

I. XEDAPEN OROKORRAK

ESTATUKO BURUZAGITZA

16029 *13/2021 Legea, urriaren 1ekoa, Lurreko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duena, ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeari buruzko arau-hausteei dagokionez, eta salgaien errepideko garraioaren arloan berankortasunaren aurka egiteko; eta baita garraioen eta azpiegituren eremuan kudeaketa hobetzeko beste arau batzuk aldatzen dituen ere.*

FELIPE VI.a

ESPAINIAKO ERREGEA

Honako hau ikusten eta ulertzen duten guztiak.

Jakizue: Gorte Nagusiek honako lege hau onetsi dutela eta nik berretsi egiten dudala:

HITZAURREA

I

Lege honek bi lege-proiektu ditu abiapuntu: batetik, Lurreko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legea ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeari buruzko arau-hausteei dagokionez aldatzen duen lege-proiektua; eta, bestetik, Lurreko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legea salgaien errepideko garraioaren arloan berankortasunaren aurka egiteko aldatzen duen lege-proiektua.

Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeari dagokionez, lege honen xedea da jarduerari aplikatu beharreko zehapen-araubidea mota horretako zerbitzuak emateko baldintza berrietara egokitzea; baldintza horiek irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretuan ezarrita daude (irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretua, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duena ibilgailuak gidari eta guzti alokatzearen arloari dagokionez).

Hain zuzen ere aipatutako zehapen-araubidea egokitzeko, 16/1987 Legearen 140. artikulua aldatzen da, eta sei arau-hauste mota berri ezartzen dira. Zerbitzuak lege ezarrita dagoen lurralde-eremutik kanpo ematearen ondoriozko arau-haustea dira horietako batzuk. Beste batzuk, berriz, zerbitzuak ematean lege edo erregelamendu bidez ezarritako baldintza espezifikoak ez betetzeak eragindako arau-haustea dira; hona zer betebeharrak urratzen diren bereziki: zerbitzu bakoitzari buruzko datuak jakinaraztea administrazioari, zerbitzua ematen hasi aurretik; aurretik zerbitzua kontratatu ez duten bezeroak jasotzea; bezeroak erakartzearekin lotutako beste betebeharrak batzuk; eta, halaber, ibilgailuan zenbait dokumentu eramatea (kontrolerako dokumentazioa, zerbitzuaren ibilbideari buruzkoa, zerbitzuaren ordutegi-egutegiei buruzkoa, ibilgailuaren ezaugarri teknikoak buruzkoa), baita seinaleztapen egokia ere.

Lege honen bidez tipifikatzen diren jokabideek ez dituzte betetzen ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko oinarrizko baldintzak, hau da, hizpide ditugun zerbitzuen izaera espezifikoak zedarritzen duten eta bidaiariak garraiatzeko beste zerbitzu batzuetatik bereizten dituzten baldintzak. Horrenbestez, astuntasun-maila gorena esleitu behar zaie aipatutako jokabideei, eta, beraz, arau-hauste oso astuntzat jotzen dira.

Arau-hauste berri horiek tipifikatzeaz batera, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko Legearen aurreikusitako zehapen-araubidea ere aldatu behar da, arau-hauste bakoitzari dagokion zehapena ezartzeko.

Hartara, 143. artikuluko 1. eta 4. apartatuak aldatzen dira, eta apartatu bat gehitzen zaio artikuluko horri, 6. apartatua, arau-hauste berriei dagozkien zehapenak ezartzeko;

horrez gain, xedatzen da arau-hauslearen jokabideak setakeria dakarren kasuetan zehapen handiagoa ezarriko edo baimena errebokatuko zaiola.

II

Bestalde, salgaien errepideko garraioaren arloan berankortasunaren aurka egitea Europar Batasunaren lehentasun politikoetako bat da, eta, hori dela eta, bi zuzentarau onartu dira gai horren inguruan: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2000/35/EE Zuzentaraua, 2000ko ekainaren 29koa, merkataritza-eragiketetan berankortasunaren aurkako neurriak ezartzen dituen, eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko otsailaren 16ko 2011/7/EB Zuzentaraua, aurrekoa indargabetu zuena eta orain indarrean dagoena.

Lehenengo zuzentariak berankortasunaren aurkako berme-esparru homogeen bat ezartzen zuen, enpresen arteko eta enpresen eta administrazio publikoen arteko merkataritza-eragiketetan legezko ordainketa-epe batzuk ezarri. Halaber, ordaintzeko betebeharrak duenak berme horiek ez betetzeak zer ondorio dakartzan ere zehaztu zen zuzentariaren: ordaintzeko betebeharrak duenak berandutze-interesak ordaindu behar ditu, eta, horrez gain, hartzekodunak, kosturik izan badu, kalte-ordaina eskatzeko eskubidea izango du.

Abenduaren 29ko 3/2004 Legearen bidez (Merkataritza-eragiketetan berankortasunaren aurkako neurriak ezartzen dituen), 2000/35/EE Zuzentariako xedapenen transposizioa egin zen Espainiako ordenamendura.

Ondoren, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2011ko otsailaren 16ko 2011/7/EB Zuzentariak onartu zen (Merkataritza-eragiketetan berankortasunaren aurkako neurriak ezartzen dituen), eta zuzentari horrek funtsezko aldaketa batzuk txertatu zituen 2000/35/EE Zuzentariaren. Aldaketa horiek Espainiako ordenamendu juridikora ekartzeko, uztailaren 5eko 15/2010 Legea onartu zen (3/2004 Legea aldatzeko), eta lege horrek zenbait berritasun txertatu zituen, hala nola enpresek eta administrazioek hornitzaileei ordaintzeko batez besteko epeak jakitera emateko betebeharrak.

Salgaien errepideko garraioaren arloan, Salgaien Lurreko Garraioaren Kontratuaren azaroaren 11ko 15/2009 Legeak prezioaren ordainketa geroratzen den kasua arautzen du 41. artikuluan: batetik, argi eta garbi mugatzen du zer unetatik aurrera egongo den zorduna berandutze-egoeran, eta, bestetik, garraiolariarentzat abusuzkoak diren itunak ekiditea du helburu. Lege horrek, hizpide dugun gaia arautzean, abenduaren 29ko 3/2004 Legea jotzen du.

Hala ere, aipatu dugun Espainiako legeria ez da nahikoa izan enpresei berankortasunez jokatzeko asmoa kentzeko; izan ere, laurogeita hamar eguneko ordainketa-epea duten merkataritza-eragiketetan, batez besteko ordainketa-epea askoz luzeagoa da Europako beste herrialde batzuetakoa baino eta aipatu dugun Batasuneko araudian ezarritako gehieneko epea baino.

Berankortasunak enpresen likideziari kalte egiten dio: finantza-kudeaketa zailtzen du, eta, zenbait kasutan, enpresen lehiakortasunak eta errentagarritasunak okerrera egiten dute, kanpo-finantzaketa eskatu behar izaten dute eta. Eragin negatiboa izateko arriskua askoz handiagoa izaten da krisi ekonomikoko aldietan, hala nola COVID-19aren ondoriozko pandemiak ekarritakoan, horrelakoetan zailagoa izaten baita enpresak finantzatzea. Enpresa txiki eta ertainak (ETEak) izaten dira kaltetuenak; izan ere, berankortasunak enpresen finantza-egituraren desegonkortze larria eragiten du, eta, are gehiago, enpresa batzuen bideragarritasuna ere kolokan jar dezake.

