



## **Bilboko taxien ordenantza aldatzeko eskatu dute. Hau da erantzuna.**

### **LABURPENA:**

<b>I. Eskariaren deskripzioa.....</b>	<b>1</b>
<b>II. Analisia .....</b>	<b>2</b>
- Krisia dela-eta, eskaria jaitsi egin da .....	3
- Egin dugu eskari hori handitarazteko egin zitekeen guztia. ....	4
- Lana eta familia uztartu beharra. ....	7
- Bestelako arrazoi-bide batzuk .....	7
<b>III. Ondorioak .....</b>	<b>8</b>

### **I. Eskariaren deskripzioa**

1. 2014ko apirilaren 3an, Radio Taxi Bilbao elkarteak Lehiaren Euskal Agentzia honetan (aurrerantzean, LEA) idazki bat aurkeztu zuen. Bilboko taxien udal-ordenantzari behin behineko aldaketa bat egin nahi zioten, hau da, <sup>1</sup>. Bilboko taxilarietara ez uztea egunean 10 ordu baino gehiago lan egiten; eta, horretarako, hainbat datu eta arrazoi azaldu zituzte. Arrazoiak:

- krisia dela-eta, Bilbon, taxia lehen baino gutxiago erabiltzen da.
- egin dugu eskari hori handiagotzeko egin zitekeen guztia.

Datu eta agiri hauek ekarri zituzten, eskaria oinarritzeko:

- elkarteak eskaintzen dituen zerbitzuen bilakaera, kopurutan (taxiak kudadzeko sistematik atera dituzte datuak).
- smartphonetarako aplikazio bat sortzeko eta zabaltzeko sortutako fakturak.

---

<sup>1</sup> Bilboko Udalaren taxietarako Udal Ordenantza, 62 zk.dun BAO, 2004ko martxoaren 31koa.



- Bilboko markesinetan egindako publizitate-kanpaina bateko fakturak.

2014ko urriaren 9an, elkarte horrek LEA honetara beste gutun bat bidali zuen. Gutun hartan, Bilboko Udalarari egin omen zioten proposamen baten berri eman ziguten. Eskatu omen zioten 10 orduko gehienezko ordu-muga hori aste-egunetarako izan zedila, eta, asteburuetarako, 12 orduko muga uzteko. Gainera, egoera batzuetan, jakinekoa omen da taxi-eskaria handia izango dela, eta, halakoetarako, taxilariei egun libreetan ere lan egiteko aukera emateko eskatzen zuten. Hainbat arrazoi aipatzen zituzten: krisia dela-eta eskaria jaitsi egin dela; garraio publikoaren lehia; gastuek gora egin izana (moduluek, batez ere); taxi-zerbitzuak ez duela diru-laguntzarik jasotzen; eta lana eta etxea uztartu beharra. Neurri hori ere urtebeterako proposatu zuten; urtebetera, atzera berriro aztertzekotan.

## II. Analisia

2. Udalarari egin dioten eskari hori aztertzeko eskatu digutenez, has gaitezen. Araua aldatzeko eskari horri erantzun ahal izateko, hainbat elementu izan behar da kontuan, eta LEAk, lehenik eta behin, horiek aztertzea egin du. Eskari horrek -ezin dugu hau ahaztu- **nahi duten operadoreei** egunean 10 ordu baino gehiago lan egitea **debekatzea dakar**. Baina, indarrean diren arauetan jartzen duenez, 12 orduko muga daukate goitik jarria, eta hortik behera nahi beste murriztu dezakete laneko ordutegia. Hau da, merkatu-banaketa bat nahi dute, operadore lizentziadunen artean merkatua beste era batera banatzea.

Taxi-arloa erabat dago arauturik, eta, beraz, operadore arteko lehia muturreraino mugaturik, batez ere merkatura sartzeko lizentzia-kopurua mugaturik dagoelako eta zerbitzua eskaintzeko baldintzengatik, asko baitira. Arautze horrek enpresa-askatasunaren printzipioa bera ere mugaturik uzten du, nahiz eta gizarte orok berezkoa duen eta gure gaur egungo Konstituzioak ere horrelaxe aldarrikatzen duen, batzuetan berariaz (38. artikuluan); eta beste batzuetan orokorrago bai baina ez kamutsago, 1.1 artikuluan adibidez, askatasuna "goreneko balioa" baita araubide juridiko osoan (baita, jakina, taxi-zerbitzuari buruzko araudian ere).

