



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZAREN TXOSTENA, BILBOKO PORTUKO ZERBITZUGUNEAN LURRETIK ERREPIDE-BIDEZKO GARRAIO-ZERBITZU KOMERTZIALAREN BAIMENAK EMATEKO BALDINTZA ZEHATZEN AGIRIAREN PROIEKTUARI BURUZKOA

Laburpena:

| | |
|---|---|
| I. AURREKARIAK..... | 2 |
| II. LEAren ESKUMENAK..... | 2 |
| III. BALDINTZA-AGIRIAREN XEDEA ETA EGITURA..... | 3 |
| IV. OHARPEN JURIDIKOAK..... | 3 |
| 1. Baimenei buruzko oharpenak..... | 4 |
| A. Baimenen araubidea..... | 4 |
| B. Eskaeraren betebeharrak..... | 5 |
| C. Baimena iraungitzea..... | 5 |
| D. Erregimen ekonomikoa..... | 7 |
| 2. Portuko eremurako sarbideen kontrola..... | 7 |
| 3. Proiektu osoan informazioa trukatzearen ageriko arriskuak..... | 8 |
| 4. Berdintasun-printzipioa zaintzeko bermea..... | 9 |
| V. ONDORIOAK..... | 9 |



Osoko bilkura:

María Pilar Canedo Arrillaga andrea, presidentea

Natividad Goñi Urriza andrea, batzordekidea

Rafael Iturriaga Nieva jauna, batzordekidea

Idazkaria: Ibon Alvarez Casado jauna

Lehiaren Euskal Kontseiluaren osoko bilkurak (aurrerantzean, LEK), adierazitako kideek osatua, 2015eko urtarrilaren 30eko bileran, txosten hau egitea erabaki du. Txostena Bilboko portuko zerbitzugunean lurretik errepidebidezko garraio-zerbitzu komertzialaren baimenak emateko baldintza zehatzen agiriaren proiektuari buruzkoa da (aurrerantzean, baldintza-agiria).

I. AURREKARIAK

1. 2015eko urtarrilaren 2an, Lehiaren Euskal Agintaritzaren erregistroan (aurrerantzean, LEA) Bilboko Portuko Agintaritzaren idazkia jaso zen, eta idazki horretan adierazten denez, baldintza-agiria helarazi zaie bai operadore eta eragile interesdunei, bai eta gai horietan eskumena duten gainerako administrazioei eta kontrolerako organoei ere.

Horrekin, operadore eta agente horiei, behar duten hausnarketa egiteko eta agiriari ekarpenak egiteko aukera eman nahi zaie, hilabeteko epean, Bilboko Portuko Agintaritzaren Administrazio Batzordeak baldintza-agiria onartu aurretik.

II. LEAren ESKUMENAK

2. 1/2012 Legeak, Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzkoak, 3.3 eta 10.n artikuluetan erakunde honi ematen dizkion sustapenerako eginkizunetan oinarriturik igorri da txosten hau¹. Erakundearen zeregina euskal merkatuetako benetako lehia sustatzea da, ekintza ez-zehatzaileen bidez.

¹ Otsailaren 2ko 1/2012 Legea, Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzkoa (2012ko otsailaren 9ko EHAA, 29. zk.).



III. BALDINTZA-AGIRIAREN XEDEA ETA EGITURA

3. Baldintza-agiriaren xedea da zehaztea nola egin daitekeen errepide-bidezko garraio-zerbitzu komertziala Bilboko Portuko zerbitzugunean. Garraio mota horren barne daude, bai portuko zerbitzugunearen sarreratik salgaien terminalerainoko lurreko garraioa, eta salgaien terminaletatik zerbitzu-gunearen irteerarainoko garraioa ².

4. Baldintza-agiriak hemeretzi kapitulu ditu, eta gehigarri bat, "Erabilera partekatua duten guneetako lan-arriskuak eta horien prebentzio-neurriak".