Espainian, egoera hori da nagusi salgaien errepideko garraioaren arloan. Enpresa txikiak osatzen dute enpresa-sarea, eta garraio-zerbitzuak ordaintzeko lege ezarritako dauden batez besteko epeak sistematikoki urratzearen ondorioek gogor jotzen dituzte mota horretako enpresak, beren gastu arruntetako asko hogeita hamar eguneko ordaindu behar izaten dituztelako batez ere.

Estatuaren baimena izanik salgaien garraio publikoan diharduten enpresek 3,53 ibilgailu dituzte batez beste; edozein ibilgailu erabiliz garraio-zerbitzuak emateko baimena duten enpresek, berriz, 4,26. Hala ere, bada datu esanguratsu bat: ibilgailu astunak erabiliz salgaiak garraiatzen diharduten enpresen % 51,6k ibilgailu bakarra dute.

Azaldutako guztiagatik, beharrezkoa da Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legean arau-hauste mota berri bat sortzea, salgaiak errepidez garraiatzeko kontratuetan hirurogei eguneko ordainketa-epea (abenduaren 29ko 3/2004 Legean aurreikusitakoa) betetzen ez den kasuetarako, beste sektore ekonomiko batzuei dagokienez Espainiako ordenamendu juridikoan dauden aurrekariekin bat etorriz; salgaien errepideko garraioan nola, sektore ekonomiko horietan ere ohikoa izaten da alderdien arteko asimetria izatea kontratu-harremanetan, eta, horren ondorioz, maizago urratzen dira ordainketa-epeak. Beraz, lehia desleialeko egoera hori jorratu behar da hizpide dugun jardueraren arau-esparruan. Besteak beste, Txikizkako Merkataritza Antolatzeko urtarrilaren 15eko 7/1996 Legean eta Elikatze Katearen Funtzionamendua Hobetzeko Neurriari buruzko abuztuaren 2ko 12/2013 Legean.

Xedapen honen helburua da ordainketa eskuraezin egon daitekeen gehieneko epea –abenduaren 29ko 3/2004 Legean aurreikusitakoa– gainditzen duten enpresak zehatzea, hau da, hirurogei egunera baino gehiagora ordaintzen duten enpresei zehapena ezartzea, alde batera utzita alderdiek ordainketa-eperik adostu ez dutela-eta hogeita hamar eguneko legezko epea aplikatu behar den kasuak eta muga horren barruan alderdiek adosten duten epea betetzen ez den egoerak. Azken kasu horietan, kontratu eta lege bidez ezarritako ondorioak gertatuko lirateke, baina ez litzateke joko arau-hauste administratiboa egin denik.

Horrez gain, xedatzen da arau-hauste horiengatik emandako zehapen-ebazpenak argitaratu egin behar direla, beste sektore batzuetan eta zuzenbide konparatuan argitaratzen diren bezala, betebeharrak ez konplitzeko asmoa burutik kentzeko; izan ere, merkatuko lehia desleialari aurre egiteko, garrantzitsua da enpresek ospe ona izatea.

III

Azkenik, Legea Parlamentuan izapidetzean, garraioaren eta azpiegituren arloan kudeaketa hobetzen laguntzeko zenbait alderdi txertatu dira.

Xedapen gehigarrien bidez, lehenik eta behin, Eskola-umeak eta adin txikikoak garraiatzeko segurtasun-baldintzei buruzko apirilaren 27ko 443/2001 Errege Dekretuaren 1.a) artikuluko aplikazio-eremuan sartzen diren garraio-zerbitzuak ematen dituzten ibilgailuen gehieneko antzinatasuna handitzen da aldi baterako.

COVID-19ak eragindako osasun-krisiak eta haren ondorioz ezarri diren mugikortasuna murrizteko neurriek eragin handia izan dute bidaiarien eskatu ahalako errepideko garraio publikoko zerbitzuen eskarian, eta, horren eraginez, 2020ko martxotik abendura bitartean, bidaiari kopurua aurreko urtekoa baino % 85 txikiagoa izan zen. Garraio-zerbitzu horietako asko enpresa txikiek ematen dituzte, eta enpresa horiek, halaber, bereziki eskola-umeek erabiltzeko garraio publikoko zerbitzuak ematen dituzte, beren negozioaren errentagarritasuna bermatzeko.

Pandemiak sektore horretan eragin dituen ondorioak arintzeko, Eskola-umeak eta adin txikikoak garraiatzeko segurtasun-baldintzei buruzko apirilaren 27ko 443/2001 Errege Dekretuaren 1.a) artikuluko aplikazio-eremuan sartzen diren garraio-zerbitzuak ematen dituzten ibilgailuen gehieneko antzinatasuna handitzen da aldi baterako; Penintsulan, 18 urte izango da gehienez, eta Penintsulatik kanpoko lurraldeetan, 20 urte gehienez. Ibilgailuen gehieneko antzinatasuna aldi baterako handitzeko, eskatzaileak egiaztatu behar du delako ibilgailua mota bereko garraio-zerbitzuak emateko erabiltzen zela aurretik, edo, bestela, ziurtagiri bat aurkeztu behar du, uneko ikasturtean edo aurrekoan erabilera bereziko garraio erregularrean (zehazki, eskola-umeen garraioan) jarduteko baimena izan duen beste ibilgailu bat desegin dela frogatzeko; bata edo bestea egin, eta, horrez gain, azterketa teknikoa egin behar zaio

ibilgailuari, apirilaren 27ko 443/2001 Errege Dekretuak 6. artikuluan xedatutakoaren arabera.

Halaber, urtebeteko epea ematen zaio Gobernuari, lege hau indarrean jartzen denetik, bi tona baino gutxiagoko gehieneko masa baimendua duten ibilgailuetan egiten den salgai-garraioaren merkatua zer egoeratan dagoen aztertzeko, eta, halaber, espezializatu gabeko operadore berriak merkatuan sartzeak enpleguan eta jardueran zer eragin duen neurtzeko. Gobernuak Diputatuen Kongresuaren mendean dagoen Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Batzordean aurkeztu behar du egindako azterlana, salgaien errepideko garraioan diharduten operadore batzuen eta besteen arteko lehia asimetrikoko egoerak detektatzeko, halakorik badago.

Horrez gain, Zerga, Administrazio eta Gizarte Arloko Neurriei buruzko 24/2001 Legearen 67. artikulua aldatzen da. Lege horrek SENASA (Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP SA) Estatuko merkataritza-sozietateari aplikatu beharreko araubide juridikoa arautzen du, testu hori Sektore Publikoko Kontratuaren azaroaren 9ko 9/2017 Lege berrira egokitzeko. Sektore Publikoko Kontratuaren Legeak 2014ko otsailaren 26ko 2014/23/EB eta 2014/24/EB zuzentarauen transposizioa egiten du Espainiako ordenamendu juridikora, eta zehazten du ezen kapital erabat publikoa duten Estatuko Administrazio Orokorrari lotutako edo haren mendeko enteek, organismoek eta entitateek SENASA izango dutela bitarteko propio pertsonifikatu, eta SENASAREN tarifak ezartzeko eskumena Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak izango duela (haren tutoretzapean dago SENASA gaur egun, Administrazio Publikoen Ondareari buruzko azaroaren 3ko 33/2003 Legeak 176. artikuluan xedatutakoaren arabera).

Halaber, aldatu egiten da Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bategina, zeina irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretu bidez onartu baitzen.

Lehenik eta behin, 159.5 artikuluari paragrafo bat gehitzen zaio, azken-hirugarren paragrafoa; izan ere, pandemiak agerian utzi du Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bateginean jasotako kalkuluek (idazketa 2011koa da) ez dutela balio zenbait egoeratarako, hala nola 2020an jazotako egoerarako; eta, tamalez, baliteke aurrerantzean ere horrelakoak gertatzea. Portuen arteko Kontentsazio Funtsetik jasotako diru-zenbatekoak kalkulatzeko aldia ekitaldi batetik bost ekitaldira igotzen da, eta, horri esker, etorkizunean baliabide ekonomiko gehiago baliatu ahalko dira oso bakartuta dauden portuetako baldintzak arintzeko (Ceuta eta Melillako portuetakoak, adibidez).

