIen lizentzia kopurua ere. Legezko 1 GTI/30 taxi ratioa EAEn aztertuta, ikus daiteke 2015etik aurrera GTI bakoitzeko taxi kopuruak 30etik behera egin duela. 2018ko azaroan 1 GTI/23 taxi da ratioa.

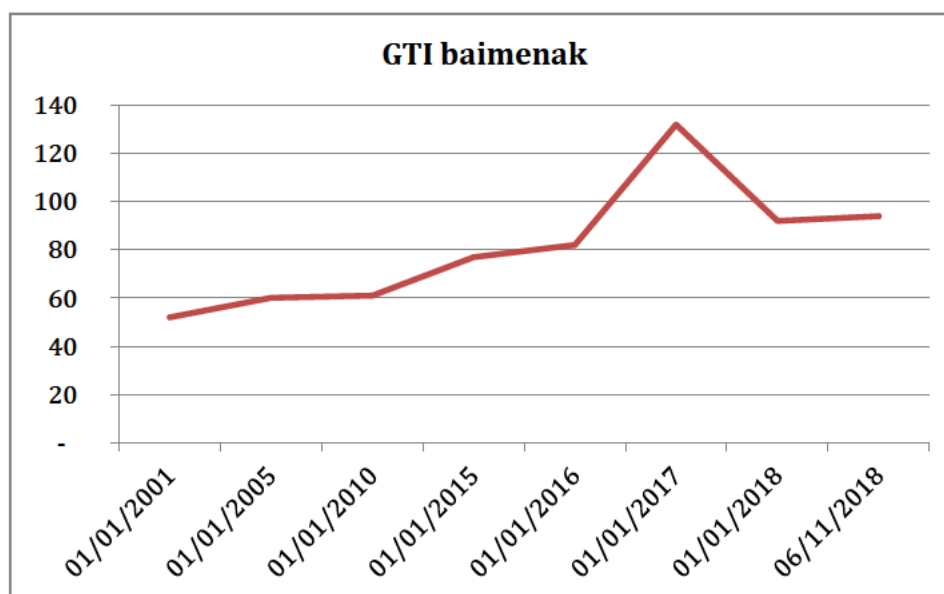
TAXI ETA GTI LIZENTZIEN KOPURUA EAE-N GTI ETA TAXI LIZENTZIEN ARTEKO HARREMANA								
	2001/01/01	2005/01/01	2010/01/01	2015/01/01	2016/01/01	2017/01/01	2018/01/01	2018/11/06
TAXI	2.229	2.210	2.138	2.162	2.170	2.179	2.104	2.135
GTI	52	60	61	77	82	132	92	94
TAXI KOPURUA/1 GTI	43	37	35	28	26	17	23	23

Iturria: Sustapen Ministerioa

23. Taxi-lizentziei dagokienez, Sustapen Ministerioaren datuek diote Euskal Autonomia Erkidegoko taxi-eskaintza % 4,3 jaitsi zela 2001-2018 aldian. Dena den, beherazko joera hori ez zen aldi osoan mantendu, jarraian datorren grafikoan ikus daitekeen bezala. Lizentzia kopurua nabarmen jaitsi zen lehen hamarkadan, 2010era arte, eta gerora berreskuratuko bada ere, lizentzien guztizko kopurua 2001eko hasierako kopuruaren azpitik geratu da.



24. GTIen lizentziei dagokienez, 2018ko azaroaren 6an EAeko GTIen lizentzia kopurua 94 zen. 2001etik % 81eko hazkunde metatua egon da. Eboluzio hori eta taxiaren merkatuan egondako garapena ezberdinak dira: azken horretan apur bat jaitsi da lizentzia kopurua, batez ere sektorean sartzea eragozten duten muga kuantitatiboak daudelako.

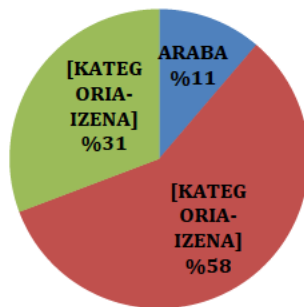


25. Lurralde historikoaren araberako banaketa ondoren datorren taulan jasota dago. Bertan ikus daiteke Bizkaiari eta Gipuzkoari ratioa legezko 1/30 ratioetik gertu dagoela. Aldiz, Araban, GTI eta taxiaren arteko ratioa askoz handiagoa da, zehazki, 1 GTI/8 taxi.