Legeak muga dezake, bai, lehia, baldin eta murrizketa horretarako arrazoirik badago; baina helburua interes orokorra babestea da, hori da enpresa-jarduera eta administrazio-jarduera oro arautzeko goi-xedea, eta ez legeek ez eta beheragoko arauak ere ezin dute hortik urrunegi joan.

Hori izanik ikuspuntua, azter ditzagun elkarteak arrazoitzat aipatu dituen elementuak.



### - Krisia dela-eta, eskaria jaitsi egin da

3. Lehenik eta behin, eskari-egileak ekarri dituen datuak elkarteetako baten telefonogunetik eman diren zerbitzuei buruzkoak dira soilik. Horrela, jakina, ez dago zerbitzu asko eta asko zenbatzeko modurik, ez baitira telefono bidez eskatzen (kaleko taxiak hartuz, taxi-geltokietan, enpresekin edo partikularrekin aurretiaz hitzarturik...).

Taximetroak erabiliz erraza litzateke emandako zerbitzuen informazio askoz osatuagoa lortzea.

Elkarteak ekarri duen informazioari begiratuta, ikusiko dugu telefonogune bidez emandako zerbitzuak urritu egin direla, 2005. urtetik hasita.

Taula honetan dugu, ehunekotan jarria, urtean zenbat gutxitu diren.

Radio Taxi elkarteak emandako zerbitzuak	
Zenbat zerbitzu	Urte batetik besterako diferentzia
	% -1,07
	% -10,20
	% 0,16
	% -11,92
	% -4,55
	% -7,45
	% -7,72
	% -7,88

Kopuru horietan ikusten denez, jaitsiera handienak krisia hasi aurretik gertatu ziren, batez ere 2007an eta 2009an (telefonogune bidez emandako zerbitzuak dira hor ageri direnak).

Jarraian, ikus dezagun, datutan, estatistika-iturri ofizialek zer dioten EAEko barruko kontsumoaz, eta erka ditzagun datu horiek, ahal den neurrian, elkarteak ekarri dituen datuekin.

Ikus dezagun, bada, taula honetan, barruko euskal eskariak denbora-tarte horretan zenbateko ekarpena egin dion BPGren hazkunderari.



EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES DE CONSUMO									
Tasas de variación interanual									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Consumo privado (índice de volumen)	4,1	3,7	3,6	0,6	-3,6	0,8	-0,7	-1,3	-1,0
Consumo público (índice de volumen)	2,7	4,3	6,4	7	5	2,2	0,6	-0,8	-1,3

Fuente: Eustat e Informe anual 2013 de la Dirección de Economía y Planificación del Gobierno Vasco

Ekarpen hori murriztu egin da denbora-tarte osoan; eta mehetu dira, gainera, bai etxeetako kontsumoa bai erakunde publikoena. Zer esan etxeetako kontsumo-gastuaz? Zer nola kontsumitu erabakitzeke orduan, familiek zuhur ibiltzea erabaki dute, batez ere 2009. urtetik aurrera, ezkortasuna baitzen nagusi ekonomia orokorraren bilakaeraz, eta, bereziki-bereziki, lan-merkatuaren bilakaeraz.

Familien Gastuaren Estatistikan ikusiko dugu EAEko etheen azken kontsumoa zenbatekoa izan den. Eta gastua taldeka sailkatzen baldin badugu, EAEko etxeek garraio-zerbitzuetan zenbat gastatu duten ikusiko dugu.

GASTO EN CONSUMO DE LOS HOGARES (TOTAL Y SERVICIOS DE TRANSPORTE)								
Tasa de variación anual								
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Total</b>	<b>Gasto Total</b>	5,6%	2,9%	-1,6%	2,4%	1,5%	-1,2%	-1,1%
	Gasto medio por hogar	3,6%	0,9%	-3,3%	0,9%	0,2%	-2,0%	-1,3%
	Gasto medio por persona	4,8%	2,1%	-2,1%	2,2%	1,4%	-1,0%	-0,4%
<b>073 Servicio de transporte</b>	<b>Gasto Total</b>	11,6%	-22,5%	10,5%	2,0%	6,2%	1,3%	-4,9%
	Gasto medio por hogar	9,3%	-23,9%	8,6%	0,5%	4,8%	0,5%	-5,0%
	Gasto medio por persona	10,8%	-23,1%	10,0%	1,8%	6,0%	1,7%	-4,4%

Fuente: Eustat

Azter dezagun garraio-zerbitzuetako gastuak urtetik urtera izan duen bariazio-tasa (garraio-zerbitzu guztiak biltzen ditu, baita taxi-zerbitzuak ere), eta ikusiko dugu 2008an dezente egin zuela behera (% 22,5 murriztu zen), atzera erreperatu egin zen 2009an, eta 2012era arte hortxe eutsi dio, apur bat igoz. 2013an berriro atzeraka egin zuen, % 4,9.