Bigarrenik, 245. artikuluko 3 bis apartatuaren bigarren paragrafoa aldatzen da. Zehazki, huts bat zuzentzen da, legegileak eman nahi zion zentzua ez baizik eta kontrakoa ematen baitio artikuluari. Izan ere, kontrakoa zentzuan interpretatzeak legegilearen asmoa zapuztuko zukeen: Penintsularen eta uharteen edo hiri autonomoen arteko zirkulazioari mesede egitea. Itsas zerbitzu horiek ezinbestekoak dira Penintsulatik kanpoko lurraldeen konektagarritasuna eta hornikuntza bermatzeko, COVID-19aren krisiak agerian utzi duenez.

Hirugarrenik, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bateginaren 315.1 artikulua aldatzen da (testu hori irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen). Artikulu hori aldatzen da, hain zuzen ere, argitzeko nork duen eskumena Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa egikaritzen dituen gunetan dauden ontziek, plataforma finkoek edo bestelako instalazioek itsas ingurunea ez kutsatzeko prebentzioari buruzko arau-hauste astunak zehatzeko (Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bateginean aurreikusten dira ezarri beharreko zehapenak).

Itsas Nabigazioari buruzko uztailaren 24ko 14/2014 Legeak aldatu egin zuen testu bategin hori, eta Portu Agintaritzari esleitu zion portuen zerbitzuguneak kutsatzearen ondoriozko larrialdiak prebenitzeko eta kontrolatzeko eskumena eta kutsadura garbitzeko eta kontrolatzeko eskumena. Gai horrek ez du gatazkarik sortu orain arte. Haatik, duela gutxi, batzuek eta besteek desberdin interpretatu dute nork duen zehapenak ezartzeko

eskumena Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa zer gunetan egikaritu, bada gunehorietako uretan (zehazki, Estatuaren titulartasunpeko portuetako uretan) dauden ontziek, plataforma finkoek edo bestelako instalazioek itsas ingurunea kutsatzen dutenean. Hala ere, testu bateginak 315.1.b) artikuluan arau-hauste arinen gaineko eskumena itsas kapitainei esleitzen dien modu berean, kasu honetan, 310.2 artikuluan arabera, marina zibilaren arloko arau-hausteen gaineko eskumena Merkataritzako Marinaren zuzendari nagusiari esleitu behar zaio argi eta garbi, arau-hauste astunengatik edo oso astunengatik mota horretako zehapenak ezar ditzan.

Hori dela eta, 315.1 artikuluko zenbait apartatu aldatzea proposatzen da, espresuki identifikatzeko zer eremu dagozkion Merkataritzako Marinaren zuzendari nagusiari, eta, ondorioz, baita Portu Agintaritzetako Administrazio Kontseiluari ere.

«Azkenik, testu bateginean tipifikatutako arau-hauste oso astunengatik zehapenak ezartzeko organo eskudunak zein diren zehazten da, marina zibilekoak izan ala ez, bat etorritik marina zibilaren eremuko arau-hausteen zehapen-araubidearen erregelamenduan zehatzeko eskumenaren titulartasunari buruz eta eskumen hori egikaritzeari buruz xedatzen denarekin; aipatutako erregelamendua abuztuaren 5eko 1772/1994 Errege Dekretuaren bidez onartu zen, eta, haren bidez, marina zibilaren eremuan zehapenak ezartzeko eskumena deskontzentratu zen.

Beste alde batetik, Errepideen irailaren 29ko 37/2015 Legea aldatzen da, eta artikulua bat gehitzen zaio, 27 bis artikulua. Artikulu horrek xedatzen du ezen zerbitzuguneak edo beste elementu funtzional batzuk erabiltzeagatik edo ustiatzeagatik likidatutako eskubideen diru-zenbatekoa lotuta egongo dela Estatuaren Errepide Sarea kontserbatzeko eta ustiatzeko zerbitzuen eta obren finantzaketarekin, hartara jarduera horrekin lotuta egon daitezkeen aipatutako diru-sarrerak, Estatuaren Errepide Sarearen kontserbazioa behar bezala finantzatzeko dela bermatzeko, errepide-sare horrek orain defizit metatu handi samarra baitu eta premia gero eta handiagoak baititu.

Era berean, Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legearen 50.3 artikuluko d) letra aldatzen da, 56.1 artikuluko a) letra aldatzen eta e) letra ezabatzen da eta 109. artikuluko 4. apartatua aldatzen da.

Trenbide Sektorearen Legearen egungo zehapen-esparruan, enpresak bere jarduera uztea eragingo luketen egitate jakin batzuk oso astuntzat jotzen dira. Aitzitik, egitate horiek dakarten arau-haustea ez da zehapen hain handia ezartzeko modukoa, eta egitateok oso astuntzat jotzeak, azken buruan, herritarren mugikortasun-eskubideari eragin liezaioke.

Adierazitakoa aintzat hartuta, lege-aldaketak herritarren mugikortasun-eskubideari kalte egiteko arriskua ekiditen du; izan ere, aurrerantzean, trenbide-segurtasunean edo pertsonen mugikortasun-eskubidean ondorio larriak eragin diren kasuetan bakarrik kenduko da lizentzia, eta zehapena ezartzeko eskumena duen organoak erabakiko du, kasuan-kasuan, zehapena aplikatu behar den ala ez.

Gainera, Europar Batasuneko zuzenbideak ez ditu bereizten arau-hauste oso astunak, astunak eta arinak, eta, beraz, 2012/34 Zuzentarauaren 19. artikuluan ageri den «arau-hauste astun»ei buruzko aipamena, zuzenbide nazionalera ekartzean, garrantzi handieneko arau-hausteei egindako aipamentzat hartu behar da, hau da, jo behar da irailaren 29ko 38/2015 Legeak arau-hauste oso astuntzat definitutakoez ari dela bakar-bakarrik. Beraz, garraioari buruzko legerian tipifikatutako arau-hausteak errepikatzeari buruzko aipamena ezabatzen da, 19. artikulua «laneko zuzenbide»tik eratorritako betebeharren arau-hausteei buruz soilik ari baita errepikapena aipatzen duenean.

Horrez gain, irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretua aldatzen da (Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duena ibilgailuak gidari eta guzti alokatzearen arloari dagokionez), lehenengo xedapen gehigarriaren a) apartatuan: zehazten da ezen ibilgailua kontratatzen edo izendatzen denetik zerbitzua eman arte igaro beharreko gutxienezko denbora-tarte bat ezarzteari esango zaiola aurrekontratazio-baldintza (halakorik badago); gainera, kargarik gabeko ibilbideak minimizatzeko neurriak hartzeko aukera aurreikusten da, eta, halaber, nahitaezko ordutegiak eta egutegiak ezartzen dira.

Azkenik, uztailaren 7ko 26/2020 Errege Lege Dekretua aldatzen da (COVID-19ak izan duen eraginari aurre egite aldera garraio- eta etxebizitza-arloko ekonomia suspertzeko neurriena); zehazki, lehenengo xedapen gehigarria aldatzen da.

Osasun-larrialdian gaude oraindik ere, eta horrek garraioen arbitraje-batzordeek ahozko ikustaldiak egitea eragozten du, edo asko zailtzen du, behintzat. Gainera, krisi ekonomikoetan, arbitraje-eskaerak ugaritu egiten dira, eta, horren ondorioz, gerta liteke Lurreko Garraioen Antolamenduaren uztailaren 30eko 16/1987 Legeak ezartzen duen arbitraje-sistemak ezin erantzun izatea.