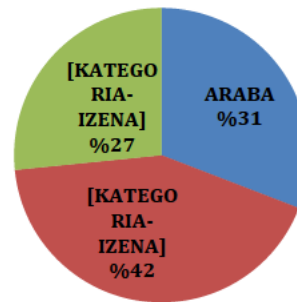


EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO TAXI -ETA GTI-LIZENTZIEN KOPURUA LURRALDEKAKO BANAKETA 2018/11/06AN			
	TAXI-LIZENTZIAK	GTI-LIZENTZIAK	TAXI-LIZENTZIAK GTI BAKOITZEKO
ARABA	240	29	8
BIZKAIA	1.238	40	31
GIPUZKOA	657	25	26
GUZTIRA	2.135	94	23

Taxi lizentzien banaketa, probintziaka 2018/11/06



GTI lizentzien banaketa, probintziaka 2018/11/06



Grafikoan ikusten denez, taxi-lizentzien % 58 Bizkaiari dagokio, % 31 Gipuzkoari eta % 11 Arabari. Bereziki azpimarragarria da Arabako egoera; izan ere, guztizko taxi-lizentzien % 11 ditu, eta GTI-baimenen % 31.

26. Euskal Autonomia Erkidegoko egoera gainerako autonomia-erkidegoenarekin alderatuta, argi ikus daiteke lizentzia kopurua hazi egin dela ia autonomia-erkidego guztietan. Hein handi batean 2013-2018 aldian baimen ugari lortzeagatik izan da, ezezko erantzun administratiboak errekurritu eta gero, epai bidez lortu baitira (ebazteke daude oraindik ere errekurtsio batzuk).

Jarraian datorren taulan autonomia-erkidego bakoitzean GTI bakoitzeko taxi kopuruak daude jasota (legeak ezarritako ratioaren arabera). 2018ko azaroaren 6an, EAEko ratioa (1 GTI/23 taxi) estatuko ratio baxuenen artean dago: Kanariak, Gaztela-Mantxa eta Extremadura baino ez daude EAEren atzetik.



TAXI-EN ETA GTI-EN LEGEZKO RATIOAREN EBOLUZIOA								
TAXI KOPURUA GTI BAKOITZEKO								
	2001/01/01	2005/01/01	2010/01/01	2015/01/01	2016/01/01	2017/01/01	2018/01/01	2018/11/06
Andaluzia	34	26	25	19	12	12	8	5
Aragoi	55	23	15	13	13	12	12	13
Asturiasko Printzerria	46	17	13	16	11	12	14	13
Balearr Uharteak	13	13	12	12	12	9	11	12
Kanariar Uharteak	59	45	30	30	27	25	25	24
Kantabria	32	11	9	5	5	3	2	3
Gaztela eta Leon	60	48	33	29	31	9	8	7
Gaztela-Mantxa	70	26	22	29	31	29	26	25
Katalunia	35	28	28	31	26	16	14	6
Extremadura	67	34	36	32	42	33	29	29
Galizia	143	64	29	27	26	26	14	13
Errioxa	26	26	26	28	29	29	28	10
Madrilgo Erkidegoa	26	26	27	13	10	8	6	2
Murtzia	40	20	11	13	14	13	7	7
Nafarroa	8	7	8	8	8	8	7	8
EAE	43	37	35	28	26	17	23	23
Valentziako Erkidegoa	47	33	34	31	26	24	19	16
GUZTIRA	35	27	24	19	16	12	10	5
Ertaina	47	28	23	21	21	17	15	13

Iturria: Geuk egina, Sustapen Ministerioaren datuetan oinarrituta.

27. Argitaratutako azken datuen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoan 2.135 taxi-lizentzia eta 94 GTI-baimen daude. Espainiako estatuan, aldiz, 65.781 taxi-lizentzia eta 12.464 GTI-baimen.