Agiriaren kapituluetan gai hauek jorratzen dira: lege-oinarria; baimenaren araubide juridikoa; baimenen xedea eta izaera; eskatzaileen betebeharrak; eskaerekin batera aurkeztu beharreko agiriak; eskaerak aurkeztea eta izapidetzea; baimen orokorren aldaketak; baimen orokorren epeak eta berritzea; baimen-eskaerei buruzko erabakia; erabiltzaileen errolda: titularrak, ibilgailuak eta gidariak; sarbideen araubidea eta kontrola; baimendutako garraiabideen betebeharrak; baimenen izaera pertsonala eta eskualdaezina; araubide ekonomikoa; portuko lanak ez oztopatzea; zerga- eta lan-arloko betebeharrak; lan-arriskuen prebentzioa; araubide zehatzailea; baimenak iraungitzeko arrazoiak; eta indarrean jartzea.

IV. OHARPEN JURIDIKOAK

5. Baldintza-agiriaren izenburuan garraio-zerbitzuen baimena soilik ageri den arren, baldintza-agiriaren edukian sartu dira lan hori egiteko baldintzak eta indarrean dauden hainbat lege-mailatako arauak ere.

Agirian deskribatutako sistemaren arabera, portu barruko eremura sartzeko nahitaezko baldintza izango da baimena eskuratzea, baina ez da, bere horretan, nahikoa. Ezinbestekoa izango da sarbideen kontrolari buruzko gainerako araudia ere betetzea, eta lanerako barne-antolaketa berariazkoa betetzea.

Arauketaren konplexutasunak operadore berrien parte-hartzea oztopa dezakeenez, ahal den neurrian, portuko lan-jardueretarako baldintza guztiak agiri juridiko bakar batean biltzea gomendatzen da. Agiri horretan, baimena jasotzeko betebeharrak eta bestelako gaietarako baldintzak bereizi eta bat datozela ziurtatu behar da.

² Baldintza-agiriaren 3. kapitulua, bigarren paragrafoa.



Agiri bakar batean arautuz gero, sistema argia izango da eta ez da alferreko bikoizketarik egingo.

1. Baimenei buruzko oharpenak.

A. Baimenen araubidea.

6.Portuko Agintaritzak baimen-agiri hau igortzeko eskumena du, Estatuko Portuen eta Merkataritzako Itsasketaren Legearen Testu Bateratuko (EPMILTB) 139. artikulua ematen baitio eskumen hori³. Artikulu horrek arautzen du zer araubide bete behar duen Portuko Agintaritzak zerbitzu komertzialak baimentzeko, eta berariaz xedatzen du Portuko Agintaritzak agindutako baldintza zehatzak eta betetzekoak diren gainerako arauak bete behar direla zerbitzu horiek emateko.

Agindu horrek arautzen duenez, zerbitzu komertzialak modu bateratuan egingo dira, **eta portuko erakunde publikoek zerbitzu komertzialen lehia sustatzera bideratutako neurriak hartuko dituzte**⁴.

7. Baldintza-agiri honek Bilboko Portuko zerbitzugunean errepide bidezko garraio-zerbitzuak baimentzeko araubidea finkatzen du, lan horiek, gaur egun, aurrez baimenik eskuratu beharrik gabe egiten baitira.

Araubide hori, lehiarako egokiena izan ez arren, legeak araututakoarekin bat dator. Legean bertan gogorarazten da zer-nolako garrantzia duen portuko erakunde publikoek elkarrekin lan egiteak, zerbitzuen lehia sustatzen duten neurriak ezartzeko.

Horregatik, komeni da baldintza-agiriko 2. kapituluan berariaz adieraztea bete beharrekoa izango dela lehiari buruzko araubidea; izan ere, kapitulu horretan baimenaren titularrak bere lana burutzeko baldintza-agiri honetako baldintza zehatzak, eta hainbat arau, agindu eta jarraibide bete beharko dituela esaten da.