Uztailaren 7ko 26/2020 Errege Lege Dekretuak (COVID-19ak izan duen eraginari aurre egite aldera garraio- eta etxebizitza-arloko ekonomia suspertzeko neurriena) egoera jakin batzuetan idatzizko prozedura bat baliatzeko aukera ezarri zuen, eta horrek, hein handi batean, konpondu egin du adierazitako arazoa. Hala ere, 2020ko abenduaren 31ra arte aurkeztutako erreklamazioetarako bakarrik balia zitekeen aukera hori, eta, pandemiaren bilakaera ikusita –gaur egungo egoera ezin zen orduan aurreikusi–, 2021ean aurkeztu diren erreklamazioak ebazteko ere prozedura horretaz baliatzeko aukera eman behar da.

Beraz, premiazkoa da garraio-kontratuak alderdiak babesteko tresna horren funtzionamendua azkartzen jarraitzeko bidea ematea; izan ere, arrakasta nabarmena eduki du, eta erabiltzaile-elkarteak eta garraiolarien eta bitartekarien elkarteak beti azaldu dira beraren alde.

Beraz, tresnaren funtzionamendua azkartzen jarraitzeko, 2021ean aurkeztu diren edo aurkeztuko diren erreklamazio erraz eta munta txikikoak ahozko ikustaldirik egin gabe ebazteko aukerari eusten zaio, 26/2020 Errege Lege Dekretuaren 30. artikuluan ezarritakoaren arabera. Nahikoa da denbora-muga hori, uste izatekoa baita horren ondoren ahozko ikustaldiak ohi bezala egin ahalko direla.

Lege honek bete egiten ditu erregulazio onaren printzipioak, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen urriaren 1eko 39/2015 Legearen 129. artikuluan ezarritakoaren arabera; hau da, bete egiten ditu premiaren, eraginkortasunaren, proportzionaltasunaren, segurtasun juridikoaren, gardentasunaren eta efizientziaren printzipioak.

Bete egiten da premiaren printzipioa, zeina guztiz justifikatuta geratu baita.

Halaber, segurtasun juridikoaren, proportzionaltasunaren eta eraginkortasunaren printzipioak ere betetzen dira, eta nabarmentzen da neurriak ordenamendu juridikoarekin bat datozela eta haiekin aukerarik onena egiten dela, aurrez aipatutako helburuak lortzeko behar den eta ezinbestekoa den erregulazioa biltzen baitute.

Gardentasun-printzipioaren arabera, arau hau izapidetzean, Gardentasunari, informazio publikoa eskuratzeko bideari eta gobernu onari buruzko abenduaren 9ko 19/2013 Legean xedatutakoa bete da, eta, horrez gain, hartzaileei parte hartzeko aukera eman zaie, ekimenari buruzko kontsulta-prozesuaren bidez.

Era berean, azaroaren 27ko 50/1997 Legean xedatutakoari jarraituz, nahitaezko kontsulta- eta entzunaldi-izapideak egin dira, ukitutako sektoreen esku jarri baita testua Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioaren egoitza elektronikoen bidez.

Lurreko Garraioen Kontseilu Nazionalari, Errepideko Garraioaren Batzorde Nazionalari eta autonomia-erkidego bakoitzean lurreko garraioaren eskumena duten organoei bidali zaie testua.

Arau honek efizientzia-printzipioa betetzen du, baliabide publikoak efizientziaz kudeatzen dituelako, eta ez dielako karga administratibo alferrikakorik edo osagarririk ezartzen herritarrei.

Lege hau ematean, Konstituzioaren 149.1 artikuluko zenbaki hauek hartu dira oinarritzat: 21. zenbakia, zeinak autonomia-erkidego bat baino gehiagoren lurraldeetatik igarotzen diren lurreko garraioen gaineko eskumena esleitzen baitio Estatuari; 6. eta 8. zenbakiak, zeinek erregistro eta tresna publikoen antolamenduaren gaineko eskumena esleitzen baitiote Estatuari, baita legeria zibilarren gainekoak ere, zuzenbide zibil autonomiko bereziko ezarritako salbuespenak salbuespen; eta 7., 14. eta 20.

zenbakiak, zeinek lan-legegintzaren, Estatuko Ogasunaren, Merkataritzako Marinaren eta interes orokorreko portuen gaineko eskumenak esleitzen baitizkiote Estatuari. Halaber, Konstituzioaren 149.1 artikuluko zenbaki hauek bete dira: 13., 21. eta 24. zenbakiak, zeinek Estatuari eskumena ematen baitiote, hurrenez hurren, «jarduera ekonomikoaren plangintza orokorrari buruzko oinarrien eta horren koordinazioaren», «autonomia-erkidego bat baino gehiagoren lurraldetik dabilzan trenbideen eta lehorreko garraioen» eta «interes orokorreko herri-lanen edo autonomia-erkidego batean baino gehiagotan eragina duten herri-lanen» gainean, eta, halaber, 14. zenbakia, zeinak «Ogasun Nagusiaren eta Estatuaren zorraren» gaineko eskumena ematen baitio Estatuari. Azkenik, Konstituzioaren 149.1 artikuluko 21. eta 24. zenbakiak aplikatu dira, zeinek Estatuari esleitzen baitiote komunikabideen araubide orokorraren gaineko eta autonomia-erkidego bati baino gehiagori eragiten dioten interes orokorreko obra publikoen gaineko eskumen eskusiboak, bai eta 13. eta 18. zenbakiak ere, zeinek Estatuari esleitzen baitiote, hurrenez hurren, jarduera ekonomikoaren plangintza orokorrari buruzko oinarriak zehazteko eta horren koordinazio orokorra egiteko eskumena eta administrazio-kontratu eta -emakidei buruzko oinarritzko legegintzaren gaineko eskumena.

Artikulu bakarra. *Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzea.*

Aldatu egiten da Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea, eta honela geratzen da idatzita:

Bat. 140. artikuluari 39. eta 40. apartatuak gehitzen zaizkio, eta honela geratzen dira idatzita:

«39. Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko zerbitzuak ematea, egoera hauetako bat tartean dela:

39.1 Zerbitzu bat nahitaez eman behar den lurralde-eremuan ez beste batean ematen hastea, edo, bestela, zerbitzua emateko baimenaren egoitza den lurraldean eskaini ohi den zerbitzuak dituen mugak haustea, araubide hau aplikatzekoa den kasuetan.

39.2 Zerbitzu bat ematen hastea, baimenaren titularrak indarrean dagoen legeriak ezartzen dituen berari buruzko datuak jakinarazi ez dizkiola, elektronikoki, Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusiaren mendeko ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko zerbitzuetako komunikazioen erregistroari.

39.3 Bezeroak bilatzeko edo jasotzeko asmoz zirkulatzea, edo zerbitzua aurrekontratatzeko aurreikusita zegoen epean zerbitzua kontratatu edo eskatu ez duten bezeroak erakartzeko bidea ematea.

39.4 Ez betetzea lege edo erregelamendu bidez ezarritako zenbait baldintza: zerbitzuaren ibilbideari buruzkoak, zerbitzua emateko ordutegiei eta egutegiei buruzkoak, ezaugarri teknikoei buruzkoak edo ibilgailua behar bezala seinaleztatzeari buruzkoak.