Datu horiek oinarri, ondoriozta dezakegu gaur egun EAeko 1 GTI/23 taxi ratioa legez ezarritakoa baino apur bat altuagoa dela (1/30), baina Estatuko guztizko ratioetik eta beste autonomia-erkidego batzuetakotik oso urruti dagoela; zehazki, estatuak 1 GTI du 5 taxiko, eta, besteak beste, Kataluniak 1 GTI 6 taxiko eta Madrilak 1 GTI 2,5 taxiko.

28. 1/30 ratioa gainditu zuten lizentzien zati handi bat 2009ko liberalizazioa eta gero eman ziren, orduan onartu baitziren LGALen erreforma eta 1057/2015 Errege Dekretua. Zehatz-mehatz, Espainiako GTI-baimen kopurua % 61,38 hazi zen 2010eko urtarrilaren 1etik 2016ko urtarrilaren 1era arteko epealdian. EAEn, % 34,42 hazi ziren baimenak epealdi hartan, eta % 14,63 2016tik 2018ko azarora bitarteko epealdian.



2. Kontsumitzaileen ongizate-galeraren balioespena

A. Aurretiko azterketa empirikoak

29. Txosten honetan azpimarratu den bezalaxe, gidaridun ibilgailuak alokatzeko merkatuan ezarritako murriztapenek eragin negatiboa dute kontsumitzaileen ongizatean. Horrenbestez, apartatu honen xedea da kuantitatiboki kalkulatzeko ongizate-galdera hori.

Erabilitako prozedura Gaun eta Black-en metodologian dago oinarrituta; izan ere, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionaleko (MLBN) Ekonomia Analisisien Zuzendariordetzak metodologia hori bera erabili du taxiaren monopolioaren eta gidaridun ibilgailuak alokatzeari buruzko araudiko lehia mugak ezartzeak izan dituen kostuak kuantifikatzeko. Azterlan horiek Málaga (2015), Kordoban (2016) eta Espainia osoan (2017) egin zituzten.

30. MLBNk Málaga eta Kordobako hirietan taxiaren monopolioak duen kostua kuantifikatu zuen. Málaga kasuan, honako hau izan zen ondorioa: prezioari ezarritako murrizketak eta muga kuantitatiboak ezabatuko balira, taxi-zerbitzuak egun baino % 10 edo % 11 merkeagoak izango lirarteke. Ildo horretatik, 4.359.464 eurotan kuantifikatu zen prezioen muga eta murriztapen horiek 2012an kontsumitzaileengan eragindako ongizate-galera. Kordobaren kasuan, 2.475.293 eurotan kuantifikatu zen prezioen muga eta murriztapen horiek 2012an kontsumitzaileengan eragindako ongizate-galera.

31. 2017ko urtarrilean, MLBNk txosten bat egin zuen, zeinetan estatu-mailan kuantifikatu baitzuen indarrean dagoen araubideak prezioa gutxienez % 13,1 garestitzen duela, baldin eta araubideak ezarritako sarbide- eta prezio-mugarik gabeko egoera batekin erkatzen badugu. Estatu-mailako kalteak gutxienez 324,3 milioi eurokoak dira urteko. Hainbat hiritan egindako balioespenek agerian uzten dute ongizate-galeraren atalase minimoak 96,2 milioi eurokoak direla Madrilgo baterako prestazio-eremuan, 11 milioi eurokoak Palman, 4,4 milioi eurokoak Málaga eta 2,9 milioi eurokoak Donostian, besteak beste. Espainiako zenbait hiritan dagoen gainprezioa % 11 - % 27 tartean dago.

32. Kataluniako Lehiaren Agintaritzak metodo bera erabili du kontsumitzaileen ongizate-galera kalkulatzeko bidaiariak bederatzi plazara arteko ibilgailuetan garraiatzeko sektoreari buruzko azterlanean (2018). Ikerketa horretan ondorioztatu dute operadore kopuruan ezarritako mugak eta tarifa erregulatuen sistemak honako ondorio hauek izan dituela, batez beste: gutxienez 1.000 lizentzia-eskaintzaren murrizketa artifizia, % 14ko gainprezioa bidaiako eta



Bartzelonako metropolialdeko kontsumitzaileen 56 milioi euro/urte inguruko ongizate-galera.