³ 2/2011 Legegintzako Errege Dekretua, irailaren 5ekoa, Estatuko Portuen eta Merkataritzako Itsasketaren Legearen Testu Bateratua onartzen duena, 2011ko urriaren 20ko BOE, 253. zk. Idazki horretako 138. artikulua dio zerbitzu komertzialak direla, portuko berezko zerbitzuak izan gabe, portuko lanekin zerikusia duten izaera komertzialeko jarduera guztiak.

⁴ Arau-agindu horrek Lehiaren Batzorde Nazionalaren esku-hartzea eragin zuen. *25. artikuluan araututako txostena. Portuko agintaritzari zuzendutako gomendioak, interes orokorreko portuetan salgaien lurreko garraioa arautzeko baldintza zehatzak garatzeko.* 2013.



B. Eskaeraren betebeharrak.

8. Lehiari buruzko araudiarekin guztiz bat etortzeko, Portuko Agintaritzak baimena eman behar die baldintza-agirian zehaztutako betebeharrak betetzen dituzten eskatzaile guztiei, eta gainera, ezingo die beste betebeharririk eskatu.

9. Esan behar da baldintza-agirian zehaztutako betebeharrak, orokorrean, ez-baztertzailak, argiak, zalantza-gabeak, gardenak eta ulergarriak direla, eta alde zurretik denek eskura jartzen direla.

Betebehar zehatzei begiratuz gero, kontuan hartzekoa da baimen-agiriak ezinbestekotzat jotzen duela, izaera orokorreko baimena ordezkari bidez eskatzen denean, notarioaren aurrean egiaztatua aurkeztea eskatzailearen NANaren fotokopia.

LEA honen iritziz, betebehar hori gehiegizkoa da bete nahi den kontrol-xederako, badirelako NANaren baliagarritasuna egiaztatzeko bestelako bide eraginkorrak, eskatzailearentzat eskuragarriagoak direnak.

Horregatik **gomendatzen da kontrol-bide eskuragarriago batengatik aldatzea; adibidez, edozein konpultsa ofizial agintzea.**

10. Bestalde, gogoan izan behar da baimenak orokorrak edo espezifikoak izan daitezkeela, eta ez direla, bere horretan, nahikoak operadoreak portuko eremura sartzeko; izan ere, salgaiak utzi eta jasotzeko datu zehatzak falta zaizkio.

Beraz, baimena nahitaezko baldintza da sarbideen kontrolerako agiriak lortzeko, baina, baimena edukitzeak ez du abantailarik ematen portuko lanetarako. Aldiz, operadoreen sarbideari konplexutasuna gehitu besterik ez du egiten.

Horregatik, ezin da baimenik ukatu, operadoreek araudian aurrez finkatutako betebehar objektiboak betetzen badituzte. Besteak beste, ezingo dira baimenak ukatu eraikinen gaitasun-mugak edo portuko lanak arrazoitzat hartuta (adierazi denez, gai horiek sarbideen kontrol-sistemaren bidez kudeatuko dira, behar denean).

C. Baimena iraungitzea.

11. Baldintza-agiriaren 18. artikuluan baimenak iraungitzeko arrazoi hauek adierazten dira: Salgaien garraiorako baimena iraungitzea, epea gainditzea, eta



oinarrizko eginbeharrak ez betetzeagatik Bilboko Portuko Agintaritzak baimena atzera botatzea, aldez aurretik beharrezko espedientea aurkeztu ondoren.