39.5 Baimenaren titularra zerbitzu bat ematen hastea eta bezeroak jasotzea bezeroek zerbitzua aurrekontratatu ez dutela. Horretarako, aurrekontratazio esango zaio ibilgailua kontratatzen edo izendatzen denetik zerbitzua eman arte igaro beharreko gutxieneko denbora-tarte bat ezartzeari.

39.6 Gidari eta guzti alokatzen diren ibilgailuak gordeta edo aparkatuta egon ohi diren lekutik irtetea edo zirkulatzea beharrezkoa den dokumentazioa edo zerbitzuaren ibilbide-orria ez daramatela, edo lurreko garraioa ikuskatzeko zerbitzuei ibilbide-orria ez eskuratzea indarrean dagoen legeriak agindu bezala».

«40. Salgaiak errepidez garraiatzeko kontratuetan garraioaren prezioa ordaintzean, ez betetzea ordainketa eskuraezin egon daitekeen gehieneko epea (Merkataritzako eragiketetan berankortasunaren aurka borrokatzeko neurriak

ezartzen dituen abenduaren 29ko 3/2004 Legeak 4. artikuluan aurreikusten duena), salbu eta ordaintzeko betebeharra duena ez bada kontsumitzaile bat eta garraioaren prezioa 3.000 eurotik gorakoa bada».

Bi. 141. artikuluari 26. apartatua gehitzen zaio, eta honela geratzen da idatzita:

«26. Salgaiak errepidez garraiatzeko kontratuetan garraioaren prezioa ordaintzean, ez betetzea ordainketa eskuraezin egon daitekeen gehieneko epea (Merkataritzako eragiketetan berankortasunaren aurka borrokatzeko neurriak ezartzen dituen abenduaren 29ko 3/2004 Legeak 4. artikuluan aurreikusten duena), salbu eta ordaintzeko betebeharra duena ez bada kontsumitzaile bat eta garraioaren prezioa 3.000 euro edo gutxiago bada».

Hiru. Aldatu egiten dira 143.1 artikuluko d), e), f), g), h), i) eta j) letrak, eta honela geratzen dira idatzita:

«d) 141. artikuluko 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24. eta 26. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 401 eta 600 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 1.000 eurotik beherakoa bada azken arau-hauste horretarako».

«e) 141. artikuluko 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15., 16. eta 26. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 601 eta 800 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 1.000 eta 1.500 euro bitartekoa bada azken arau-hauste horretarako».

«f) 141. artikuluko 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7. eta 26. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 801 eta 1.000 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 1.501 eta 3.000 euro bitartekoa bada azken arau-hauste horretarako».

«g) 140. artikuluko 24., 25., 26., 27., 28., 29., 30., 31., 32., 33., 34., 35., 36., 37., 38., 39. eta 40. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 1.001 eta 2.000 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 3.001 eta 4.000 euro bitartekoa bada azken arau-hauste horretarako».

«h) 140. artikuluko 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23. eta 40. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 2.001 eta 4.000 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 4.001 eta 6.000 euro bitartekoa bada azken arau-hauste horretarako».

«i) 140. artikuluko 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 14., 15. eta 40. puntuetan aurreikusitako arau-hausteengatik, 4.001 eta 6.000 euro bitarteko isuna ezarriko da baldin eta garraioaren prezioa 6.000 eurotik gorakoa bada azken arau-hauste horretarako».

«j) 6.001 eta 18.000 euro bitarteko isuna ezarriko da i) letrako arau-hausteengatik, eta 2.001 eta 6.000 euro bitartekoa, berriz, 140.39 artikuluan aipatzen diren g) apartatuko arau-hausteengatik, baldin eta arau-hausteen erantzuleari zehapena ezarri badiote dagoeneko, administrazio-bidea amaitzen duen ebazpen baten bidez, lege honetan aurreikusten diren arau-hauste oso astunetako bat egiteagatik aurreko 12 hilabeteetan. Isuna 30.000 eurora artekoa izan daiteke baldin eta 140. artikuluko 40. apartatuan jasotako arau-hausteetako bat egin bada eta jotzen bada jokabideak kalte handia eragiten diola hartzekodunaren gaitasunari eta kaudimen ekonomikoari, edo, bestela, manu horretan aurreikusten den gehieneko ordainketa-epea 120 egunez baino gehiagoz gainditu bada».

Lau. Aldatu egiten da 143.4 artikuluko a) letra, eta honela geratzen da idatzita:

«a) Detektatzen bada 140. artikuluko 1., 10., 11., 12., 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 23., 39.1, 39.2 edo 39.3 puntuetan edo 141. artikuluko 2. puntuan xedatutakoaren arabera salatu beharreko arau-hausterik egin dela errepidean.

140. artikuluko 39.1, 39.2 eta 39.3 puntuetan aurreikusitako kasuetan, ibilgailua ibilgetu egingo da dagokion diruzko zehapena ordaindu arte».

Bost. 143. artikuluari 6. apartatua gehitzen zaio, eta honela geratzen da idatzita:

«6. Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko baimen bakarraren babesean emandako zerbitzuetan, 140.39 artikuluan tipifikatutako arau-hausteak direla-eta bi urteko epean hiru zehapen ezartzen badira administrazio-bidean emandako ebazpen irmo baten bidez, gerta daiteke baimena errebokatzea».

Sei. 144. artikulua gehitzen da, eta honela geratzen da idatzita:

«144. artikulua. *Salgaiak errepidez garraiatzeko kontratuetan berankortasunez jokatzea zehatzeko ebazpenen publikizitatea.*

1. Zehapenak ezartzeko eskumena duen administrazio publikoak aldian behin argitara emango ditu 140. artikuluko 40. apartatuan aurreikusitako arau-hausteengatik zehapenak ezartzeko emandako ebazpenak, behin irmo bihurtzen direnean administrazio-bidean, edo, administrazioarekiko auzi-errekurtsioa jarri bada, auzibidean. Estatuko Administrazio Orokorrak ezarritako zehapenen kasuan, publikizitate hori Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioaren webgunearen bitartez gauzatuko da.

2. Aurreko apartatuan aipatzen den informazioan datu pertsonalak ageri direnean, Datu Pertsonalak Babesteko eta Eskubide Digitalak Bermatzeko abenduaren 5eko 3/2018 Lege Organikoan eta Gardentasunari, informazio publikoa eskuratzeko bideari eta gobernu onari buruzko abenduaren 9ko 19/2013 Legean xedatutakoaren arabera argitaratuko da informazio hori».

Lehenengo xedapen gehigarria. *Bereziki eskola-umeek erabiltzeko errepideko garraio publiko erregularreko zerbitzuan diharduten ibilgailuen antzintasuna 2021-2022ko eta 2022-2023ko ikasturteetan.*

1. Salbuespen gisa, 2021-2022ko eta 2022-2023ko ikasturteetan, Eskola-umeak eta adin txikikoak garraiatzeko segurtasun-baldintzei buruzko apirilaren 27ko 443/2001 Errege Dekretuaren 1. artikuluko a) letran aipatzen diren zerbitzuak –alegia, bereziki eskola-umeek erabiltzeko errepideko garraio publiko erregularreko zerbitzuak–emateko erabiltzen diren ibilgailuek ikasturte hasieran izan behar duten gutxieneko antzintasuna hamar urte da lehenengo matrikulazioa egin zenetik, eta gehienekoa, berriz, 18 urte Penintsularen kasuan eta 20 urte Kanarietako eta Balear Uharteetako autonomia-erkidegoen eta Ceuta eta Melilla hiri autonomoen kasuan. Gainera, eskatzaileak egiaztatu behar du delako ibilgailua mota bereko garraio-zerbitzuak emateko erabiltzen zela aurretik, edo, bestela, ziurtagiri bat aurkeztu behar du, uneko ikasturtean edo aurrekoan erabilera bereziko garraio erregularrean (zehazki, eskola-umeen garraioan) jarduteko baimena izan duen beste ibilgailu bat desegin dela frogatzeko; bata edo bestea egin, eta, horrez gain, azterketa teknikoa egin behar zaio ibilgailuari, apirilaren 27ko 443/2001 Errege Dekretuak 6. artikuluan xedatutakoaren arabera.