4. Hau da, datuak eskuan, ez dugu zuzeneko loturarik ikusten, krisiaren eta telefonogune bidez emandako zerbitzu-eskariaren jaitzieraren artean.

**- Egin dugu eskari hori handitarazteko egin zitekeen guztia.**

5. Elkarteak dio egin duela eskaria bizteko egin zitekeen guztia. Baina mugikorretarako aplikazio bat garatu izanari dagozkion agiriak besterik ez du aurkeztu.

Aztertu dugu aplikazio hori, eta hainbat gauza esan dezakegu.



Lehen-lehenik, beste merkatu batzuetan ez bezala, aplikazio horrek telefono-deiak baino zerbitzu eskasagoa eskaintzen dio erabiltzaileari, bi gauza soilik ahalbidetzen baititu: taxia eskatzea, eta gutxi gorabehera zain zenbat minututan egon beharko duen jakitea (ezinezkoa da, esate baterako, taxiak kreditu-txartela eduki dezan eskatzea, edo beste zerbitzu batzuk, hala nola, elbarrien harrera...).

Bigarrenik, ez dago taxilarien arteko lehiarik, ezinezko egiten du; baina beste merkatu batzuetako beste zenbait aplikazioek ez dute bide hori ixten. Ezin da taxi jakin bat aukeratu, ezin da taxia eta taxilaria baloratu eta ezin da, gero, iritzia zabaldu, beste erabiltzaile batzuek balia dezaten aukeraketa egiteko orduan (ez dago taxiaren ezaugarririk, zerbitzua urrunetik ordaintzeko aukerarik, gidaririk lehenesterik, taxiak batera hartu eta, ondorioz, gutxiago ordaintzeko aukerarik...).

Gainera, ezinezkoa da telefono-mota guztietatik erabiltzea, eta kontsumitzaileen artean zabalduen dauden marketako batzuk kanpoan geratu dira.

Hori guztia dela-eta, aplikazioak ez du ezer asko egiten zerbitzua erabiltzaileei baldintza hobeto eskaintzeko. Horregatik da hain ezezaguna erabiltzaileen artean. Ondorioz -eta kontuan izanda, gainera, badaudela beste aplikazio batzuk askoz eraginkorragoak eta kontsumitzaileek ezagutzen dituztenak-, ez dirudi eskaria handiagotzen asko lagunduko duenik.

**6.** Aurkeztu dituzten agirietan ez dute erakutsi eskaria areagotzeko beste ezer egin dutenik. Gauza asko egin daiteke: zer eskaintzen duten garbi bereizi (hizkuntzak, txartelak...), lau lagun baino gehiagorentzako taxiak eskaintzea, taxiak aurretiaz erreserbatzeko aukera, jendea eramatea ez den beste zerbitzu osagarriak eskaintzea (hotelekin lankidetzan aritzea, zerbitzu turistiko batzuk egitea, paketeak), taximetroa erabili beharrik gabe prezioak hitzartzeko aukera, edo zerbitzuetako bakoitzaren prezioa benetan merkatzea dakarten neurri zuzenak...

Horrelako neurriak batera hartu badute, ez da inon ageri erabiltzaileei abantaila horien berri emateko kanpainarik egin dutenik; eta nekez handiagotuko dute, horrela, eskaria.

**7.** Beste kontu bat prezioak dira. Prezioak beren beregiz aztertu behar dira. Taula honetan dugu, ehunekotan jarria, urtean zenbat igo diren.