Zehazki, hau da baldintza agirian oinarrizko eginbeharrak ez betetzea:

- a) Baldintza zehaztetan araututako baimenak lortzeko eskatzen den informazioa faltsutzea.
- b) Ibilgailuek, atotiek eta/edo gidariak bete beharreko baldintzei loturiko eginbeharrak ez betetzea, bai eta baldintza-agiriak araututako baimenak jasotzeko edo aldatzeko aurkeztutako datuak aldatzen direnean, aldaketa horien berri emateko eginbeharra ez betetzea ere.
- c) Baimenaren titularra edo bere gidarietako bat zehatua izatea portuko eremuan administrazio-arauren bat urratzeagatik, edota salgaien garraiorako ondasunei edo pertsoneri kalte eragingo dien hutsegiteren bat edo delituren bat egitea.
- d) Beste edozein eginbehar ez betetzea, aurrez adierazitako baldintzetan oinarrituz baimena iraungitzeko adinako arau-urratsetzat har baldin badaiteke.
- e) Azaroaren 11ko Salgaien Lurreko Garraioaren Kontratuen 15/2009 Legearen 41. artikuluan araututakoa ez betetzea, horrek portuko garraioaren lan-jarduera arruntei eragiten baldin badie⁵.

12. Komeni da c) idatzi-zatiari behar duen garrantzia ematea, ez baitira gauza bera arau-urratze administratibo arinak eta oso larriak, ez eta arau-urratzailea baimenaren titularra izatea edo haren gidarietako bat izatea ere.

Hori kontuan hartzen ez bada, Bilboko Portuko Agintaritzak askatasun handiegia izan dezake baimenak modu aldebakarrean ukatzeko.

⁵ 41. artikulua. Salneurriaren ordainketan atzerapena.

1. Aurreko bi artikuluek betetzekoak izango badira ere, garraioaren ordainketa egitera behartuta dagoen pertsona berankortasunean izango da hogeita hamar eguneko epea igaro ondoren. Arau hori abenduaren 29ko 3/2004 Legeak araututakoarekin bat dator, hain zuzen ere, lege horrek, salerosketa eragiketetan berankortasuna saihesteko neurriak zehazten ditu.

2. Fakturaren jasotze-eguna, edo baliokide litzatekeen ordainketa-eskaeraren data, zalantzan jar daitekeenean, edota ordainketara behartuta dagoenak autofaktura aurkezten duenean, hogeita hamar eguneko epe hori salgaien helmugan utzi diren egunetik aurrera hasiko da zenbatzen.

3. Baliogabeak izango dira arau hori urratzen duten hitzarmenak, baldin eta garraiatzailearen kalterako izan daitekeen gehiegikeriaren bat baldin badu, 3/2004 Legearen 9. artikuluan arautzen denez.

Era berean, baliogabeak izango dira bestelakorik adosten duten hitzarmenak, adosteko garaian eman diren baldintza orokorren eraginez, aldaketak proposatu ez dituen alderdiak ezin badu erabateko onarpena edo ukapena adierazi besterik egin.



13. Baldintza-agiriaren argitasuna bermatze aldera, gomendatzen da araudiko iraungitze-arrazoi guztiak kapitulu horretan biltzea, eta d) ataleko erreferentzia orokorra ezabatzea.

14. Portuko Agintaritzak oinarrizko eginbeharrak ez betetzeagatik baimena ukatzen duenean, izatez, zehapen horren arrazoiaren artean hainbat arau-urratze egon daitezke. Horregatik, erabakiak berariazkoa eta formala izan behar du zehapena jaso duen pertsonari defendatzeko eta errekurtsioa jartzeko gaitasuna emateko.

Gainera, proportzionaltasun-printzipioari eustearren, epemuga bat finkatzea komeni da, behin epe hori gainditzen denean, garraiatzailea berriro baimena eskatzeko gai izan dadin.

Arau-urratze arinen kasuan –proportzionaltasun-printzipioari eustearren– baimena aldi baterako eteteko sistema sor dezake Portuko Agintaritzak. Horrela eginez gero, baimena berriro eskatzeak garraiatzailearentzat dakarren lan-karga aurreztuko da.