2. Antzintasuna kalkulatzeko, eskola-garraioa irailaren 1ean hasten dela joko da.

Bigarren xedapen gehigarria. *Espezializatu gabeko operadoreek bi tona edo gutxiagoko salgaien errepideko garraioaren sektorean jarduteak izandako eraginaren azterketa.*

Lege hau indarrean jarri eta urtebetera gehienez ere, Gobernuak azterlan bat aurkeztu behar du Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Batzordean, han eztabaida dadin. Azterlan horretan, bi tona edo gutxiagoko salgaien garraioaren sektorea

zer egoeratan dagoen eta espezializatu gabeko operadore berriak sartzek enpleguan eta jardueran zer-nolako eragina izan duen azaldu behar du Gobernuak.

Xedapen iragankor bakarra. *Ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko zerbitzuen komunikazio-erregistroari datuak elektronikoki jakinaraztea.*

Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legearen 140.39.2 artikuluan aurreikusitako arau-haustea ez da aplikatuko harik eta Lurreko Garraioaren Zuzendaritza Nagusiaren mende dagoen ibilgailuak gidari eta guzti alokatzeko zerbitzuetako komunikazioen erregistroa abian jartzen den arte.

Ordura arte, 141.18 artikuluan jasotako arau-haustea egongo da indarrean, baita arau-hauste horretarako 16/1987 Legearen 143.1.d) artikuluan aurreikusten den zehapena ere, hau da, 401 a 600 euro bitarteko isuna.

Xedapen indargabetzaile bakarra. *Arauk indargabetzea.*

Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legearen 141. artikuluko 8. eta 18. apartatuak edukirik gabe uzten dira, hargatik eragotzi gabe xedapen iragankor bakarrean ezarritakoa.

Azken xedapenetako lehena. *Zerga, Administrazio eta Gizarte Neurriei buruzko abenduaren 27ko 24/2001 Legea aldatzea.*

Aldaketa hauek txertatzen dira 67. artikuluan:

Bat. Aldatu egiten da Bat apartatuaren lehen paragrafoa, eta honela geratzen da idatzita:

«Bat. Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP SA (SENASA) bitarteko propio pertsonifikatu eta zerbitzu tekniko izango du Estatuko Administrazio Orokorrak, bai eta kapital erabat publikoa duten Estatuko Administrazio Orokorrari lotutako edo haren mendeko enteek, organismoek eta entitateek ere; berdin dio zuzenbide publikoaren edo pribatuaren bidez arautzen diren, baldin eta Sektore Publikoko Kontratuen azaroaren 9ko 9/2017 Legearen 3.3 artikulua araberako botere adjudikatzailerak badira (lege horrek Espainiako antolamendu juridikoan txertatzen ditu Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014ko otsailaren 26ko 2014/23/EB eta 2014/24/EB zuzentarauak) eta lege horren 32. artikuluan ezarritako betekizunak konplitzen badira. Beraz, SENASAk agintzen dizkieten lanak egin beharko ditu honako arlo hauetan:».

Bi. Aldatu egiten da Bat apartatuaren I) letra, eta honela geratzen da idatzita:

«I) Aholkularitza-zerbitzuak ematea, azterketak egitea, laguntza teknikoa ematea, proiektuak egin, gauzatu eta gainbegiratzea, barnean direla segurtasunekoak, ingurumenekoak, ikerketa eta berrikuntzakoak, iraunkortasunekoak, mugikortasunekoak eta sustapenekoak, aireko garraioarekin, aeronautikako ingeniariarekin eta horien sektore arteko aplikazioarekin lotutakoak».

Hiru. Aldatu egiten da Bi apartatua, eta honela geratzen da idatzita:

«Bi. SENASAREN bidez egindako jarduketan, lanen eta azterketen ondoriozko gastua gastu arruntzat joko da, edo inbertsiontzat, baldin eta zerbitzuaren izaera dela-eta ekipamendua edo ibilgetutzat har daitekeen beste edozein ondasun erosi behar bada. Jarduketa, lan eta azterketa horien kostua zehazteko, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak onartutako tarifak aplikatuko zaizkie gauzatutako unitateei. Tarifa horiek zerbitzua ematearen kostuaren araberakoak izango dira».

zehaztuko dira, Administrazioak agintzen dizkion lanen ondoriozko jardueren gainean SENASAk egiten duen kontabilitate analitiko bereizian ageri diren datuei erreparatuta. Tarifak ordaindu ahal izateko, lanak agindu dituen organoak adostasun-ziurtagiria aurkeztu behar du. Enkargua egin duen organoak une oro gainbegira dezake SENASA agindutakoa behar bezala betetzen ari dela».

Lau. Aldatu egiten da Lau apartatua, eta honela geratzen da idatzita:

«Lau. Bat apartatuan azaldutakoak direla eta, SENASAk ezingo du parte hartu bera bitarteko instrumental duten botere adjudikatzaileek kontratuak esleitzeko iragartzen dituzten prozeduretan. Hala ere, lizitatzailerik aurkezten ez denean, SENASArri agindu ahalko zaio lizitazio publikoaren gai den jarduera gauzatzeko».

Bost. Aldatu egiten da Bost apartatua, eta honela geratzen da idatzita:

«Bost. Bat apartatuan azaldutako jarduerak gauzatzeko SENASAk kontratatu behar dituen zerbitzuen kontratuak Sektore Publikoko Kontratuen azaroaren 9ko 9/2017 Legean helburu horretarako ezartzen diren prozedurak aplikatuz adjudikatuko dira. Lege horrek, hain zuzen, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2014ko otsailaren 26ko 2014/23/EB eta 2014/24/EB zuzentarauen transposizioa egiten du Espainiako ordenamendu juridikora».

Azken xedapenetako bigarrena. *Irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretua aldatzea, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen testu bategina onartzen duena.*

Bat. 159. artikuluko 5. apartatuari paragrafo bat gehitzen zaio, azken-hirugarren paragrafoa, eta honela geratzen da idatzita:

«Portu-agintaritza batek enpresa-plana adosten den urtearen aurre-aurreko bost ekitaldietakoren batean lortzen duen errentagarritasuna (diru-sarrerak kalkulatzeko, erabilera-tasei erreparatzen zaie, eta bat balioko koefiziente zuzentzailea aplikatzen da) handiagoa bada portu-sistemak helburu duen urteko errentagarritasuna baino, portu-agintaritzak ez du diru kopururik jasoko Portuen arteko Konpentsazio Funtsetik 5. apartatuko b) letrako 1.etik 5.era bitarteko kasuetako batean egoteagatik, eta, halaber, kasu horietan, Ceutako, Melillako, Balearretako eta Kanarietako portu-agintaritzek ez dute konpentsaziorik jasoko beren uhartetan, bakartze handia eta ultraperiferikotasuna direla eta, non eta ez den behar bezala formalizatu, Estatu osoari eragiten dion protokolo, akordio edo arau baten bidez, zenbateko horiek eman egingo direla».