BILBO	Igoera 2007/2006	Igoera 2008/2007	Igoera 2009/2008	Igoera 2010/2009	Igoera 2010 BEZ % 8 BEZ % 7	Igoera 2011/2010	Igoera 2012/2011	Igoera 2012 BEZ % 10/2012 BEZ % 8	Igoera 2013/2012	Igoera 2014/2013



I. tarifa	Lanegunetan: 7:00 h - 22:00 h									
Gutxieneko saria	% 1,56	% 4,62	% 6,18	% 0,83	% 0,82	% 1,91	% 2,94	% 1,85	% 2,01	% 0,00
Ibilitako kilometro bakoitzeko	% 0,00	% 1,67	% 6,56	% 1,54	% 1,52	% 1,49	% 2,94	% 1,85	% 0,99	% 2,78
Itxaronaldia, orduko	% 0,00	% 3,10	% 5,08	% 1,02	% 0,95	% 2,00	% 2,94	% 1,85	% 2,15	% 2,23
Gutxieneko sarian sartzen den ibilbidea (metroak)										
II. tarifa	Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igandean eta jaiegunean.					Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igandean eta jaiegunean. Abuztuaren 22, 23, 24 eta 25ean (Aste Nagusia) eta abenduaren 24 eta 31n.	Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igande eta jaiegunetan. Abuztuaren 20, 21, 22 eta 23an (Aste Nagusia) eta abenduaren 24 eta 31n.	Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igandeean eta jaiegunetan eta abenduaren 24 eta 31n.	Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igande eta jaiegunetan. Abuztuaren 19, 20, 21 eta 22an (Aste Nagusia) eta abenduaren 24 eta 31n.	Lanegunetan: 22:00 h - 07:00 h Larunbata: egun osoa. Igande eta jaiegunetan. Abuztuaren 18, 19, 20 eta 21ean (Aste Nagusia) eta abenduaren 24 eta 31n.
Gutxieneko saria	% 1,27	% 3,75	% 5,54	% 1,14	% 0,90	% 2,01	% 3,07	% 1,85	% 3,40	% 0,00
Ibilitako kilometro bakoitzeko	% 0,00	% 1,22	% 7,23	% 1,12	% 1,11	% 2,20	% 3,23	% 1,85	% 1,25	% 0,00
Itxaronaldia, orduko	% 0,00	% 1,22	% 7,86	% 0,98	% 0,93	% 2,02	% 2,97	% 1,85	% 1,21	% 0,00
Gutxieneko sarian sartzen den ibilbidea (metroak)										
III. tarifa							Ostiraletan, larunbatetan eta jai-bezperetan 22:00 - 07:01	Ostiraletan, larunbatetan eta jai-bezperetan 22:00 - 07:02	Ostiraletan, larunbatetan eta jai-bezperetan 22:00 - 07:02	Ostiraletan, larunbatetan eta jai-bezperetan 22:00 - 07:03
Gutxieneko saria							% 4,27	% 1,85	% 2,39	% 0,00
Ibilitako kilometro bakoitzeko							% 4,30	% 1,85	% 3,24	% 0,00
Itxaronaldia, orduko							% 4,21	% 1,85	% 2,64	% 0,00
Gutxieneko sarian sartzen den ibilbidea (metroak)										

2010ean bi prezio daude, BEZ % 7tik % 8ra igo zelako. Gauza bera 2012an, % 8tik % 10era.

Hainbat tarifa egonik, eta bakoitzak hainbat kontzeptu biltzen duenez, ez da erraza prezio-konparaketa bat egitea, baina garbi dago 2009an tarifak nabarmen igo zirela. Gero, garrantziaren hurrenkeran, 2008, 2012, 2013 eta 2011ko igoerak datoz,



2014.ean soilik izoztu dira II. eta III. tarifak, eta I. tarifa igo egin da, hala ere.

Prezio-igoera horiek gertatu zirenean suertatu ziren, hain justu ere, eskari-jaitsiera handienak.

#### **- Lana eta familia uztartu beharra.**

**8.** Zerbitzu hau eskaintzen duten langileak autonomoak dira; egunean gehienez ere hainbeste orduz aritu daitezke lanean, baina norberaren esku dago gutxiago lan egitea. Hortaz, lana eta familia uztartzeko premiak ez du arrazoi modura balio.

Ez dira eskubide bat eskatzen ari, beste operadore batzuei ere debeku bat jartzeko baizik, eta baliteke beste operadore horiek beste premia pertsonal batzuk edukitzea edo beste politika komertzial batzuk. Hau da, zerbitzu murrizagoa eskainiko litzateke, baina aldarrikatzen duten helbururako inolako abantailarik gabe.

#### **- Bestelako arrazoi-bide batzuk**

**9.** Funtzionamendu-gastuak igo egin zaizkiela diote, ez dutela diru-laguntzarik jasotzen; baina antzera gertatzen da ekonomiaren beste edozein arlotan ere, eta, hortaz, horrek ez du balio eskatzen dutena arrazoitzeko; are gehiago, merkatua erabat erregulaturik edukita, sartzeko itxitura eta guzti, lizentziak direla-eta.

**10.** Garbi dago garraio publikoak eskaintzen dituen zerbitzuak ugaritu egin direla, eta, merkatu-mota berean lan egiten ez badute ere, baliteke taxi-zerbitzuen merkatua estutzea eragin izana.

Egoera horri aurre egiteko, gure iritziz bi neurri-mota dira egokienak: eskaria gaur egungo gizartearen arabera sustatzea, eta eskaintza murriztea.

Ez dute erakutsi ezer egin dutenik eskaria gaur egungo gizartearen premia berrien arabera handitzeko; eta, hortaz, badirudi horixe dela lehen-lehenik egin beharrekoa, are eta kontuan hartzen baldin badugu Bilbon taxiatarako lizentzia-kopurua ez dela aldatu 1978tik.

Gogoan izan, edonola ere, euskal araudiak badakarrela lizentzien gehienezko kopurua kalkulatzeko formula bat, eta, aplikatuko bagenu, Bilboko Udalak, 2007an, 1048 lizentzia eman ahal izango zituela. Harrez gero, gainera, Eusko



Jaurlaritzako Garraio Plangintzaren Zuzendaritzak ez du kopuru hori inola ere eguneratu.<sup>2</sup>

### III. Ondorioak

**LEHENA.-** Taxi-arloa goitik behera dago arauturik, eta, beraz, operadore arteko lehia mugaturik, merkaturako sarbideagatik eta zerbitzua eskaintzeko baldintzetako askorengatik. Lehia are eta gehiago mugatzea dakarren edo merkaturua banatzea ekar dezakeen edozein arau-aldaketarik egitekotan, beharko du izan interes orokorra babesteko.

**BIGARRENA.-** Administrazioak ere, eskaintza eskarira egokitzeko edozein neurri hartzekotan, tartean diren interes guztiak hartu behar ditu aintzakotzat, eta, gainera, dena delako arloko operadore ekonomikoek eskaintzen dituzten zerbitzu guztiei buruzko datu osoak eta zehatzak hartu behar ditu abiapuntutzat.

Ekarri dituzten datuek ez dituzte denbora-tarte horretan eskaini diren taxi-zerbitzu guztiak erakusten: elkarte batenak bakarrik dira; oinarrian dituzten datuak egiazta ezinak dira; eta telefono bidez eskatutako zerbitzuak soilik erakusten dituzte.

**HIRUGARRENA.-** Aipatzen duten eskari-jaitsiera hori ez dirudi krisi ekonomikoari egotz dakiokkeenik, eta, hortaz, ez dirudi egokia denik behin behineko neurririk hartzea.

**LAUGARRENA.-** Ez da inon ageri zerbitzua hobetzeko eta bereizteko neurri eraginkorrik hartu dutenik. Prezioak garestitu, ordea, bai. Ezin horrelakorik ulertu, eskaria jaitsita dabilenean.

**BOSGARRENA.-** Indarrean den araudian bada ordu-kopuru bat ezarria, eta kontua baldin bada operadoreei debeku bat ezartzea ez dezaten, muga horren barruan, nahi duten ordu-kopurua lan egin, horretarako neurri orok taxilarietara zerbitzu eskaintzeko duten askatasuna murriztea dakar (banakako operadore ekonomikoak baitira); ez du balio taxilarien arteko lehia-eza konpontzeko edo, sikiera, leuntzeko, eta ez dakar inolako abantailarik taxi-zerbitzuaren

---

<sup>2</sup> Agindua, 2005eko otsailaren 11koa, Garraio eta Herri Lan sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoan automobiletan egiten den bidaiarien herriz kanpoko garraio publikorako gehienezko baimen-kopurua ezartzeko dena (2005eko martxoaren 4ko EHAA, 44. zk.duna).





kontsumitzaileentzat eta erabiltzaileentzat, edo, hortaz, interes orokorrerako. Hori dela-eta, neurri hori lehiaren aurkakoa da.

**SEIGARRENA.-** Hobe bidaiarien garraioa nola ari den aldatzen ikustea, eta taxi-zerbitzuaren eskaintza aldaketa horietara hobeto egokitzea eta operadore arteko lehia sustatzea.

Bilbon, 2014ko urriaren 30a.

**LEHENDAKARIA**  
**MARIA PILAR CANEDO ARRILLAGA**

**IDAZKARIA**  
**IBON ALVAREZ CASADO**

**KIDEA**  
**NATIVIDAD GOÑI URRIZA**

**KIDEA**  
**RAFAEL ITURRIAGA NIEVA**