D. Erregimen ekonomikoa.

15. Baimen-agiriaren 4. kapituluko erregimen ekonomikoa arautzen du, eta honako hau dio: *“baimenen titularrek Portuko Agintaritzari ordaindu behar dizkiete txartela igortzearen eta baimena izapidetzearen tarifak, hala erabakitzen bada”*. Aldiz, estatuko erakundeak txartelengatik soilik ordainaraztea gomendatzen du.

Txartela igortzeagatiko tarifa finkatzearen eta tarifa beraren zenbatekoak txartelaren benetako kostuaren parekoa izan behar du.

Baimena izapidetzeagatiko tarifak eskatzeko aukera arautu da, baina esan behar da garraio-lanak egiten dituztenentzat traba bat gehiago eragiten duela; izan ere, garraioaren araudia bete ondoren, eskuratua dute lan hori egiteko gaitasuna bermatzen dien agiria. Tarifa horren traba, batez ere, baimen espezifikoak eskatzen dituztenen kalterako izango da, baimen horiek 48 orduko indarraldi mugatua baitute.

2. Portuko eremurako sarbideen kontrola

16. Portuen ezaugarriak eta faktore baldintzatzaileak kontuan hartuta, arazoizkoa da portuko eremurako sarbideen kontrola egitea segurtasuna eta eraginkortasuna bermatzeko.



Kontrol horrek mugatu egiten du portuko eremuan aldi berean lanean aritu daitezkeen agenteen kopurua, baina neurria justifikatua egongo da, baldin eta muga horrek legez onartutako xedea betetzeko balio badu.

Dena den, **ezin zaie garraio-operadoreei sarbidea ukatu** horretarako arrazoi justifikaturik ez badago, eta arrazoi horiek behar bezala aurkeztu beharko dira eskaera bakoitzari erantzutean.

Baldintza-agiriaren 15. kapituluak dio lurretik egiten diren errepide-bidezko garraio-lanek ezingo dutela portuko ustiaketa arrunta oztopatu, eta lan horiek guztiek Bilboko Portuko Agintaritzak, bere eskumenak erabiliz, une bakoitzean ezartzen dituen protokolo, agindu eta jarraibideak bete behar dituztela.

Zerbitzu komertzialak modu bateratuan egin behar direla arautzen du EPMILTBak, eta ondorioz, **portuko organo publikoek zerbitzu komertzialen lehia sustatzera bideratutako neurriak hartu behar dituzte.**

Hori horrela, lehiaren aldeko arauketa errespetatu behar dute, adierazitako protokolo, agindu eta jarraibideek, lurreko garraio-zerbitzuak egiten dituzten operadoreei merkatura sartzeko trabarik sortu gabe. Era berean, Portuko Agintaritzak ezin du klausula hau erabili baimenen kopurua mugatzeko, gehiegizko baimen-kopuruak portuko ustiaketari kalte egin diezaiokeela ulertzeagatik. Salbuespen handiko egoeretan ez bada, horrelako jarduerak ez dira onartuko, eta ez daude puntu horrek babestuek⁶.

Xede hori behar bezala bete dadin, aipatutako dokumentuak publiko egin behar dira, eta operadore guztiek, bai oraingoek bai eta gero etor daitezkeenek ere, eskura izan behar dituzte. Gainera, ezingo dute baztertzailleak izan. Horregatik, gomendatzen da Portuko Agintaritzak PLEGUAN jasotzea jendaurrean jarriko dituela sarbide-kontrolaren eremuan ematen diren protokolo eta agindu guztiak.

3. Proiektu osoan informazioa trukatzearen ageriko arriskuak.

17. Baldintza-agiriaren 10. kapituluan hainbat datu-base sortzea proposatzen da. Datu-base horiek **Bilboko Portuko Agintaritzak soilik erabiliko** dituela adierazten da "proiektu osoaren baitan erabiliak izateko aukera baztertu gabe (terminalekin eta administrazioekin datuak trukatzea)", eta "datuen babeserako legea eta lehiaren babeserako araudia zorrotz betez, eta interesdunei erabateko bermea emanaz".

⁶ Ikus Lehiaren Batzorde Nazionala 25. artikulua araututako txostena. *Portuetako agintaritzei zuzendutako gomendioak, interes orokorreko portuetan salgaien lurreko garraio-lanak arautzeko baldintza zehatzak garatzeko*, 2013, 5. orria.



LEA honen iritziz datu-base horietan bildutako informazioaren trukaketak lehiaren aurkako ekintzak eragin ditzake, portuko terminalak, izatez, garraioan eta logistikan diharduten egitura bertikaleko enpresa pribatuak baitira.

4. Berdintasun-printzipioa zaintzeko bermea.

18. Lehia-arloan eta portuen gaietan izan diren aurrekariak kontuan hartuta, berdintasun-printzipioa zaintzearen garrantzia gogorarazi behar da, bai portuko sarbidean, bai eta portuko lanei eragiten dieten zerbitzu guztietan ere (aparkalekuak eta bulegoak izendatzea, eremurako sarbidea eta beste hainbat).

Ezinbestekoa da baimen mota guztien titular guztiei aplikatzea berdintasun-printzipioa, abantailarik ez emateko, adibidez, garraiolari batzuei beste batzuen gainetik, edo garraio-enpresei garraiolari autonomoen gainetik.

V. ONDORIOAK.

LEHENA: Lehiaren araudia behar bezala betetzeko, Bilboko Portuko Agintaritzak baimena eman behar die baldintza-agiriko betebeharrak betetzen dituen eskatzaile guztiei. Ezin da beste baldintza edo betebeharririk eskatu, ez eta baimenen *numerus clausus* mugarik ezarri ere.

BIGARRENA: Baldintza-agiriaren 2. kapituluan berariaz adieraztea bete beharrekoa izango dela lehiari buruzko araubidea.

HIRUGARRENA: Publikoak izan behar dute baimenak eskuratzeko edo sarbidearen kontrolerako aurkeztu beharreko agiriek eta eskuragarri izan behar dituzte operadore guztiek, bai oraingoek bai eta gerora etor daitezkeenek ere. Agiri horiek eskatzeko irizpideek ezin dute baztertzailak izan, eta ezin dute alferrikako bikoizketarik sortu.

LAUGARRENA: Ez da baimenen eta portu jardueren antolamendu egokiaren arteko loturarik egin behar (baimenek ez dute bere horretan porturako sarrera bermatzen). Ezin zaio inongo garraio-operadoreri sarbidea ukatu horretarako arrazoi justifikaturik ez baldin badago. Arrazoi horiek behar bezala agertu behar dira eskaera bakoitzari erantzutean. Horregatik gomendatzen da baldintza-agiriaren 15. kapituluan berariaz adieraztea lehiaren araudiarekin bat etorri behar duela.



BOSGARRENA: Portuko eremurako sarbideen kontrolerako sortutako datu-baseetako informazioa trukatzek lehiaren aurkako ekintzak eragin ditzake; izan ere, portuko terminalak garraioan eta logistikan diharduten egitura bertikaleko enpresa pribatuak dira. Horregatik, informazio-trukaketarik ez gertatzeko bideak finkatu beharko dira.

SEIGARRENA: Lehia-arloan eta portuen gaietan izan diren aurrekariak kontuan hartuta, ezinbestekoa da baimen mota guztien titular guztiei aplikatzea berdintasun-printzipioa, abantailarik ez emateko, adibidez, garraiolari batzuei beste batzuen gainetik, edo garraio-enpresei garraiolari autonomoen gainetik.

ZAZPIGARRENA: Baldintza-agiriaren ondorengo idazki-zati hauek aldatzea gomendatzen da: eskatzailearen NANaren fotokopia notario aurrean egiaztatua aurkezteko beharra (5. kapitulua) eta 18. kapituluko c) idatzi-zatia. Bestalde, ezabatu egin behar da 18. kapituluko d) idatzi-zatia.