Bi. Aldatu egiten da 245. artikuluko 3 bis apartatuaren bigarren paragrafoa, eta honela geratzen da idatzita:

«Aurreko paragrafoan aipatzen diren bidaiarien edo ibilgailuen zirkulazio erregularrei aplikatzen zaien hobaria ez da zenbatuko 3. apartatuan hobariei ezartzen zaien gehieneko mugarako; alegia, itsasontzien, bidaiarien eta salgaien gaineko tasen guztirako zenbatekoaren % 20ko mugarako. Hobari hori artikuluko honetako 5. apartatuan xedatzen denaren arabera itsas zerbitzu bererako ezartzen diren beste batzuekin batera aplika daiteke».

Hiru. Aldatu egiten dira 315.1 artikuluko c), d) eta e) letrak, eta beste letra bat gehitzen zaie, f) letra. Honela geratzen dira idatzita letra horiek:

[...]

«c) Portu-agintaritzaren Administrazio Kontseiluari, mota hauetako arau-hauste astunen kasuan:

1. Portua erabiltzearekin eta portuko jarduerak gauzatzearekin lotutakoak, portu-agintaritzaren Administrazio Kontseiluaren eskumenen eremuan.

2. Portuko zerbitzugunea –itsas ingurunea barne– ez kutsatzeko prebentzioarekin lotutakoak.

3. Portu-zerbitzuak ematearekin lotutakoak.

d) Merkataritzako Marinaren zuzendari nagusiari, mota hauetako arau-hauste astunen kasuan.

1. Portua erabiltzearekin eta portuko jarduerak gauzatzearekin lotutakoak, portu-agintaritzaren Administrazio Kontseiluaren eskumenen eremuan.

2. Itsas segurtasunaren eta babesaren aurkakoak.

3. Itsasoko zirkulazioa antolatzearen aurkakoak.

4. Espainiaren itsas eremuetan dauden ontziek, plataforma finkoek edo bestelako instalazioek itsas ingurunea ez kutsatzeko prebentzioarekin lotutakoak.

e) Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako estatu-idazkariari –Estatuko Portuak erakundeak edo Merkataritzako Marinaren zuzendari nagusiak beren eskumenen esparruan hala proposatuta–, arau-hauste oso astunen kasuan; zehapenak 1.202.000 eurotik beherakoak izango dira.

f) Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako ministroari –Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako idazkariak hala proposatuta–, arau-hauste oso astunen kasuan; zehapenak 1.202.000 eurotik beherakoak izango dira».

Azken xedapenetako hirugarrena. *Errepideen irailaren 29ko 37/2015 Legea aldatzea.*

Artikulu bat gehitzen da, eta honela geratzen da idatzita:

«27 bis artikulua. *Afektazioa.*

Zerbitzuguneak edo beste elementu funtzional batzuk erabiltzeagatik edo ustiatzeagatik likidatutako eskubideen zenbatekoa lotuta egongo da Estatuko Errepide Sarea kontserbatzeko eta ustiatzeko zerbitzuen eta obren finantzaketarekin».

Azken xedapenetako laugarrena. *Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legea aldatzea.*

Aldaketa hauek txertatzen dira Trenbide Sektorearen irailaren 29ko 38/2015 Legean:

Bat. 50. artikuluko 3. apartatua honela geratzen da idatzita:

«3. Honako erakunde hauek ezin izango dute lizentziarik lortu:

a) Espainian edo Espainiatik kanpo askatasuna kenduta zigortu dituzten edo zigortzen ari diren zuzendaritzako langileak edo administratzaileak dituzten erakundeek, zigor hura betetzen denetik bost urte igaro arte; konkurtso-egoeran dauden edo sozietateetan administrazio-karguak betetzeko desgaituta edo zigortuta daudenek; edo hurrengo b), c) eta e) letretan aipatzen diren arau-hausteen eraginez ebazpen edo epai irmo bidez zigortuta daudenek, adierazpen, desgaiakuntza edo baliogabetze hori indarrean badago.

b) Arau-hauste penal astunengatik zigortutako erakundeek, zigorra jarri denetik bost urte bete arte.

c) Konkurtso-prozeduran daudenek.

d) Garraioen arloko legeria espezifikorearen esparruan arau-hauste oso astunak egiteagatik ebazpen edo epai irmo bidez zigortuta edo kondenatuta dauden erakundeek, edo gizarte edo lan arloko arauetatik edota hitzarmen kolektibo lotesleetatik eratorritako betebeharren harira arau-hauste oso astunak edo

errepikatuak egiteagatik ebazpen edo epai irmo bidez zigortu edo kondenatuek, laneko segurtasunari eta osasunari buruzko legeriari dagokionez batez ere, azken zehapen-ebazpena irmoa denetik bost urteko epea bete arte.

e) Aduanako izapideei atxikita dauden eta salgaiak mugaz gaindi garraiatzeko diren zerbitzuak eskaintzen zituzten bitartean aduanei buruzko arau-hauste oso astunak, astunak edo errepikatuak egiteagatik zigorra jaso duten erakundeek, zehapen-ebazpena irmoa denetik bost urteko epea bete arte».

Bi. 56. artikuluko 1. apartatua honela geratzen da idatzita:

«1. Hauek izango dira tren-enpresa bati emandako lizentzia baliogabetzeko arrazoiak:

a) Lizentzia emateko 50.1. artikuluan eskatutako baldintzak tren-enpresak behin eta berriz ez betetzea, eta 50.3 artikuluko d) eta e) epigrafeetan zerrendatutako arrazoiaren batean nahastuta egotea, baldin eta legez kontrako egitateak ondorio larriak baditu trenbide-segurtasunean edo pertsonen mugikortasun-eskubidean. Dena den, lizentzia finantza-gaitasunaren baldintza ez betetzeagatik baliogabetzen denean, Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak aldi baterako lizentzia bat eman ahal izango dio tren-enpresari, interes orokorreko arrazoiak direla eta, baldin eta trenbideko garraio-zerbitzuaren segurtasuna arriskuan jartzen ez bada. Aldi baterako lizentzia horrek sei hilabeterako balioko du gehienez ere.

b) Konkurtso-egoeran egotea, non eta Trenbide Segurtasuneko Agentziak ez duen egiaztatzen enpresak finantza arloko bideragarritasuna izango duela arrazoizko epe batean. Likidazio-fasea hasten bada, lizentzia baliogabetu egingo da, baldin eta Trenbide Segurtasuneko Estatu Agentziak uste badu ez dagoela benetako aukerarik finantza-saneamendurako.

c) Lizentzia adierazpen faltsuetan edo beste bitarteko irregular batzuetan oinarrituz lortzea.

d) Uztailaren 2ko 1/2010 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartu zen Kapital Sozietateei buruzko Legearen testu bategineko 363. artikuluan aurreikusten diren tren-enpresa derrigorrean desegiteko arrazoietakoa bat gertatzea».

Hiru. 109. artikuluko 4. apartatua honela geratzen da idatzita:

«4. Oso arau-hauste astuna egiten denean, administrazio-lizentzia, titulu gaitzailea, segurtasun-baimena, segurtasun-ziurtagiria, homologazioa, baimena edo ziurtagiria baliogabetu edo eten ahal izango da, eta, beraz, jarduera horretan aritzeko desgaitu ahal izango da aldi baterako, gehienez ere urtebeterako. Arau-hauste astunaren kasuan, aipatutako gaikuntza horiek gehienez ere sei hilabetez etetea adostu ahal izango da. Bi kasuetan, araua hausteko erabili den edo tartean zen material ibiltaria edo makineria zigilatu ahal izango da, behar izanez gero.

Apartatu honetan aurreikusitako araubidea aplikatuz gero zerbitzu publikoko betebeharrak berdin betetzen ezin bada jarraitu edo ezin badira erregulariki berdin bete, Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak beharrezkoak diren neurriak hartuko ditu horiek babesten direla bermatzeko.