33. Gainera, beste herrialde batzuetan egindako analisietan ere ados daude taxiaren monopolioaren kostuak hainbat hiritan izandako eragin negatiboarekin¹⁷.

Swan-ek (1979) Canberrako (Australia) taxi-merkatuan sartzeko ezarritako murriztapenek izandako eragina aztertu zuen. Bere balioespenen arabera, murriztapen horiek ezabatu izan balira, taxi-zerbitzuak % 13,6 murriztuko ziratekeen.

Taylor-ek (1989) lehiari ezarritako murriztapenek Torontoko (Kanada) ongizatean izandako eragina aztertu zuen. Bere kalkuluen arabera, 1987an indarrean zegoen araudiak 730 lizentzian murriztu zuen taxi kopurua eta % 33 garestitu zituen prezioak, merkatu lehiakor batean lortutako emaitzekin alderatuta. Kontsumitzaileen ongizate-galera 39,2 milioi dolarrekoa izan zen 1987an.

Gaunt eta Black-ek (1996) antzeko azterlan bat egin zuten Brisbane hirian (Australia). Adituen ondorioa izan zen sarbide- eta prezio-murriztapenek 228 lizentzian murriztu zuela taxi kopurua eta % 15,6 garestitu zutela prezioa. Kontsumitzaileen ongizate-galera 20,6 milioi dolar australiarrekoa zen urteko.

B. EAEko ongizate-galeraren balioespena

34. Jada aipatu dugu taxiak eta GTiak merkatu berean lehiatzen direla. Horregatik, taxi-zerbitzuetako monopolio-araubidetik eratorritako ongizate-galera izango dugu oinarri analisi hau egiteko. Gainera, GTIen segmentuan araudi oso murriztaile bat izateak sendotu eta babestu egiten du monopolio-araubide hori; izan ere, GTiak lehiakide eraginkorrak izatea eragozten du, batez ere muga kuantitatiboa dela bide.

Taxi-merkatuan sarbide- eta prezio-askatasuneko araubide lehiakor bat ezartzearen parekoa litzateke GTIen segmentutik muga kuantitatiboa ezabatu eta GTiak merkatuko segmentu guztietako prezioetan lehiatzea ahalbidetzea, izango litzatekeen ondorengatik. Agertoki berri horretan, desagertu egingo litzateke taxiaren monopolio-araubideak kontsumitzaileei eragiten dien

¹⁷ MERKATUEN ETA LEHIAREN BATZORDE NAZIONALA. EKONOMIA AZTERKETARAKO ZUZENDARITZAORDEA. *1057/2015 Errege Dekretuan eta FOM/2799/2015 Aginduan jasotako lehiaren murrizketei buruzko txosten ekonomikoa, gidaridun ibilgailuen – UM/085/15 eta metatuen alokairuaren arloan*. Madril, 2016, eskuragarri URLn: <http://www.cnmc.es/es-promoci%C3%B3n/informesecon%C3%B3micosenlegitimaci%C3%B3nactiva.aspx>.



ongizate-galdera. Horrexegatik, GTlen lehiakortasunaren murriztapenek eragindako ongizate-galera taxiaren monopolioak kontsumitzaileei eragiten dien galera oinarri hartuta kalkula daiteke.

35. Aurretik aipatutako analisisetan bezalaxe, EAEko ongizate-galera kalkulatzeko abiapuntua taxi-lizentzia batek bigarren mailako merkatuan duen balioa da. Lizentzien balioak adierazten du, informazio gehien duten eragileen aburuz, zein den sektoreko araubide murriztaileak eragiten duen monopolio-errenten balio deskontatua.

Taxi-lizentzia baten batez besteko balio haztatua 93.426,4 €-koa zen Espainian 2013an¹⁸. EAEko lizentzien batez besteko prezioa zein den kuantifikatzea zaila den arren, Espainiako batez bestekoaren gaineratik egon daiteke. Hainbat iturritatik jasotako informazioak argi islatzen du baieztapen hori. Hala, 2013an 110.000 € eta 180.000 € arteko prezioa zuen lizentzia batek Bilbon, Lehiaren Euskal Agintaritzak Bilboko Taxi Zerbitzuaren Ordenantzari buruz txostenean jasotakoaren arabera¹⁹.

Bestalde, 2015ean Donostiako batez besteko prezioa 220.271 €-koa zela zioen aipatutako MLBNren txostenak. Horrez gain, EAEn taxi-lizentziak ibilgailu eta guzti saltzeko *online* eskaintzak ere aztertu dira. Bildutako datuen arabera, Bizkaian 48.000 € eta 140.000 € arteko prezioa du salmenta horrek, ibilgailuaren urte kopuruaren eta markaren arabera. Batez bestekoa 105.469 €-koa da. Gipuzkoan prezioa 40.000 € eta 245.000 € artekoa da, eta batez bestekoa 122.857,14 €-koa. Ez dago Arabari buruzko daturik²⁰.

Uste dugu egokia dela Espainian 2013an taxi-lizentzia batek zuen balio haztatua erabiltzea, zehazki, 93.426,4 €-koa; izan ere, EAEn prezio hori apur bat altuagoa izan daitekeela kalkulatzeko dugun arren, ez daukagu datu metatu hori eskuragarri.

¹⁸ Ikusi aipatutako txostenaren 25. oharrean, *1057/2015 Errege Dekretuan eta FOM/2799/2015 Aginduan jasotako lehiaren murrizketei buruzko txosten ekonomikoa, gidaridun ibilgailuen alokairuaren arloan*. Bertan, taxi-lizentzien balioa kalkulatzeko Pertsona Fisikoen Errentaren gaineko Zergaren (PFEZ) aitortzen guztirakoa da oinarria, barne hartuta 2013 eta 2014an Espainia osoan egindako lizentzia-transakzioen inguruko datuak. Datu horiek MLBNk eman dizkio Zerga Administrazioako Estatu Agentziari (ZAEA). Badaukagu 2013an lizentzia batek Espainiako 41 probintzian zuen batez besteko balioa, 1.503 PFEZ aitortzenetik lortu dena.

¹⁹ LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZA. 22. oharrean aipatutako txostena.

²⁰ MILANUNCIOS SL, Interneteko ataria, URLn eskuragarri: <http://www.milanuncios.com/licencia-de-taxi/>. Bizkaiko lagina 32 iragarkikoa da, eta, Gipuzkoakoa, berriz 7 iragarkikoa.



36. Taxiaren monopolioak EAEn 2013an izan zuen kostua kalkulatzeko Gaunt eta Blacken metodologia erabili da²¹. 2013rako kalkulua egin dugu, baditugulako urte horretan sektorearen fakturazioari buruz behar ditugun datu guztiak.

EINeko taxi-estatistikaren arabera, 2013an 2.252 taxi-lizentzia zeuden EAEn²².

Lizentziaren merkatu-balioak tarifa lehiakorraren ginetik erregulatutako tarifa bat ezartzetik eratorritako ohi baino errenta altuagoen balio deskontatua adierazten du²³. Lizentzia-eskualdatzearen prezioak etorkizuneko ohiko errenta baino errenta altuago guztien balio deskontatua adierazten duenez, balio horri interes-tasa jakin bat aplikatuta 2013ko ezohiko errenta lor daiteke. Hala, Espainiako Altxorraren 10 urteko bonu batek 2000-2013 epealdian izan zuen batez besteko balioa hartu behar da (% 4,6) lizentzia baten itxarondako ezohiko errenta kalkulatzeko. Hori eginez, 4.297,6 €-ko balioa lortu dugu.

$$\text{Urteko ezohiko errenta lizentziako}_{2013} = 0,046 * 93.426,4 = 4.297,6 \text{ €}.$$

2013an ezohiko errenta horien balio arrunta (4.297,6 €) urte horretako lizentzia kopuruagatik biderkatuz (2.252) lortuko litzateke; horrenbestez, urte horretako balio arrunta 9.678.195,20 €-koa izan zen, edo, beste era batera esanda, 9,6 milioi eurokoa. Zifra horrek agerian uzten du lehiaren araubide murriztaileak EAeko kontsumitzaileei inposatutako kalteen zati handi bat.

$$\text{Urteko ezohiko errenta guztira}_{2013} : 4.297,6 * 2.252 = 9.678.195,20 \text{ €}$$

Behin kopuru hori ezohiko errentetan banatuta, jarraian prezioan izan duten eragina kalkulatu da.

2013an EAeko lurreko garraioaren BEGd-a 1.544,4 milioi eurokoa izan zen²⁴. Zenbateko hori taxiak lurreko garraioan ehunekotan duen pisuaz biderkatuta (% 6), EAeko taxi-sektorearen fakturazioa 92,64 milioi eurokoa dela

²¹ GAUNT, Clive eta BLACK, Terry, *The economic cost of taxicab regulation: the case of Brisbane, Economic Analysis & Policy*, 1996ko martxoa, 26.Bol.1. zk., 45-58 orr.

²² EIN, *Taxi-estatistika*. Url honetan ikusgai: <http://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t10/p109/10/&file=00001.px>.

²³ Ohiko errenta baino errenta altuagoak kontsideratzen dira merkatu lehiakor batean lortuko liratekeen ginetik daudenak.

²⁴ EUSKO JAURLARITZAKO GARRIO ETA HERRI LAN SAILA. *Garraioaren informazio-sistema*. Url honetan ikusgai: <http://www1.euskadi.net/sistrans/Dialog/Saveshow.apl>.

Garraio eta Herri Lan Sailak argitaratutako datuak EUSTATEk ematen dizkio. Honako hauek hartzen ditu barne lurreko garraioak: Bidaiariak (bidaiariak garraiatzeko hiriko eta hiri inguruko lurreko garraioa, taxi bidezko garraioa eta beste inon sailkatu gabeko bidaiarien garraiorako lurreko beste garraio mota batzuk) eta ondasunak (salgaien garraioa errepidez, etxe-aldaketa zerbitzuak eta hodi-sare bidezko garraioa).



ondorioztatzen da²⁵. Ezohiko errentek (9,6 milioi euro) % 10,4ko pisua dute zenbateko horretan, eta, beraz, ehuneko horrek agerian uzten du zenbat murriztuko litzatekeen, batez beste eta gutxienez, prezioa EAEn taxi-merkatuan sarbide- eta prezio-murriztapenak egongo ez balira.

Taxi-merkatuan eskariaren prezioaren elastikotasuna 1ekoa dela onartuta (ikus, adibidez, Frankena eta Pautler; Gaunt eta Black); prezioak murrizteak lizentzia kopurua handituko luke EAEn; zehazki, 235 lizentzia gehiago egongo liriteke murriztapenak ezabatzean prezioak % 10,4 jaitsiko balira²⁶.

37. Bildutako datuei esker, EAeko taxi-merkatuko sarbide- eta prezio-murriztapenetatik eratorritako kontsumitzaileei 2013an eragin zitzaizen guztizko ongizate-galera kalkula daiteke²⁷.

Alde batetik, 9,6 milioi eurokoa litzateke ongizate-galera, egungo merkatuko oreka-kantitatearen arabera.

Bestetik, aintzat hartu behar da ongizate-galera dagoela monopolio egoeran, oreka-kantitatea txikiagoa delako. Kopuru hori lizentzia osagarrien kopuruaren hazkundera oinarri hartuta kalkulatu da (235). Oreka-kantitate txikiago batetik eratorritako galera osagarria 504.968 €-koa litzateke.

$$\text{Murriztapenengatiko ongizate-galera}_{2013}: 4.297,6 * 235 / 2 = 504.968\text{€}$$

Zifra biak gehituta, 10.183.195,6 € da emaitza.

$$\text{Guztizko ongizate-galera}_{2013} = 9.678.195,20 + 504.968 = 10.183.195,6\text{€}$$

²⁵ NEI, *Zerbitzuei buruzko urteko inkesta. Zerbitzu-sektoreko produktuen estatistika. 2013 urtea*. Url honetan ikusgai: <http://www.ine.es/prensa/np913.pdf> (azken kontsulta: 2016ko ekainak 15)

²⁶ FRANKENA, Mark W. eta PAUTLER, Paul A., *An Economic Analysis of Taxicab Regulation*, Staff Report of the Bureau of Economics of the Federal Trade Commission, 1984ko maiatza.

GAUNT, Clive eta BLACK, Terry, *The economic cost of taxicab regulation: the case of Brisbane*, *Economic Analysis & Policy*, 1996ko martxoa, 26.Bol.1. zk., 45-58 orr.

Elastikotasun-koefizienteak -1eko balioa du (1 balio absolutuan) eskatutako kopuruaren portzentajezko aldaketak eta prezioaren portzentajezko aldaketak balio bera dutenean.

²⁷ Zentzu estatikoan, monopolio-araubidetik eratorritako kontsumitzailearen ongizate-galera bi zatitan bana daiteke. Alde batetik, monopolioan kontsumitutako kantitatearen truke prezio altuago bat ordaindu behar denez, ongizatea galtzen da. Pm monopolioko prezioa bada, Pc ingurune lehiakorreko prezioa, Qm monopolioko kantitatea eta Qc ingurune lehiakorreko kantitatea, honako hau litzateke egoera: Pm>Pc eta Qm<Qc. (Pm-Pc)*Qm litzateke kontsumitzaileek prezio altuagoa ordaintzeagatik pairatzen duten ongizate-galera, monopolioan kontsumitutako kantitatea kontuan hartuta. Are gehiago, hori da, hain zuzen, monopolio-araubidetik eratorritako kontsumitzailearen ongizate-galera nagusia. Bigarrenik, egoera ez-lehiakor batean kontsumitutako kantitatea txikiagoa denez, ongizatea galtzen da. Demagun eskaria lineala dela, galera hori (Pm-Pc)*(Qc-Qm)/2 litzateke, gutxi gorabehera.



V. Ondorioak

Lehena.- GTIen jarduera oso erregulatuta dagoen sektore batean egiten da. Sektore horretako araubidea oso esku-hartzailea izateaz gain, hainbat oztopo ezartzen ditu bai merkatuan sartzeko bai lanbidean jarduteko.

Azken erreformarekin batera aplikatutako aldaketekin areagotu egin dira oztopo horiek: GTIen zerbitzua hiriarteko ibilbideetara mugatuko da behin trantsizio-epea bukatuta; bidaiaren abiapuntua baimena helbideratuta dagoen autonomia-erkidegoan egon beharko da eta mantendu egingo da aurrekontratazio-erregimena.

Gainera, baimenetan *numerus clausus* jakin batzuk ezarri dira, 1 GTI/30 taxi erlaziora mugatuta, eta horiek ezinezko egiten dute merkatuan operadore gehiago sartzea.

Bigarrena.- Azterketa kuantitatiboak agerian uzten du taxi-merkatuko araubideak lehiari ezarritako murriztapenek lizentzia kopurua murriztea ekarri dutela, bidaietan gainprezioak sortzeaz eta inguruneke kontsumitzaileetan ongizate-galera eragiteaz gain. Gainera, merkatu lehiakor batek beste abantaila batzuk ekarriko lituzke berarekin, besteak beste: operadoreen kostuak eta kontsumitzaileen itzarote-denbora murriztea, horrek dakarren ongizate-hazkundearekin.

Hirugarrena.- Araubide hori autonomia-erkidegoko araubidera egokitzea gomendatzen da Errege Lege-dekretuak eskumen hori estatuak eskuordetuta duten autonomia-erkidegoei GTIen jarduera erregulatzeko aukera ematen dien kasuetan, eta ezabatzea zaharkituta geratu diren alderdiak, txosten honetan ezarritakoari jarraikiz. Gainera, autonomia-erkidegoko araubideak jarduera egiteko trantsizio-epealdiko baldintzak erregulatzen dituen heinean, erregulazio onaren printzipioetara moldatu beharko da, eta ez ditu ezarriko beharrezkoak edo proportzionatuak ez diren eta diskriminatzaileak diren sarbide-oztopo gehigarriak eta jarduera egikaritzeko baldintzak.