Azpiegitura-kapazitatea erabiltzeko eskubidea lagatzearen ondorioz edo adjudikatutako azpiegitura-kapazitatearen gaineko beste edozein negozio juridiko egitearen ondorioz zehapen irmoa ezartzen denean arau-hauste oso astuna egiteagatik, lege honen 106.2.4 artikuluan xedatutakoari jarraituz, zehapenak berekin ekarriko du kapazitatetik ezin lortu izatea urtebete igaro arte, gehienez».

Azken xedapenetako bosgarrena. *Irailaren 28ko 13/2018 Errege Lege Dekretua aldatzea, Lurreko Garraioen Antolamenduari buruzko uztailaren 30eko 16/1987 Legea aldatzen duena ibilgailuak gidari eta guzti alokatzearen arloari dagokionez.*

Aldatu egiten da lehenengo xedapen gehigarriaren a) apartatua, eta honela geratzen da idatzita:

«a) Aldaketak bakarrik eragin ahalko ditu kasuan kasuko autonomia-erkidegoaren lurralde-eremutik bakarrik pasatzen den ibilbidea duten zerbitzuak, eta zerikusia izan ahalko du honako hauekin: aurrekontratazio-baldintzekin (eta aurrekontratazio esango zaio ibilgailua kontratatzen edo izendatzen denetik zerbitzua eman arte igaro beharreko gutxieneko denbora-tarte bat ezartzeari), zerbitzuen eskaerarekin, gutxieneko eta gehieneko ibilbideekin, kargarik gabeko ibilbideak minimizatzeko neurriekin, nahitaezko zerbitzu, ordutegi eta egutegiekin eta ibilgailuaren espezifikazio teknikoekin».

Azken xedapenetako seigarrena. *COVID-19ak izan duen eraginari aurre egite aldera garraio- eta etxebizitza-arloko ekonomia suspertzeko neurrien uztailaren 7ko 26/2020 Errege Lege Dekretua aldatzea.*

Aldatu egiten da 30. artikuluko 1. apartatua, eta honela geratzen da idatzita:

«1. 2020. eta 2021. urteetan garraioen arbitraje-batzordeei aurkeztutako arbitraje-eskaerei dagokienez, arbitraje-batzordeko buruak ahozko ikustaldirik ez egitea erabaki ahal izango du, erreklamatzeko den diru kopurua 5.000 eurotik gorakoa ez bada».

Azken xedapenetako zazpigarrena. *AENAK (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) kudeatutako aireportuetako negozio-lokalen errentamendu- edo lagapen-kontratuak aldatzea.*

1. Lege honek automatikoki aldatuko ditu AENA SME SAK eta operadore pribatuek jabetxe-arloko jardueretan edo txikizkako merkataritzako jardueretan aritzeko sinatzen dituzten negozio-lokalen errentamendu- edo lagapen-kontratuak, baldin eta 2020ko martxoaren 14an indarrean bazeuden edo data horren aurretik lizitatu baziren. Hona lege honek eragingo dituen aldaketak:

a) 2020ko martxoaren 15etik 2020ko ekainaren 20ra arteko aldiari (biak barne) dagokion urteko gutxieneko errenta bermatuaren zati proportzionala ezabatu egingo da kontratuetatik, eta AENAK ezingo du eskatu hura ordaintzeko.

b) 2020ko ekainaren 21etik aurrera, kontratuetan ezarritako urteko gutxieneko errenta bermatua automatikoki murriztuko da: lokala dagoen aireportuak 2019ko datuekin konparatuta bidaiari kopuruan izan duen beherakadarekiko proportzionala izango da murrizketa. Hartara, AENAK ezingo du eskatu diru kopuru handiagoa ordaintzeko urteko gutxieneko errenta bermatua dela eta. Urteko gutxieneko errenta bermatuaren murrizketa 2020an aplikatuko da, baita ondoko urteetan ere, harik eta urteko bidaiari kopurua 2019ko berbera izan arte.

Urteko gutxieneko errenta bermatua zenbat murriztu behar den kalkulatzeko, zenbatekoa hainbanatu egingo da, AENAK bidaiari kopuruari buruz argitaratzen dituen datu ofizialak aintzat hartuta.

c) Aurreko apartatuan ezarritakoa gorabehera, AENAK eskubidea izango du kontratuetan ezarritako errenta aldakorra, lokaletan izan diren salmenten ondoriozko diru-sarreraren araberakoa, ordaindu dadila exijitzeko.

2. Xedapen honetan ezarritako kontratu-aldaketa kontratu eta operadore guztiei aplikatuko zaie berdin-berdin. Nahitaezko izango da AENarentzat, eta erabateko ondorio

juridikoak eragingo ditu, nahiz eta alderdiek bestelako akordioak lortu urteko gutxieneko errenta bermatuaren murrizketaren inguruan edo beste klausula batzuen inguruan, eta nahiz eta betebeharrak hori dagoeneko ordainduta egon.

Azken xedapenetako zortzigarrena. *Legea babesten duten eskumen-tituluak.*

Lege hau ematean, Konstituzioaren 149.1 artikulua zenbaki hauek hartu dira oinarritzat: 21. zenbakia, zeinak autonomia-erkidego bat baino gehiagoren lurraldeetatik igarotzen diren lurreko garraioen gaineko eskumena esleitzen baitio Estatuari; 6. eta 8. zenbakiak, zeinek erregistro eta tresna publikoen antolamenduaren gaineko eskumena esleitzen baitiote Estatuari, baita legeria zibilaren gainekoak ere, zuzenbide zibil autonomiko bereziko ezarritako salbuespenak salbuespen; eta 7., 14. eta 20. zenbakiak, zeinek lan-legegintzaren, Estatuko Ogasunaren, Merkataritzako Marinaren eta interes orokorreko portuen gaineko eskumenak esleitzen baitizkiote Estatuari. Halaber, Konstituzioaren 149.1 artikuluko zenbaki hauek bete dira: 13., 21. eta 24. zenbakiak, zeinek Estatuari eskumena ematen baitiote, hurrenez hurren, «jarduera ekonomikoaren plangintza orokorrari buruzko oinarrien eta horren koordinazioaren», «autonomia-erkidego bat baino gehiagoren lurraldetik dabiltzan trenbideen eta lehorreko garraioen» eta «interes orokorreko herri-lanen edo autonomia-erkidego batean baino gehiagotan eragina duten herri-lanen» gainean, eta, halaber, 14. zenbakia, zeinak «Ogasun Nagusiaren eta Estatuaren zorraren» gaineko eskumena ematen baitio Estatuari. Azkenik, Konstituzioaren 149.1 artikuluko 21. eta 24. zenbakiak aplikatu dira, zeinek Estatuari esleitzen baitiote komunikabideen araubide orokorraren gaineko eta autonomia-erkidego bati baino gehiagori eragiten dioten interes orokorreko obra publikoen gaineko eskumen eskusiboak, bai eta 13. eta 18. zenbakiak ere, zeinek Estatuari esleitzen baitiote, hurrenez hurren, jarduera ekonomikoaren plangintza orokorrari buruzko oinarriak zehazteko eta horren koordinazio orokorra egiteko eskumena eta administrazio-kontratu eta -emakidei buruzko oinarriko legegintzaren gaineko eskumena.

Azken xedapenetako bederatzigarrena. *Indarrean jartzea.*

Lege hau *Estatuko Aldizkari Ofizialean* argitaratu eta hurrengo egunean jarriko da indarrean.

Horrenbestez,

Lege hau bete eta betearaz dezatela agintzen diet espainiar guztiei, partikular zein agintariei.

Madrilen, 2021eko urriaren 1ean.

FELIPE e.

Gobernuko presidentea,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN