Zk-3412

2/2000 Legea, ekainaren 29koa, Bidaiariak Herri Barruan eta Herriz Kanpo kotxez garraiatzeko Zerbitzu Publikoa Arautzen duena.

Eusko Legebiltzarrak ekainaren 29ko 2/2000 Legea, Bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo kotxez garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzen duena, onartu duela jakinarazten zaie Euskadiko herritar guztiei.

EKAINAREN 29KO 2/2000 LEGEA, BIDAIARIAK HERRI BARRUAN ETA HERRIZ KANPO KOTXEZ GARRAIATZEKO ZERBITZU PUBLIKOA ARAUTZEN DUENA

ZIOEN AZALPENA

Martxoaren 16ko 763/1979 Errege Dekretuaren bidez automobil arinetan herri barruan nahiz herriz kanpo garraiatzeko zerbitzuen gaineko araudi nazionala onartu zen; araudi horrek zerbitzu-mota horien araubide juridikoa jasotzen zuen. Otsailaren 9ko 236/1983 eta irailaren 1eko 1.080/1989 errege dekretuek, ordea, aldatu egin zituzten errege dekretu horren zenbait zati.

Lurreko Garraioak Antolatzen dituen uztailaren 30eko 16/1987 Legeak, eta Lurreko Garraioak Antolatzeko Legearen Araudia onartzen duen irailaren 28ko 1.211/1990 Errege Dekretuak, berriz, zerbitzu horien zenbait alderdi arautu dituzte, eta aurreko errege dekretu haiek indarrean jarraitzen dutela adierazten dute arauak indarrik gabe edo indarrean uzteari buruzko xedapenetan.

Bestetik, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak garraio-zerbitzu horiek Erkidego barruan ematearekin lotutako zenbait alderdi jakin araugintza aldetik garatzeari ekin dio.

Auzitegi Konstituzionalaren ekainaren 27ko 118/1996 epaiak Konstituzioaren kontrakotzat, eta, hortaz, baliogabetzat jo ditu uztailaren 30eko 16/1987 Legearen 2. artikuluko lehenengo paragrafoko bigarren idatz-zatia eta bigarren paragrafoa –aplikazio-eremuari buruzkoak–, 113. artikulutik 118ra bitartekoak eta hamargarren xedapen iragankorra –azken horiek herri barruko garraioa arautzekoak–.

Epai horretan ezarritakoa betetzeko, eta Euskal Autonomia Erkidegoan taxi-arloak arau-multzo propioa izatea komeni zela kontuan izanik, orain arte aplikatzen ziren arau sakabanatuak lege bakar batean bildu eta Euskal Autonomia Erkidegoan sortutako taxi-lanaren eskakizunak eta beharrak batzeko, lege hau egitea erabaki da, Euskal Herriko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluak ematen duen eskumen esklusiboa erabiliz.

Nº-3412

LEY 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo.

Se hace saber a todos los/las ciudadanos/as de Euskadi que el Parlamento Vasco ha aprobado la siguiente Ley:

LEY 2/2000, DE 29 DE JUNIO, DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, se aprobó el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, en el que recogía el régimen jurídico regulador de los citados servicios. Dicho real decreto fue parcialmente modificado por los Reales Decretos 236/1983, de 9 de febrero, y 1080/1989, de 1 de septiembre.

Posteriormente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, han venido a regular determinados aspectos referidos a la prestación de los citados servicios, a la vez que declaran la vigencia de los anteriores reales decretos en las disposiciones sobre derogaciones y vigencias.

Por su parte, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco ha procedido a desarrollar desde el punto de vista normativo determinados aspectos concretos relacionados con la prestación de estos servicios dentro del ámbito autonómico.

La sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional, ha declarado inconstitucionales, y por consiguiente nulos, el inciso segundo del párrafo primero y el párrafo segundo del artículo 2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, referentes al ámbito de aplicación, así como los artículos 113 a 118 y la disposición transitoria décima de la citada ley, reguladores estos últimos del transporte urbano.

En aplicación de lo dispuesto en dicha sentencia, y considerando la conveniencia de dotar al sector del taxi en la Comunidad Autónoma del País Vasco de una regulación propia, unificando en un solo cuerpo legal la normativa dispersa que se venía aplicando y recogiendo las exigencias y necesidades surgidas en esta Comunidad Autónoma, se ha determinado la elaboración de esta ley, desarrollando la competencia exclusiva que en esta materia otorga el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco.

Legearen I. eta II. kapituluek aplikazio-eremua eta eskumen-araubidea finkatzen dute, eta bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik atera gabe, kotxez garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzea dute helburu nagusi.

Eskumenak Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideen, lurralde historikoetako foru-aldundien eta udalen artean banatzeari dagokionean, Autonomia-Elkarte Osorako Erakundeen eta bertako Kondaira-Lurraldeetako Foruzko Ihardutze-Erakundeen Arteko Harremanei buruzko azaroaren 25eko 27/1983 Legea eta gai honekin zerikusia duten eginkizun eta zerbitzuak eskuz aldatzearen inguruko araudiak errespetatu dira.

Horrela, bada, Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde erkideek beretzat gorde dute lege honen gai den arloan legeak egin, lege horiek garatu, goi-mailako ikuskaritza burutu, plangintza atondu eta koordinaziolana egiteko eskumena; bidaiariak kotxez herriz kanpo garraiatzeko baimenak eman eta garraio hori ikuskatu eta zigortzeko ahalmenak, berriz, lurralde historikoetako foru-aldundiei dagozkie.

Era berean, udalen eskumenei dagokienean, berariaz aipatu behar dira, bai Toki-Jaurbidearen Oinarriak Arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 2. artikuluko 1. paragrafoa, toki-erakundeek beren interesak ukitzen dituzten gaietan parte hartzeko duten eskubideari Estatuak eta autonomia erkidegoek zor dieten errespetuari buruzkoa, eta bai lege beraren 25.2.11) artikulua, zeinak «nolanahi ere» eskumenak ematen baitizkie erakunde horiei «bidaiarien garraio publikoaren arloan». Gogoratu beharra dago, gainera, 86.3 artikuluak toki-erakundeentzat funtsezkotzat jotzen duela bidaiariak garraiatzeko zerbitzu publikoa.

Horiek horrela, herri barruan jarduera burutzeko behar diren lizentziak emateko eskumena ematen zaie udalei, baita zerbitzua emateko modua orokorki arautzeko eskumena eta zerbitzuak ikuskatu eta zigortzeko eskumena ere.

Nabarmena zen jarduera burutzeko araubide juridiko baten beharra, bai lege honen gai diren garraio-zerbitzuak erabiltzen dituzten pertsonentzat, bai garraiarientzat berentzat ere, eta jarduera burutzeko titulu gaitzaileak, hots, baimen eta lizentziak ere, arautzea. Garraiarientzat jarduera burutu ahal izateko ezartzen diren eskakizunei eta titulu gaitzaileak emateko administrazioaren partehartzeari dagokienean, jarduera burutzeko, lanbide-gaitasuna exijitu ahal izateko aukera eman nahi izan da, hartara, jarduera-mota horri exijitu beharreko eskakizunak kontrolatzeko administrazio-

Los capítulos I y II de la ley se refieren al ámbito de aplicación así como al régimen competencial, señalándose como objeto de la misma la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En relación con la distribución de competencias entre las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco, los órganos forales de los territorios históricos y los Ayuntamientos, se ha respetado la Ley 27/1983, de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales citados, así como los desarrollos reglamentarios en materia de traspaso de funciones y servicios operados en la materia que nos ocupa.

En este sentido, las instituciones comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco se han reservado la legislación, el desarrollo normativo, la alta inspección, planificación y coordinación de los transportes objeto de la ley, correspondiendo a los órganos forales de los territorios históricos el otorgamiento de las autorizaciones de transporte así como las facultades de inspección y sanción del citado transporte interurbano en vehículos de turismo.

Asimismo, y en relación con las competencias municipales, debe hacerse expresa referencia tanto al art. 2, párrafo 1, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, en lo relativo al respeto por parte del Estado y de las Comunidades Autónomas del derecho de las entidades locales a intervenir en los asuntos que afecten a sus intereses, como al art. 25.2.11) de la misma ley, que atribuye «en todo caso» competencias a dichas entidades en materia de «transporte público de viajeros». Y cabe recordar también que el servicio de transporte público de viajeros está declarado como esencial a favor de las entidades locales (art. 86.3).

En este sentido, se atribuyen a los Ayuntamientos las facultades de otorgamiento de las oportunas licencias para el desempeño de la actividad así como la regulación general de prestación del servicio y la inspección y sanción, todo ello referido al ámbito del transporte urbano.

Se hacía preciso también regular el régimen jurídico del desempeño de la actividad, tanto de las personas que utilicen los servicios del transporte objeto de la ley como de los propios transportistas, incluyendo la regulación de los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad, es decir, de las autorizaciones y licencias. En relación con los requisitos para el ejercicio de la actividad que se establecen para los transportistas y con la intervención administrativa en el otorgamiento de los títulos habilitantes, se ha pretendido posibilitar la exigencia de aptitud profesional para el ejercicio de la ac-

lana errazteko. Bereizi egin dira garraiari eta gidari figurak, eta biak arautu dira.

Gainera, komeni zen zerbitzua emateko derrigorrezko baldintza guztiak lege bakar batean biltzea, batez ere zerbitzuak kontratatzeari eta zerbitzuak emateko erei eta zerbitzu-motei buruzko baldintzak. Eta hori, zerbitzuaren erabiltzaileek ez ezik, bidaiariak kotxez garraiatzen dituzten profesionalek ere eskatzen dute.

V. kapituluan tarifak finkatzeko sistema erraz bat eratu da. Sistema hori aurrerago araudi bidez garatu beharra izango da, batez ere tarifen osagaiei eta tarifa horiek onartzeko eta berrikusteko prozedurari –prozeduran garraiarien eta erabiltzaileen iritziak ere izan beharko dira kontuan– dagokien aldetik. Baina, nolanahi ere, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak ahal den gehien errespetatzeko ahalegina egin da: aplikatu behar zaizkien tarifak nahi dutenean jakiteko eskubidea aitortu zaie, eta berariaz debekatu da baimenik ez duten gehigarriak kobratzea.

VI. kapituluak, zerbitzua emateko lurralde-eremuaz diharduela, udalerri bateko zerbitzuen eta beste batekoen artean halako interakzio edo elkarrekiko eragin bat dagoenean, zerbitzu-eremu bateratuak eta araubide bereziko eremuak sortzeko aukera jasotzen du.

VII. kapituluan taxi-batzordeak sortzea aurreikusten da. Batzorde horiek lege honen gai den arloan eskumena duten administrazioentzat kontsulta eta aholkularitza organo gisa jardungo dute.

Legearen azken kapituluak administrazioaren kontrol eta ikuskaritza araubidea lantzen du lehen eta bigarren atalean, eta bi eginkizun horiek zerbitzu publikotzat jotzen ditu, erabiltzaile eta kontsumitzaileak behar bezala babestuta daudela eta indarrean dagoen legeria errespetatzen dela bermatzea helburu nagusi duten zerbitzu publikotzat.

Zigortzeko araubideari dagokionean, zeinak proposatzen den arauak lege-maila izan beharko duela ezartzen baitu, Konstituzioaren 25.1 artikuluarekin bat etorriz eta legezkotasun-printzipioa errespetatzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigortzeko Ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legearen beharrezko aipamenak egin dira. Arau-hausteen erantzukizunaren eta zigor-prozeduraren arloan berariaz adierazi da beste lege horretara jo beharra. Aipamen horiek, legearen zioen azalpeneko bosgarren paragrafoan jasotakoari jarraikiz, gai honi buruzko arauetan halako uniformitate bat –mailarik altuenean ezarria– lortzeko egin dira, hori ezinbestekotzat jotzen baitividad y facilitar el control administrativo de las obligaciones exigibles a este tipo de actividad. Se recoge la distinción entre transportista y conductor, regulándose ambas figuras.

Igualmente, se ha considerado conveniente unificar en un solo cuerpo legal las preceptivas condiciones en que debe prestarse el servicio, singularmente las derivadas de la contratación del mismo y de la forma de prestarse y sus clases, lo que constituye una exigencia tanto de los propios usuarios del servicio como de los propios profesionales del transporte en vehículos de turismo.

Con relación al régimen tarifario se ha pergeñado un sencillo sistema de determinación de las tarifas que necesariamente deberá ser objeto de un posterior desarrollo reglamentario, singularmente en lo referente a los factores constitutivos de las tarifas y a su procedimiento de aprobación y revisión, en el cual necesariamente deberá oírse a los transportistas y usuarios. Ello no obstante, se ha procurado respetar al máximo los derechos de los consumidores y usuarios, proclamando su derecho a conocer en todo momento las tarifas que se les aplicarán y prohibiendo expresamente el cobro de suplementos no autorizados.

El capítulo VI contempla, dentro del ámbito territorial de desempeño del servicio, aquellos supuestos en los que se produce interacción o influencia recíproca entre los servicios de varios municipios, posibilitándose la creación de áreas de prestación conjunta o zonas de régimen especial.

Asimismo, se prevé en el capítulo VII la creación de Comisiones del Taxi, como órganos consultivos y asesores de las diversas instancias administrativas con competencias en la materia objeto de regulación de la presente ley.

El último capítulo de la ley, dedicado en su primera y segunda sección al régimen de control administrativo y de inspección, configura ambas actividades como un servicio público cuyo objeto esencial es garantizar la adecuada protección de los usuarios y consumidores y el respeto a la legalidad vigente.

En relación con el régimen sancionador, que necesariamente determina que la norma que se propone tenga rango de ley, de conformidad al art. 25.1 de la Constitución, y para respetar el principio de legalidad, se ha procurado efectuar las remisiones necesarias a la Ley 2/1998, de 20 de febrero, sobre la Potestad Sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Singularmente se han efectuado las oportunas remisiones en materia de determinación de la autoría de las infracciones y de procedimiento sancionador. Dichas remisiones se han realizado, siguiendo el propósito que establece el párrafo quinto de la exposición de motivos de esta ley, para ga-

ta, helburu gisa zehaztu bezala, testu bateratua erdiesteko eta, ondorioz, segurtasun juridikoa bermatu ahal izateko.

Atal horretan, eta kasu gehiegi jasotzeko arriskua gorabehera (izan ere, kasuak araudietan zehaztu ohi dira batik bat), zigor litekeen erabiltzaileen nahiz garraiarien ahalik eta jokabide zehatz gehien jasotzeko ahalegina egin da, arlo honetan ezinbestean nagusi behar duten Konstituzioko legezkotasun eta tipizitate printzipioak bermatu ahal izateko. Ildo horretatik, hiru arau-hauste mota bereizi dira –oso larriak, larriak eta arinak–, eta arau-hauste bakoitzeko mota arruntenak jaso ditugu, gerora etorriko diren araudiak bideratzeko.

Nolanahi ere, eta legezkotasun-printzipioa oso kontuan izanik, legean deskribatutako arau-hauste motak behar bezain zabal uzteko ahalegina egin da, horrela lege honetan arautzen den gaian parte hartzen dutenen ekintzak, zigor litezkeenetakoak badira, zigortzeko modua izateko.

Azkenik, adierazi beharra dago xedapen iragankorretan berariaz azaltzen dela legea araudiz garatzen ez den bitartean, garraioen arloan indarrean dagoen legeria aplikatu beharko dela.

I. KAPITULUA: ARAU OROKORRAK.

1. artikulua.– Legearen xedea.

Lege honen xedea da bidaiariak herri barruan eta herriz kanpo, Euskal Autonomia Erkidegoaren lurraldetik atera gabe, kotxez garraiatzeko zerbitzu publikoa arautzea.

2. artikulua.– Definizioak.

1.– Lege honetan ezarritako ondorioetarako, udalerri bakar baten barruan egindako garraio-zerbitzua hartuko da herri barruko garraiotzat, eta gainontzekoak herriz kanpoko garraio-zerbitzutzat joko dira.

2.– Garraio publikotzat inoren kontura diru-truke egindako garraio-zerbitzuak hartuko dira.

3.– Kotxetzat, lege honetan ezarritako ondorioetarako, honako ibilgailuok hartuko dira: pertsonak garraiatzeko sortu eta egin diren ibilgailu automobilak, motozikletak izan ezik, baldin eta gidariaren lekua barne dela bederatzi jarleku edo gutxiago badituzte.

II. KAPITULUA: ESKUMENEN ARAUBIDEA.

3. artikulua.– Eskumenen araubidea.

1.– Legea arau bidez garatzea eta goi-mailako ikuskaritza burutzea Eusko Jaurlaritzari dagokio, eta hori

rantizar una uniformidad en la regulación, establecida al más alto rango, lo que se considera imprescindible para el logro del objetivo de unificación y la consiguiente garantía de seguridad jurídica.

En esta sección, aun a riesgo de incurrir en un excesivo casuismo, más propio de la actividad reglamentaria, se ha querido definir el mayor número posible de comportamientos, tanto de los usuarios como de los transportistas, susceptibles de ser sancionados, a fin de garantizar los principios constitucionales de legalidad y tipicidad que deben inexcusablemente presidir esta materia. De esta suerte, bajo la distinción entre tres clases de infracciones –muy graves, graves y leves– se han recogido los tipos básicos de cada infracción, centrando su posterior desarrollo reglamentario.

Teniendo bien presente el principio de legalidad, se ha procurado, no obstante, establecer que el tipo de las diversas infracciones que se describen en la norma que se propone sea lo suficientemente amplio para otorgar la cobertura sancionadora necesaria a las conductas susceptibles de ser sancionadas y derivadas de la actuación de las personas intervinientes en la materia que se regula.

Por último señalar que en las disposiciones transitorias se contempla expresamente que, en tanto no se proceda al desarrollo reglamentario de la ley, se aplicará la normativa vigente en materia de transportes.

CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES.

Artículo 1.– Objeto de la ley.

El objeto de esta ley es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 2.– Definiciones.

1.– A los efectos de esta ley, se entiende por transporte urbano el que discurre íntegramente por el término municipal de un único municipio, teniendo el resto de los transportes la consideración de transporte interurbano.

2.– Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

3.– Son vehículos de turismo, a los efectos de esta ley, los vehículos automóviles distintos de las motocicletas concebidos y construidos para el transporte de personas con una capacidad igual o inferior a nueve plazas incluida la del conductor.

CAPÍTULO II: RÉGIMEN COMPETENCIAL.

Artículo 3.– Régimen competencial.

1.– Corresponde al Gobierno Vasco el desarrollo normativo de la ley así como la alta inspección, que se lle-

koordinazio-lana eginez eta legearen gai diren zerbitzuak ikuskatzeko planak atonduz burutuko du.

Plangintza orokorra ere Eusko Jaurlaritzak egingo du. Plangintza horretan sartuko dira, hala behar izanez gero, kontingenteak zehaztea, herriz kanpoko garraiorako gehienezko baimen-kopurua finkatzea, bai eta herriz kanpoko garraio-zerbitzuetarako tarifak ezartzea ere. Egiteko horretan betiere iritzia eskatu beharko die aurretiaz foru-aldundiei, udalei –Euskal Herrian ordezkaritza handiena duen udal-elkartearen bidez–, taxistei –arloan ordezkaritza handiena duten elkarteen bidez–, eta erabiltzaileei.

2.– Kasuan kasuko lurralde historikoko herriz kanpoko garraio-baimenak eman eta baliorik gabe uztea –kontingenterik izanez gero, horien arabera–, bai eta herriz kanpoko zerbitzuak ikuskatu eta zigortzea ere, lurralde historikoetako foru-aldundiei dagokie.

Horiei dagozkie, gainera, zerbitzu-eremu bateratuak eta araubide bereziko eremuak zehaztea, taxi-batzordeak sortzea eta lege honek eta aplikatu beharreko gainontzeko arauek agintzen dizkieten gainontzeko ahalmenak.

3.– Udalei, berriz, herri barruko garraioaren eremuan, garraio-lizentziak eman eta baliorik gabe uztea dagokie; zerbitzuen plangintza egin, ikuskatu eta zigortzea; tarifak ezartzea –prezioen kontrolari buruz legeriak ezarritakoaren arabera–, eta, behar izanez gero, gidarien gaitasunari buruzko egiaztagiriak ematea.

Udalei dagokie, gainera, taxi-zerbitzua emateko udal-ordenantza arautzailea egin eta onartzea, betiere lege honetan eta lege hau garatzeko arauetan ezarritakoari jarraikiz.

III. KAPITULUA: JARDUERAREN ARAUBIDE JURIDIKOA.

Lehenengo atala: Erabiltzaileak.

4. artikulua.– Erabiltzaileak.

1.– 3. artikuluan aipatutako herri-administrazioek erabiltzaileak jakinaren gainean izan beharko dituzte lege honen gai diren garraio-zerbitzuak emateko ezarriko diren arauei buruz.

2.– Erabiltzaileek zerbitzua erabiltzeko ezarriko diren arauak bete behar dituzte, baina, edonola ere, betebehar hauek izango dituzte:

a) Ibilgailua mugitzen ari den bitartean, ibilgailuan ez sartzea, ez irtetea, ez eta, horretarako bidezko arrazoirik ez badago, gidariaren arreta etengo duen edo haren lana oztopatuko duen ezer ez egitea. Ibilgailuaren gidariaren edo beste edozeinen segurtasunerako arriskua ekarriko duen ezer ez egitea.

vará a cabo mediante actuaciones de coordinación y la elaboración de planes de inspección de los servicios objeto de esta ley.

El Gobierno Vasco realizará también la planificación general, que supondrá, en su caso, la determinación de contingentes, número máximo de autorizaciones de transporte interurbano, así como la fijación de tarifas de transporte interurbano, siempre previa audiencia de las Diputaciones forales, de los Ayuntamientos, a través de la asociación de municipios más representativa del País Vasco, de los taxistas, a través de las asociaciones más representativas del sector, y de los usuarios.

2.– Corresponde a las Diputaciones forales de los territorios históricos el otorgamiento y anulación de las autorizaciones de transporte interurbano residenciadas en sus respectivos territorios, dentro de los contingentes, en su caso, así como la inspección y sanción de los servicios de carácter interurbano.

Les corresponde también el establecimiento de áreas de prestación conjunta y zonas de régimen especial, la creación de las Comisiones del Taxi y todas aquellas facultades que se les atribuyan por la presente ley y demás normativa de aplicación.

3.– Corresponde a los Ayuntamientos, dentro del ámbito del transporte urbano, el otorgamiento y anulación de licencias de transporte; la planificación, la inspección y sanción de los servicios; la fijación de tarifas, con sujeción a lo dispuesto en la legislación sobre control de precios, y la acreditación, en su caso, de la aptitud de los conductores.

Les corresponde también la elaboración y aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio, con sujeción a lo dispuesto en esta Ley y sus normas de desarrollo.

CAPÍTULO III: RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESEMPEÑO DE LA ACTIVIDAD.

Sección Primera: De los usuarios.

Artículo 4.– De los usuarios.

1.– Las Administraciones públicas señaladas en el artículo 3 deberán mantener informados a los usuarios de las condiciones en que se prestarán los servicios de transporte objeto de la presente ley.

2.– Los usuarios deberán cumplir las reglas de utilización del servicio que se establezcan, y en todo caso tendrán las siguientes obligaciones:

a) No subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento, ni realizar sin causa justificada acto alguno susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha. No realizar comportamiento alguno que implique peligro para la integridad física del conductor del vehículo o de otros.

b) Ibilgailua hondatu edo zikinduko duen ezer ez egitea, eta lizentzia edo baimena duen titularrarentzako edo, kasuaren arabera, gidariarentzako gogaikarri edo iraingarri gerta litekeen jarrerarik ez izatea.

Bigarren atala: Garraiariak.

5. artikulua.– Garraiariak.

Lege honetan ezarritako ondorioetarako, 2. artikuluan zehaztutako garraio-lanak egiten dituztenak hartuko dira garraiaritzat, baldin eta horretarako behar den lizentzia, eta –kasuaren arabera– baimena, badute.

6. artikulua.– Eskakizunak.

1.– Lege honetan adierazitako baimen eta lizentzien titular izan nahi duten pertsona fisikoek honako eskakizun hauek betetzen dituztela egiaztatu beharko dute

a) Lege honek eta aplikatu beharreko gainontzeko arauek zerga, lan, gizarte-segurantza eta administrazio alorrean ezartzen dituzten betebeharrak.

b) Indarrean dauden arauek garraio-mota hori egiteko erabili beharreko ibilgailuentzat ezartzen dituzten eskakizun teknikoak.

c) Garraio-zerbitzuaren ondorioz erabiltzaileei sor lekizkiekeen kalteen eta galeren ordainetarako erantzukizun zibileko asegurua izatea, araudiz ezarritako eran. Nahitaezkoa izango da halaber aseguru-poliza bat ituntzea, legeria bereziaren arabera estali behar diren gainontzeko arrisku guztiak estaltzeko.

2.– Eskakizun horiek betetzeari utziz gero, titulu gaitzaileak ezeztatu egingo dira, araudiz ezarritako eran.

Hirugarren atala: Administrazio-baldintzak.

7. artikulua.– Titulu gaitzaileak.

1.– Lege honen gai den jarduera burutzeko, arlo horretan eskumena duten Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioek lizentzia eta baimena ematea beharko da.

2.– Lizentziak herri barruko garraiorako balioko du; baimenak, berriz, lege honetan ezarritako eremuan, herriz kanpoko garraioa egiteko.

3.– Baimen eta lizentzia kopurua mugatu egin ahal izango da jendeari eskaini beharreko zerbitzuaren beharren arabera, eta kopuru hori finkatzeko, zerbitzua jaso behar duen biztanleria eta/edo eskualdeko egoera sozioekonomikoa hartuko da kontuan.

4.– Arau orokor gisa, zenbait eremutako zerbitzuak koordinatu ahal izateko, nahitaez lehenbizi eremu txikiagoko lizentzia edo baimena eskuratu beharko da, gero eremu zabalagokoa eskuratu ahal izateko. Zerbitzuak

b) No llevar a cabo acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos, ni mantener actitudes que puedan resultar molestas u ofensivas para el titular de la correspondiente licencia o autorización, o en su caso para el conductor del vehículo.

Sección Segunda: De los transportistas.

Artículo 5.– De los transportistas.

Son transportistas, a los efectos de la presente ley, los que, siendo titulares de la oportuna licencia, y autorización en su caso, efectúen las operaciones de transporte a que se refiere el artículo 2.

Artículo 6.– Requisitos.

1.– Podrán ser titulares de las autorizaciones y licencias a que se refiere esta ley las personas físicas que acrediten el cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Cumplir cuantas obligaciones de carácter fiscal, laboral, social y administrativo les sean impuestas por la presente ley y por la restante normativa que sea de aplicación.

b) Acreditar el cumplimiento de los requerimientos técnicos del vehículo que utilicen para la realización del transporte que sean exigibles por la normativa vigente.

c) Tener cubierta la responsabilidad civil por cuantos daños y perjuicios puedan causar a los usuarios con ocasión del servicio de transporte que realicen, de la forma que reglamentariamente se establezca. Será también obligatorio concertar la póliza de seguros que cubrirá todos los demás riesgos a los que obliga la legislación específica.

2.– El incumplimiento sobrevenido de estos requisitos dará lugar a la revocación de los títulos habilitantes, en la forma que reglamentariamente se establezca.

Sección Tercera: Condiciones administrativas.

Artículo 7.– Títulos habilitantes.

1.– El ejercicio de la actividad objeto de la presente ley estará sujeto a la preceptiva concesión de la licencia y autorización de las Administraciones competentes de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2.– La licencia habilitará para la realización de transporte urbano. La autorización habilitará para la realización de transporte interurbano en el ámbito al que se refiere esta ley.

3.– El número de autorizaciones y licencias se podrá limitar atendiendo a la necesidad y conveniencia del servicio a prestar al público, que vendrá determinada por criterios de población a la que haya que atender y/o las circunstancias socio-económicas que concurran en la zona.

4.– Con carácter general, por motivos de coordinación de servicios de diferente ámbito, se exigirá la obtención de las licencias o autorizaciones de menor ámbito para la concesión de las de ámbito superior. Re-

oso garrantzitsuak ez direlako edo zerbitzu-eskariarekin loturiko beste zerbaitengatik gerta liteke baldintza hori beharrezkoa ez izatea, eta kasu horiek araudiz arautuko dira.

8. artikulua.– Lizentziak eta baimenak.

1.– Lizentzia eta baimenek, bidaiariak kotxez garraiatzeko zerbitzu publikoa emateko, titular bakarra, gidari bakarra eta kotxe jakin bakarra baimenduko dute, eta, lizentzia edo baimena emango bada, hiru horiek araudiz ezarritako eran zehaztu beharko dira.

Pertsona bera ezingo da, inola ere, lizentzia bat baino gehiagoren titular izan.

2.– Lizentziak eta baimenak ezin izango dira eskualdatu, ondorengo kasuetan izan ezik:

a) Titularra hilez gero, alargunaren edo legezko oinordekoen alde.

b) Erretiroa hartzean.

c) a) idatz-zatian aipatutako alargunak edo oinordekoek ezin badute lizentzia jarduera bakar eta esklusiboz erabili.

d) Titularrak gaixotasun, istripu edo ezinbestekotzat jo daitezkeen beste arrazoiengatik laneko ezintasuna jaso badu.

e) Lizentziaren titularraren antzinatasuna hamar urtekoa baino handiagoa bada, kasu horretan titularrak toki-erakundearen baimena lortu ondoren, lizentzia eskualdatu ahal izango du, baina hamar urteko epean ez du lizentzia berririk eskuratzerik izango.

Eskualdatzaileak zein erosleak bete beharreko eskakizunak araudiz ezarriko dira. Nolanahi ere, eskualdaketek ibilgailu bakarrari dagozkion titulu guztiei eragingo diete.

3.– Titulu gaitzaileak aldian-aldian zein kasutan bisatu beharko diren, araudiz ezarriko da. Derrigorrezko den kasuetan eta ezarritako epeetan bisatzen ez bada, titulu gaitzailea ezeztatu egingo da.

Laugarren atala: Ibilgailua.

9. artikulua.– Ibilgailuak.

1.– Indarrean dagoen legerian ezarritako ezaugarriak betetzen dituzten kotxeak joko dira bidaiariak garraiatzeko egokitzat.

2.– Egoki deritzen baldintzak ezarri ahal izango dituzte udalek beren udal-arauetan, erabiltzaileei zerbitzu egokia emango zaiela bermatzeko.

Bosgarren atala: Gidariak.

10. artikulua.– Gidariak.

glamentariamente se regularán los supuestos en que tal condición no resulte necesaria por la escasa trascendencia de los servicios u otras circunstancias relacionadas con la demanda de los mismos.

Artículo 8.– De las licencias y las autorizaciones.

1.– Las licencias y autorizaciones ampararán exclusivamente el ejercicio de la actividad de transporte público de viajeros realizado en vehículos de turismo a un solo titular, realizada por un solo conductor y por medio de un solo y determinado vehículo, siendo presupuesto esencial para su otorgamiento la identificación de los mismos con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

Una misma persona no podrá ser, en ningún caso, titular de más de una licencia.

2.– Las licencias y autorizaciones serán intransmisibles, salvo en los siguientes supuestos:

a) Por fallecimiento del titular, a favor de su cónyuge viudo o los herederos legítimos.

b) En caso de jubilación.

c) Cuando el cónyuge viudo o los herederos a los que se refiere el apartado a) no puedan explotar la licencia como actividad única y exclusiva.

d) Cuando se imposibilite para el ejercicio profesional al titular por motivo de enfermedad, accidente y otros que puedan calificarse de fuerza mayor.

e) Cuando el titular de la licencia tenga antigüedad superior a diez años. Éste podrá transmitirla, previa autorización de la entidad local, no pudiendo obtener nueva licencia en el plazo de diez años.

Los requisitos específicos que deberán cumplir tanto el transmitente como el adquiriente se desarrollarán reglamentariamente. En todo caso, las transmisiones afectarán al conjunto de los títulos que correspondan a un mismo vehículo.

3.– Se determinarán reglamentariamente los supuestos y casos en que los títulos habilitantes hayan de ser visados periódicamente. La falta de visado, en los supuestos en que sea preceptivo y en los plazos que se establezcan, dará lugar a la revocación de los títulos habilitantes.

Sección Cuarta: Vehículo.

Artículo 9.– De los vehículos.

1.– Se consideran aptos para el transporte de viajeros los vehículos turismo que reúnan las características establecidas en la legislación vigente.

2.– Los Ayuntamientos, a través de su ordenamiento municipal, podrán determinar los requisitos que estimen oportunos con el objeto de garantizar una adecuada prestación del servicio a los usuarios.

Sección Quinta: Conductores.

Artículo 10.– De los conductores.

1.– Edozein zirkunstantzia edo arrazoi dela bide auto-taxi baten lizentziaren titular bilakatzen den pertsona orok berak eman beharko du nahitaez zerbitzua. Salbuespen gisa bakarrik eta araudiz ezartzen den eran (alargunak, titularraren baliaezintasun-egoera, lanerako ezintasun iragankorreko egoera eta zerbitzua norberak ematea eragozten duten ustekabeko egoerak) soldatapeko gidari bat (inoren konturako langilea) kontratatuta ustiatu ahal izango da lizentzia, baina lizentzia bakoitzak ezin izango du gidari bat baino gehiago atxikita eduki.

2.– Indarrean dagoen legerian ezarritako kasuan kasuko gidabaimena eduki beharko dute eta araudiz ezartzen diren lanbide-gaitasuneko eskakizunak bete beharko dituzte gidariek. Horretarako, lege honen gai diren zerbitzuei aplikatu beharreko arauak, ibilbideak eta kaleak ezagutzen dituztela egiaztatu beharko dute, eta, oro har, zerbitzua behar bezala emateko behar direnak ezagutzen dituztela.

3.– Nolanahi ere, lizentziaren eta baimenaren titularrak gidariari dagozkion lan eta gizarte-segurantza arloko legezko aginduak eta lege honen ondorio diren aginduak betetzen dituela egiaztatu beharko dio lizentzia edo baimena ematen duen organoari.

IV. KAPITULUA: ZERBITZUA EMATEKO BALDINTZAK.

11. artikulua.– Jarduera eta horretarako baldintzak.

1.– Lizentziak edo baimenak lege honek xede duen zerbitzua lege honen eta indarrean dauden gainontzeko arauen arabera emateko gaitzen du titularra.

2.– Orokorrean, lizentzia edo baimenaren titularra den pertsona orok lizentzia edo baimen hori emandako egunetik hasita 60 egun naturaleko epean ekin beharko dio, gehienez ere, zerbitzua emateari, salbu eta idatziz bidezko arrazoiak egiaztatzen badira lege honen 3. artikuluan adierazitako organo eskudunen aurrean.

3.– Zerbitzua dedikazio esklusiboz emango da, araudiz ezartzen diren kasuetan izan ezik. Kasu horiek finkatzeko erabakigarriak izango dira zerbitzua ematen den inguru horretako baldintza sozioekonomikoak edo biztanle-urritasuna.

4.– Arau bidez ezartzen diren ordutegi, txanda, opor eta etenaldien araubidearen arabera emango dira zerbitzuak.

12. artikulua.– Zerbitzua kontratatzea.

1.– Herri barruan eta herriz kanpo kotxez egiteko garraio-zerbitzuak pertsonak eta horien ekipajeak garraiatzeko izango dira, eskuarki.

1.– Toda persona que devenga, por cualquier circunstancia o causa, titular de una licencia de auto-taxi tendrá la obligación de prestar el servicio personalmente. Sólo excepcionalmente, y en la forma en que se fije reglamentariamente (viudas/os, situaciones de invalidez del titular, incapacidad laboral transitoria y aquellas situaciones sobrevenidas que impidan la prestación personal del servicio), podrá explotarse la licencia mediante la contratación de un conductor asalariado (trabajador por cuenta ajena), no pudiendo cada licencia tener adscrito más que un solo conductor.

2.– Los conductores deberán poseer el permiso de conducción correspondiente establecido en la legislación vigente y cumplir los requisitos de aptitud profesional que puedan establecerse reglamentariamente, que vendrán determinados por la acreditación de conocimientos relativos a la normativa aplicable a los servicios objeto de la ley, itinerarios y callejero, y en general los necesarios para la correcta prestación del servicio.

3.– En todo caso, el titular de la licencia acreditará ante el organismo otorgante de la misma y de la autorización el cumplimiento de las prescripciones legales en materia laboral y de seguridad social, así como las que se deriven de la presente ley, relativas al conductor.

CAPÍTULO IV: CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Artículo 11.– Desempeño de la actividad y requisitos para su ejercicio.

1.– La titularidad de una licencia o autorización habilita a su poseedor para prestar el servicio objeto de la presente ley, de conformidad a su articulado y al resto de la normativa vigente.

2.– Con carácter general, toda persona titular de una licencia y autorización tendrá la obligación de iniciar la prestación del servicio en el plazo máximo de 60 días naturales desde la fecha de notificación de la concesión de las mismas, salvo que se acrediten razones justificadas y por escrito ante los órganos competentes señalados en el artículo 3 de la presente ley.

3.– La prestación del servicio se realizará en régimen de exclusiva dedicación, salvo en los supuestos que reglamentariamente se establezcan, y que vendrán determinados por la concurrencia de circunstancias socio-económicas o de escasa población de la zona a que afecte.

4.– La prestación del servicio se realizará cumpliendo el régimen de horarios, turnos, vacaciones y periodos de interrupción que puedan establecerse normativamente.

Artículo 12.– Contratación del servicio.

1.– Los servicios que se presten al amparo de esta ley se realizarán, con carácter general, mediante la contratación de la capacidad total del vehículo.

2.– Jarleku bakoitzari dagokiona ordainduz zerbitzua jarlekuka kontratatzea zein kasu berezitan baimendu ahal izango den, araudiz ezarriko da.

13. artikulua.– Zerbitzuaren xedea.

1.– Herri barruan eta herriz kanpo kotxez egiteko garraio-zerbitzuak pertsonak eta horien ekipajeak garraiatzeko izango dira, eskuarki.

2.– Enkarguak egiteko garraio-zerbitzua ere arautu ahal izango da araudiz, batez ere zerbitzu horiek eskaini nahi diren eskualdeetako baldintza sozioekonomikoak eta biztanleria kontuan izanik. Enkarguak egiteko garraio-zerbitzua ematea aukerakoa izango da taxilariarentzat.

14. artikulua.– Zerbitzua ematea.

1.– Garraiaria derrigortua dago eskatzen zaion zerbitzua ematera, betiere 4. artikuluan erabiltzaileentzat aurreikusitako betebeharretara egokitzen bada eskatzen zaiona.

2.– Garraiariak ezin izango du ibilgailuarentzat baimenduriko jarleku-kopurua baino bidaiari gehiago garraiatu.

3.– Garraiariak zerbitzua emateari uko egin ahal izango dio, baldin eta zerbitzua legez kanpoko zerbaitetarako bada edo arriskua badu bidaiarien, gidariaren edo beste batzuen segurtasun edo osasunerako edo ibilgailuak kalteak izateko.

4.– Garraiariak zerbitzua emateari uko egiten badio, zerbitzua ez emateko arrazoia azaldu beharko dio idatziz erabiltzaileari, hark hala eskatuz gero.

5.– Garraiariak ahalik eta arreta handiena jarri beharko du zerbitzuak emateko araubidea ondo betetzeko, eta gidariak gizalegez jokatu beharko du erabiltzaileekin.

6.– Eskola-garraioko edo adin txikikoen garraioko zerbitzuak ematen direnean, garraio horien segurtasuna erregulatzeko arauek agindutako baldintza guztiak bete beharko dira.

15. artikulua.– Agiriak.

Zerbitzua ematen duenak ibilgailuan eraman beharko ditu –agerian, hala behar izanez gero– eta erabiltzaileen eta ikuskaritzakoen eskura izan beharko ditu derrigorrezko lizentzia eta baimenak, indarrean dauden tarifak eta araudiz edo titulu gaitzaileen arabera derrigorrezko diren bestelako agiri guztiak.

16. artikulua.– Zerbitzu-motak: orokorrak eta berezituak.

1.– Bidaiariak kotxez garraiatzeko zerbitzuen barruan bi mota bereiz daitezke:

a) Zerbitzu orokorrak.

2.– Reglamentariamente se determinarán los supuestos excepcionales en que se podrá autorizar la contratación de servicios por plaza con pago individual.

Artículo 13.– Objeto del servicio.

1.– Los servicios de transporte público urbano e interurbano en vehículos de turismo se prestarán ordinariamente a las personas con sus equipajes.

2.– Reglamentariamente podrá regularse la realización del servicio de transporte de encargos, en atención a las circunstancias socio-económicas y de población de los municipios donde se hayan de prestar fundamentalmente los servicios. La realización del servicio de transporte de encargos será opcional para el taxista.

Artículo 14.– Prestación del servicio.

1.– El transportista está obligado a prestar el servicio que se le demande, siempre que la solicitud del mismo se acomode a las obligaciones previstas en el artículo 4 para los usuarios.

2.– El transportista no podrá transportar un número de viajeros superior al de las plazas autorizadas al vehículo.

3.– El transportista podrá negarse a la prestación del servicio cuando éste sea demandado para fines ilícitos, así como cuando concurran circunstancias de riesgo para la seguridad o integridad física de los viajeros, del conductor o de otras personas o para la integridad del vehículo.

4.– En caso de negativa del transportista a la prestación del servicio, vendrá obligado a expresar al usuario la causa de este hecho por escrito, si así se le demanda.

5.– El transportista deberá observar el máximo cuidado para el mejor cumplimiento del régimen de prestación de los servicios, y el conductor observará un comportamiento correcto con los usuarios.

6.– En los casos en los que se realicen servicios de transporte escolar o de menores, se deberán cumplir todos aquellos requisitos que con arreglo a las normas que regulan la seguridad de dichos transportes son preceptivos.

Artículo 15.– Documentación.

El prestatario del servicio deberá portar en el vehículo, en su caso de forma visible, y mantener a disposición de los usuarios y de la inspección las licencias y autorizaciones preceptivas, las tarifas vigentes y todos aquellos otros documentos que reglamentariamente o de acuerdo con los títulos habilitantes resulten preceptivos.

Artículo 16.– Clases de servicios: generales y especializados.

1.– El servicio de transporte de viajeros en automóviles de turismo puede prestarse bajo alguna de las siguientes modalidades:

a) Servicios generales.

b) Zerbitzu berezituak: hartakotzat hartuko dira eskakizun arruntez gainera bestelako eskakizunak dituzten ibilgailu eta/edo gidariak behar dituzten zerbitzuak.

2.-Zerbitzu berezi horiek eman ahal izateko titulu gaitzaileak eta zerbitzua emateko araubide juridikoa araudiz ezarriko dira.

V. KAPITULUA: TARIFEN ARAUBIDEA.

17. artikulua.– Tarifak.

1.– Erabilera esklusiboko zerbitzuen tarifak.

Auto-taxi zerbitzua ematea tarifa bati lotuta egongo da, eta eskumena duen organoak aldiro errebisatu eta onartu beharko du tarifa hori. Aipatutako tarifa loteslea eta derrigorrezkoa izango da herri barruko bidaietan auto-taxien gidarientzat eta bidaiariarentzat. Herriz kanpoko bidaientzat tarifa-erregimen desberdina zehaztuko da eta era berean loteslea eta derrigorrezkoa izango da.

Hala eta guztiz ere, posible izango da tarifa azpitik itundutako prezioekin herriz kanpoko erabilera esklusiboko garraioak egitea; kasu horretan ez da derrigorrez erabiliko taximetroa, baina itundutako prezioa idatziz agertzen duen agiria zerbitzuak dirauen artean kotxean eraman beharra izango da.

2.– Jarlekuka egindako garraio-zerbitzuen tarifak.

Zerbitzu hau burutzeko baimena ematen dion kontratuan azaltzen den tarifapean egingo da garraioa, betiere tarifari buruz eskumena duen organoak onartuta.

3.– Zerbitzu berezien tarifak.

Auto-taxiaren babespean burututako garraio bereziaren tarifa garraio berezientzat aurreikusitakoa izango da.

4.– Tarifek ekoizpen eta antolaketa egoera normal bateko benetako kostu guztiak hartu beharko dituzte, eta amortizazio egoki bat egiteko eta enpresarentzako arrazoizko mozkinak emateko modukoak beharko dute, bai eta zerbitzua edo jarduera egoki burutzeko modukoak ere.

5.– Tarifak 3. artikuluan xedatutakoaren arabera eskumena duen organoak finkatuko ditu, garraiariei eta erabiltzaileei entzun ondoren, eta aldian-aldian berrikusi egingo dira, kostuen egituraren osagaietan izandako gorabeherak kontuan izanik, baldin eta horiek zerbitzuaren edo jardueraren oreka ekonomikoan eragin nabarmenik badute.

6.– Politika ekonomikoa dela-eta garraioaren prezioa ere prezioen arau orokorretan jasotako eskuhartze modalitateren batean sartuta dagoenean, tarifen gaineko eskumena duen organoak tarifak ezarri edo aldatuko baditu, prezioak kontrolatzeko eskumena duten organoen onespena beharko du lehenengo.

b) Servicios especializados, entendiendo por tales los que requieran vehículos y/o conductores con requisitos diferentes a los ordinarios.

2.– Los títulos habilitantes para la prestación de los citados servicios especializados, así como el régimen jurídico de prestación de los mismos, se desarrollarán reglamentariamente.

CAPÍTULO V: RÉGIMEN TARIFARIO.

Artículo 17.– De las tarifas.

1.– Tarifas de los servicios de uso exclusivo.

La prestación del servicio de auto-taxi estará sujeta a tarifa, la cual deberá ser revisada periódicamente y aprobada por la autoridad competente. En los recorridos urbanos, dicha tarifa será vinculante y obligatoria para los conductores de auto-taxi y para los usuarios. Se establecerá un régimen tarifario distinto para los recorridos interurbanos, que, asimismo, será vinculante y obligatorio.

No obstante, podrán realizarse transportes interurbanos de uso exclusivo con precios pactados por debajo de la tarifa, lo cual exonerará de llevar en funcionamiento el aparato taxímetro, siempre y cuando exista constancia escrita del precio pactado y se lleve a bordo dicho documento durante la realización el servicio.

2.– Tarifas de los servicios de transporte por plaza.

El transporte será efectuado con la tarifa prevista en el contrato que le autoriza a realizar dicho servicio, la cual deberá ser en todo caso aprobada por la autoridad competente en materia de tarifas.

3.– Tarifas de los servicios especiales.

El transporte especializado que se efectúe al amparo de una licencia de auto-taxi debe realizarse con la tarifa prescrita para los servicios especializados.

4.– Las tarifas deberán cubrir la totalidad de costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, así como una correcta prestación del servicio o realización de la actividad.

5.– Las tarifas se fijarán por el órgano competente según lo dispuesto en el artículo 3, con audiencia de transportistas y usuarios, y serán revisadas periódicamente, teniéndose en cuenta las variaciones que hayan sufrido las partidas que integran la estructura de costes y que supongan alteración significativa del equilibrio económico del servicio o actividad.

6.– Cuando por razones de política económica el precio de los transportes estuviera incluido en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios, el órgano competente para fijar tarifas deberá someter el establecimiento o modificación de las mismas a los órganos competentes sobre control de precios.

7.– Debekatua dago indarrean dauden arauetan eta administrazioaren derrigorrezko baimenean jasota ez dauden gehigarriak kobratzea.

8.– Araudiz zehaztuko da behin zerbitzu bat kontratatu ondoren taximetroa zein momentutan jarri beharko den abian.

VI. KAPITULUA: ZERBITZUEN INTERAKZIOA.

18. artikulua.– Zerbitzuaren lurralde-eremua.

1.– Jarduera burutzeko baimena zein udalerritakoa den, udalerri horretan bertan hasi beharko da lege honetan araututako zerbitzua.

2.– Salbuespen izango dira honako zerbitzuok: zerbitzu-eremu bateratuetan eta araubide bereziko eremuetan egitekoak; aurretiazko kontratazio bidez egitekoak; lizentzia edo baimenik ez den inguruetan egin beharrekoak, eta araudiz ezarritakoaren araberako zerbitzu berezituak.

19. artikulua.– Zerbitzu-eremu bateratuak.

1.– Zerbitzu-eremu bateratuak kasuan kasuko foru-aldundiek mugatuko dituzte, bai beren kabuz, bai eremu horretako udalek hala eskatuta. Foru-aldundiek beren kabuz jarduten badute, ukitutako udalen %50en onespena beharko dute gutxienez, eta, gainera, udal horiek eremuko biztanleen %75 hartu beharko dute.

2.– Zerbitzu-eremu bateratuak hainbat udalerritako zerbitzuen artean interakzioa edo elkarrekiko eragina dagoenean ezarriko dira, zerbitzuen antolaketa egokiak udalerri bakoitzaren interesak gainditzen dituenean.

3.– Eremu horietako zerbitzuak ere lege honetan ezarritako araubidearen menpe egongo dira.

4.– Zerbitzu-eremu bateratuak lurralde historiko bat baino gehiago ukitzen dituenean, artikulu honen arabera foru-aldundiei agindutako eginkizunak Eusko Jaurlaritzak hartuko ditu, eta horrek zuzenean burutuko ditu edo kasuan kasuko foru-aldundien esku utziko ditu.

20. artikulua.– Araubide bereziko eremuak.

1.– Araubide bereziko eremuak honako kasu hauetan ezarriko dira: portu, aireportu, trenbide edo autobus geltoki, ospitale, azoka edo antzekoen ondorioz edo bi udalerri edo gehiagoren arteko trafiko-interakzioa dela eta, trafiko handia sortzen bada udalerri batzuetatik besteetara eta zentro horiek dauden udalerrietako baimen eta lizentzien titularrak nahikoa ez badira eremu horietako eskariari behar bezala erantzuteko.

7.– Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la vigente normativa ni amparados por la preceptiva autorización administrativa.

8.– Reglamentariamente se determinará cuál debe ser el momento en que, contratado un servicio, se pondrá en marcha el taxímetro.

CAPÍTULO VI: INTERACCIÓN DE SERVICIOS.

Artículo 18.– Ámbito territorial del desempeño del servicio.

1.-Los servicios regulados en la presente ley deberán iniciarse en el término municipal a que corresponda la licencia que ampare el desempeño de la actividad.

2.– Se exceptúan, en su caso, los servicios realizados en áreas territoriales de prestación conjunta y zonas de régimen especial y aquellos otros en que exista contratación previa o hayan de cubrir zonas carentes de licencias o autorizaciones, y los servicios especiales, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

Artículo 19.– Áreas territoriales de prestación conjunta.

1.– Son áreas territoriales de prestación conjunta las que así se determinen por las respectivas Diputaciones forales, bien de oficio, bien a instancia de los Ayuntamientos a que el área se refiera. En el supuesto de actuación de oficio, lo será con la anuencia de al menos el 50% de los Ayuntamientos afectados, que a su vez supongan el 75% de la población existente en el área.

2.– Las áreas territoriales de prestación conjunta se establecerán en las zonas en que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de varios municipios, de manera que la adecuada ordenación de los mismos trascienda el interés de cada uno de ellos.

3.– La prestación de servicios en las citadas áreas estará sujeta igualmente al régimen establecido en la presente ley.

4.– Cuando el área territorial de prestación conjunta afecte a más de un territorio histórico, las funciones atribuidas en este artículo a las Diputaciones forales serán ejercidas por el Gobierno Vasco, que podrá llevarlas a cabo por sí mismo o bien delegarlas en las Diputaciones forales correspondientes.

Artículo 20.– Zonas de régimen especial.

1.– Las zonas de régimen especial se establecerán cuando, como consecuencia de actividades tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, centros hospitalarios, ferias, mercados u otras similares, o cuando por existir interacción de tráfico entre dos o más municipios, se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios y que no se encuentre suficientemente atendido por personas titulares de autorizaciones y licencias correspondientes a municipios en que dichos centros están situados.

2.– Araubide bereziko eremuak kasuan kasuko foru-aldundiek mugatuko dituzte, ukitutako udalen txostena jaso ondoren, eta eremu horietan, lizentzia garraioa hasi behar den udalerrikoa ez izan arren, ibilgailuek berdin eman dezakete zerbitzua.

VII. KAPITULUA: ERAKUNDEEN ARTEKO HARREMANAK. LURRALDE HISTORIKOETAKO TAXI BATZORDEAK.

21. artikulua.– Erakundeen arteko harremanak.

Lege honetan arautzen diren zerbitzuen gainean eskumenak dituzten administrazioen arteko koherentzia, lankidetza eta koordinazioa bermatu ahal izateko, arautu beharreko gaiei buruzko konferentziak antolatuko dira. Eusko Jaurlaritzan garraio arloan eskumena duten organoek egingo dute biltzar horietarako deia.

22. artikulua.– Taxi-batzordeak.

1.– Lurralde historiko bakoitzean taxi-batzorde bat sortuko du foru-aldundiak.

2.– Taxi-batzordeak izango dira, lurralde historiko bakoitzean, administrazioen kontsulta eta aholkularitzarako organo, lege honek araututakoaren barruan.

3.– Legez edo araudiz eman lekizkiokeen eskumenak gorabehera, taxi-batzordeak kasuan kasuko administrazio-organoari, nahitaez, aholkua eman beharko dio txosten bidez, ondoren zehaztuko diren kasu hauetan:

a) Udalerri edo zerbitzuen lurralde-eremu bateratu bakoitzean gehienez ere zenbat lizentzia edo baimen izan behar diren zehazteko.

b) Zerbitzu berezituak antolatzeko.

c) Zerbitzu-eremu bateratuak eta araubide bereziko eremuak sortzeko.

4.– Gainera, zerbitzua emateko era desberdinei, lizentzien eskualdaketari edo gaitasun-ziurtagiriei buruz interesgarritzat jotzen dituen alderdien gaineko aholkuak emango dizkie eskumena duten administrazioei, garraiariei, langileei eta erabiltzaileei.

5.– Lege honen gaiaren inguruan edo zerbitzuak garatzeko interesgarri jotzen duen beste edozein alderdi buruzko txostenak ere egin ahal izango ditu.

6.– Taxi-batzordea Eusko Jaurlaritzaren, kasuan kasuko foru-aldundiaren, udalen –gutxienez horietako bat lurralde historikoko hiriburuaren ordezkaria izango da– eta erabiltzaileen eta taxi-arloaren ordezkariek osatuko dute.

7.– Batzordearen jarduera-araubidea azaroaren 26ko 30/1992 Legean kide anitzeko organoentzat ezarritakoari lotuko zaio.

2.– Son zonas de régimen especial aquellas determinadas por las respectivas Diputaciones forales, previo informe de los Ayuntamientos a que afecten, y en las cuales los vehículos con licencia de distintos municipios a aquellos en que se origine el servicio pueden prestar los oportunos servicios.

CAPÍTULO VII: RELACIONES INTERINSTITUCIONALES. LAS COMISIONES DEL TAXI DE LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS.

Artículo 21.– Relaciones interinstitucionales.

A fin de garantizar la coherencia, colaboración y coordinación de las distintas Administraciones con competencias en los servicios a los que se refiere esta ley, se convocarán conferencias sobre las materias objeto de regulación. Su convocatoria se realizará por los órganos competentes en materia de transportes del Gobierno Vasco.

Artículo 22.– Comisiones del Taxi.

1.– En cada territorio histórico, la respectiva Diputación foral creará una Comisión del Taxi.

2.– Las Comisiones del Taxi serán, dentro de cada ámbito territorial, el órgano consultivo y asesor de las diversas instancias administrativas en el marco de la regulación de la presente ley.

3.– Sin perjuicio de otras competencias que por ley o reglamento le sean atribuidas, la Comisión del Taxi prestará asesoramiento al órgano administrativo correspondiente, con carácter preceptivo, mediante informe emitido al efecto, en los siguientes supuestos:

a) Número máximo de licencias o autorizaciones que deban existir para realizar servicios en cada municipio o zona de prestación del servicio.

b) Organización de los servicios especializados.

c) Creación de áreas territoriales de prestación conjunta y zonas de régimen especial.

4.– Asimismo, asesorará a las Administraciones competentes y a los transportistas, trabajadores y usuarios de cuantos extremos considere de interés en relación con las diferentes modalidades de prestación de los servicios, transmisión de licencias y obtención de los certificados de aptitud.

5.– Podrá también emitir informe sobre cualquier asunto de interés relativo a la materia de la presente ley o al desenvolvimiento de los distintos servicios.

6.– En la Comisión del Taxi estarán representados el Gobierno Vasco, la Diputación foral correspondiente, los Ayuntamientos, siendo al menos uno de éstos el representante de la respectiva capital, y los representantes de los usuarios y del sector del taxi.

7.– Su régimen de funcionamiento se ajustará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, para los órganos colegiados.

VIII. KAPITULUA: KONTROL, IKUSKARITZA ETA ZIGOR ARAUBIDEA.

Lehenengo atala: Kontrol-araubidea.

23. artikulua.– Administrazioak jarduera kontrolatzea.

1.– Lege honetan araututako jarduerak administrazioak kontrolatuko ditu araudiz ezarriko den eran.

2.– Kontrol horrek erabiltzaileen eskubideak indarrean dagoen legeriaren arabera babesten direla bermatuko du, eta erabiltzaileen eskubideei kalterik ez egiteko baliabide egokiak jarriko ditu.

Bigarren atala: Ikuskaritza.

24. artikulua.– Administrazioaren ikuskaritza-lana.

1.– Lege honetan araututako zerbitzuak 3. artikuluan xedatutakoaren arabera eskumena duten administrazioko organoek ikuskatuko dituzte. Ikuskatzaileak agintari publikotzat joko dira ondorio guztietarako, eta independentzia osoa izango dute beren lanean.

2.– Garraiariek, gidariek eta, oro har, lege honetan araututako zerbitzuak ematen parte hartzen duen edonork ikuskatzaile-lana agindu zaionari derrigor utzi beharko dio ibilgailua eta lege honen eta lege hau garatzeko xedapenen arabera derrigorrezko diren agiriak ikusten, bai eta baimena edo lizentzia behar duten gainetiko instalazioak ikusten ere.

3.– Ikuskatzaileek garraioa zaintzeko ardura duten administrazioko organoen laguntza izango dute, eta ikuskaritza eta zainketa lana koordinatuta egingo dira.

Hirugarren atala: Zigor-araubidea.

25. artikulua.– Administrazio-erantzukizuna.

Lege honetan eta lege hau garatzeko arauetan ezarritakoa hausteagatiko administrazio-erantzukizuna Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigortzeko Ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legean xedatutakoak arautuko du.

26. artikulua.– Garraio arloko arau-hausteak. Motak.

Kotxe bidezko garraio-zerbitzuen gaineko arauen aurkako arau-hausteak oso larriak, larriak eta arinak izan daitezke.

1.– Honako hauek arau-hauste oso larriak dira:

a) Beharrezko lizentzia edo baimena izan gabe edo horiek iraungi ondoren zerbitzua ematea.

b) Beste pertsona batzuen izenean emandako lizentzia edo baimena erabiltzea, edo, zerbitzua emateko, ti-

CAPÍTULO VIII: RÉGIMEN DE CONTROL, INSPECCIÓN Y SANCIÓN.

Sección Primera: Régimen de control.

Artículo 23.– Control de la actividad por la Administración.

1.– Las actividades reguladas en esta ley se someterán al pertinente control administrativo en la forma que reglamentariamente se determine.

2.– Dicho control garantizará la adecuada protección de los usuarios de acuerdo con la legislación vigente, facilitando los medios oportunos para que éstos no vean vulnerados sus derechos.

Sección Segunda: Inspección.

Artículo 24.– Función inspectora de la Administración.

1.– La inspección de los servicios regulados en esta ley será ejercida por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 3. Los inspectores tendrán la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en su actuación.

2.– Los transportistas y conductores y, en general, cuantos intervengan en la prestación de los servicios regulados en la presente ley tienen la obligación de facilitar a quien tenga encomendada la función inspectora, el acceso a los vehículos y a la documentación que de acuerdo con esta ley y las disposiciones que la desarrollen sea obligatoria, así como a las instalaciones que hayan de ser objeto de autorización o licencia.

3.– La Inspección contará con la colaboración de los órganos administrativos encargados de la vigilancia del transporte, coordinando la actividad de inspección con la de vigilancia.

Sección Tercera: Régimen sancionador.

Artículo 25.– Responsabilidad administrativa.

La responsabilidad administrativa por las infracciones a lo establecido en la presente ley y las normas de desarrollo se regirá por lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la Potestad Sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Artículo 26.– Infracciones del transporte. Sus clases.

Las infracciones de las normas reguladoras de los servicios de transporte en automóviles de turismo se clasifican en muy graves, graves y leves.

1.– Se considerarán infracciones muy graves:

a) La realización de los servicios careciendo de las preceptivas licencias o autorizaciones, o cuando las mismas hayan caducado.

b) La utilización de licencias o autorizaciones expedidas a nombre de otras personas, o la conducción del

tularra edo izendaturiko gidaria ez den beste norbaitek gidatzea ibilgailua.

c) Ikuskaritza, zaintza eta kontrol zerbitzuen lana zaildu edo horri ezetza ematea, eta, hortaz, araudiz dagozkien egitekoak betetzea eragoztea.

d) Lege honetan ezarritako zerbitzuak ematekoan lege-hauste penalak egitea, otsailaren 20ko 2/1998 Legearen 18. artikuluan xedatutakoaren arabera.

e) Kotxearen derrigorrezko asegururik ez izatea.

f) Arau-hauste larri bat egitea, baldin eta horren erantzulea artikulu honen 2. paragrafoko letra berean tipifikaturiko arau-hauste larria egiteagatik aurreko urtebetean zigortua izan bada administrazioaren eta/edo epaileen erabaki irmo bidez.

g) Ibilgailua mozkortuta edo sorgorgarrien eraginpean gidatzea.

2.– Honako hauek arau-hauste larriak dira:

a) Lizentzietan eta baimenetan jasotako ibilgailuekin ez besteren batekin egitea garraio-lana, eta titulu gaitzaile horietan ezarritako lurralde-eremua ez errespetatzea.

b) Lege honetan araututako jardueretan dedikazio esklusibo eta osoz ez jardutea, eta lizentzia eta baimen horietan jaso gabeko zerbitzuak egitea, lege honetan eta lege hau garatzeko araudian xedatutakoa ez betez.

c) Baimena jaso ondoren zerbitzua ematen ez hastea eta/edo hirurogei egun naturaleko epean gelditua egotea, horretarako bidezko arrazoirik izan gabe.

d) Zerbitzuari buruzko kexa eta erreklamazioak aurkezteko behar dituzten agiriak ez uztea edo eskuratzeko oztopoak jartzea erabiltzaileei. Kexa edo erreklamazio horiek administrazioari ezkutatzea edo, arrazoirik gabe, araudiz xedatuko denaren arabera horien berri ematea luzatzea.

e) Derrigorrezko zerbitzuak ez ematea, eta, administrazioak halakorik ezarriz gero, ordutegiak eta atsedenak koordinatzeko araubidea ez betetzea.

f) Erabiltzaileen zerbitzu-eskaerei jaramonik ez egitea, eta bidaiariak, eskatu duten zerbitzua bukatu gabe, baztertuta uztea, 4. eta 14. artikuluetan aurreikusitako egoeraren bat gertatu ezik.

g) Tarifen araubidea ez betetzea.

h) Zerbitzuak egiteko ibilbide ezegokiak, erabiltzaileen interes ekonomikoarentzako kaltegarriak edo erabiltzaileek esandakoaren kontrakoak aukeratzea, horretarako bidezko arrazoirik izan gabe.

i) Zerbitzua kontratatu duen bidaiariak berekin ekarri ez duen beste norbait hartzea ibilgailuan.

vehículo realizando servicios por personas distintas del titular de la licencia o del conductor designado al efecto.

c) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección, vigilancia y control, que impida el ejercicio de las funciones que reglamentariamente tengan atribuidas.

d) La comisión de ilícitos penales con motivo de la prestación de los servicios objeto de esta ley, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero.

e) Carecer del seguro obligatorio del automóvil.

f) La comisión de una infracción grave, cuando en los doce meses anteriores a la misma su responsable haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme en vía administrativa y/o vía judicial, por infracción grave tipificada en la misma letra del párrafo 2 del presente artículo.

g) Conducir el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes.

2.– Se considerarán infracciones graves:

a) La prestación de servicios con vehículos distintos a los adscritos a las licencias y autorizaciones, así como el incumplimiento del ámbito territorial de dichos títulos habilitantes.

b) El incumplimiento del régimen de plena y exclusiva dedicación al ejercicio de las actividades reguladas en esta ley, así como la prestación de servicios no amparados por las mismas, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley y su desarrollo reglamentario.

c) La falta de inicio de los servicios una vez autorizados y/o la paralización de los mismos en el plazo de sesenta días naturales, sin causa justificada.

d) La negativa u obstaculización a los usuarios de la disposición de la documentación destinada a quejas y reclamaciones relativas al servicio. La ocultación o demora injustificada en la puesta en conocimiento de la Administración de dichas reclamaciones o quejas, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

e) El incumplimiento de los servicios obligatorios y del régimen de coordinación de horarios y descansos establecidos en su caso por la Administración.

f) La desatención de las solicitudes de servicio de los usuarios, y el abandono de los viajeros sin rendir el servicio para el que fuera requerido, salvo que concurra alguna de las circunstancias previstas en los artículos 4 y 14.

g) El incumplimiento del régimen tarifario.

h) La realización de servicios por trayectos o itinerarios inadecuados, lesivos económicamente para los intereses del usuario o desatendiendo sus indicaciones, sin causa justificada.

i) La ocupación de asientos por terceras personas ajenas al viajero que hubiera contratado el servicio.

j) Ibilgailuak dituen jarlekuak banaka kontratatzea, bete beharreko arauetan jasotako kasuak ez badira.

k) Hitz edo keinu zakarrak erabiltzea, eta erabiltzaileei, oinezkoei edo beste ibilgailuetako gidariei mehatxu egitea.

l) Ibilgailuan utzitako gauzak gordetzea, eskumena duen organoari hirurogeita hamabi orduko epean jakinarazi gabe.

m) Taximetro eta/edo modulurik ez izatea, ez erabiltzea edo behar bezala ez ibiltzea; ibilgailuan derrigor eraman beharreko beste edozein kontrolbide edo tresna ez izatea edo manipulatuta izatea, eta tresna horientzat edo ibilgailuentzat agindutako azterketak ez egitea.

n) Bidaiariak lizentzia eman den herritik kanpo hartzea, bete beharreko arauetan baimenduriko kasua ez bada.

ñ) Lege honetan eta lege hau garatzeko arauetan aurreikusitako derrigorrezko aseguruak ez egitea.

o) Baimenduriko bidaiariak baino gehiago garraiatzea.

p) Aurreko urtebetean artikulu honen 3. paragrafoko letra batean tipifikaturiko arau-hauste arina egiteagatik administrazioaren eta/edo epaileen behin betiko erabaki bidez zigortu duten titular horrek berriro ere arau-hauste bera egitea.

3.– Honako hauek arau-hauste arinak dira:

a) Araudiz exijitutako agiriak zerbitzua ematen den bitartean ez eramatea ibilgailuan.

b) Agiriak agerian ez eramatea, derrigorrezkoa den kasuetan.

c) Administrazioari nahitaez jakinarazi beharreko datuak ez ematea.

d) Erabiltzaileekin edo hirugarrenekin begirunerik gabe portatzea, baldin eta larritzat tipifikatzeko arinegia bada.

e) Titulu gaitzaileak ez bisatzea horretarako ezarritako epean.

f) Gidaria bera txukun ez joatea, eta ibilgailua barrutik nahiz kanpotik garbi ez izatea.

g) Araudiz ezarriko den kopururainoko trukerik (txanpon edo billetetan) ez ematea erabiltzaileari.

h) Aurreko zenbakian aurreikusitako arau-hausteak, baldin eta arau-hausteen izaeragatik edo inguruabarrengatik arintzat jo balitezke, otsailaren 20ko 2/1998 Legearen 14. artikuluan xedatutakoa aplikatu behar den kasuetan.

j) La contratación individual por plaza de la capacidad del vehículo, fuera de los supuestos contemplados en la normativa de aplicación.

k) El empleo de palabras o gestos groseros y amenazas a los usuarios, viandantes o conductores de otros vehículos.

l) La retención de cualquier objeto abandonado en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente dentro de las setenta y dos horas siguientes.

m) La carencia de taxímetro y/o módulo, su no utilización o su inadecuado funcionamiento, así como la carencia, falseamiento o manipulación de cualquier instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, y el no sometimiento de tales instrumentos o de los vehículos a las revisiones preceptivas.

n) La recogida de viajeros fuera del municipio otorgante de la licencia, salvo en los supuestos autorizados en la normativa de aplicación.

ñ) La no suscripción de los seguros que haya obligación de realizar, según lo previsto en la presente ley y en su normativa de desarrollo.

o) El transporte de mayor número de viajeros que los autorizados.

p) La comisión de una infracción leve, cuando en los doce meses anteriores a su comisión su responsable haya sido objeto de sanción, mediante resolución firme en vía administrativa y/o judicial, por la infracción en una misma letra del párrafo 3 del presente artículo.

3.– Se considerarán infracciones leves:

a) La realización de servicios sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que se exija reglamentariamente.

b) No llevar en lugar visible la documentación cuando exista la obligación de hacerlo.

c) La falta de comunicación a la Administración de datos de los que preceptivamente haya de ser informada.

d) El trato desconsiderado a los usuarios o terceros, cuando por su levedad no deba ser tipificado como falta grave.

e) La no realización del visado de los títulos habilitantes dentro del plazo establecido.

f) El descuido en el aseo personal del conductor así como en la limpieza interior y exterior del vehículo.

g) No proporcionar al usuario cambios de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que reglamentariamente se establezca.

h) Cualquiera de las infracciones previstas en el número anterior, cuando por su naturaleza o las circunstancias que concurran no deba ser calificada como grave, en los supuestos en que sea de aplicación lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero.

27. artikulua.– Erabiltzaileen arau-hausteak.

1.– Erabiltzaileek lege honen 4. artikuluan xedatutakoaren arabera dituzten eginbeharrak ez betetzea arau-hauste arintzat joko da.

2.– Arau-hauste horiek garraiariak erabiltzaileari edo ibilgailua hartu duenari eska liezaiokeen erantzukizun zibilaren kaltetan gabe zigortuko dira.

28. artikulua.– Zigorrak.

1.– Arau-hauste arinen zigorra: ohartarazpena eta/edo 46.000 pezetarainoko isuna eta/edo titulu gaitzailea gehienez ere hamabost egunerako kentzea. Larrien zigorra: 46.001 pezetatik 230.000 pezetarainoko isuna eta/edo titulu gaitzailea gehienez ere sei hilabeterako kentzea. Oso larriena: 230.001 pezetatik 460.000 pezetarainoko isuna eta/edo titulu gaitzailea gehienez ere urtebeterako kentzea.

Aurreko paragrafoan ezarritako mugen barruan, zenbateko isuna jarri erabakitzeko, otsailaren 20ko 2/1998 Legean xedatutakoa izango da kontuan.

2.– Lege honen arabera egoki diren zigorrak gorabehera, arau-hauste oso larriak behin eta berriro egiteak, edo jarritako zigorra ez betetzeak, titulu gaitzailea ezeztatzea ekar lezake.

29. artikulua.– Preskripzioa.

1.– Arau-hauste oso larriek hiru urtera preskribituko dute, larriek bi urtera, eta arinek sei hilabetera.

2.– Arau-hauste oso larriengatik jarritako zigorrek hiru urtera preskribituko dute, larriengatik jarritakoek bi urtera, eta arinek urtebetera.

3.– Bai arau-hausteen, bai ezarritako zigorren preskripzio-epea noiz hasi, noiz eten eta berriro noiz abiatzen den erabakitzeko, otsailaren 20ko 2/1998 Legean agindutakoari jarraituko zaio.

30. artikulua.– Eskumena eta prozedura.

1.– Lege honetan aurreikusitako zigorrak 3. artikuluan xedatutakoaren arabera eskumena duten administrazioko organoek jarriko dituzte.

Baimena eta lizentzia ezeztatzeko zigorra jartzea, nolanahi ere, haiek eman zituen administrazio berari dagokio.

2.– Lege honetan aurreikusitako zigorrak jartzeko eta betearazteko prozedura otsailaren 20ko 2/1998 Legean xedatutakoari lotuko zaio.

Zigortzeko prozeduran har daitezkeen kautelazko neurriei buruz lege horretan xedatutakoa gorabehera, zerbitzu bat ematekoan lege honetako 26.1.a) eta 26.2.e) artikuluetan deskribaturiko kasuak atzemanez

Artículo 27.– Infracciones de los usuarios.

1.– Constituye infracción leve el incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 de esta ley.

2.– Tales infracciones se depurarán sin perjuicio de la responsabilidad de carácter civil que, en su caso, pueda demandar el transportista al usuario o al ocupante del vehículo.

Artículo 28.– Sanciones.

1.– Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento y/o multa de hasta 46.000 pesetas y/o retirada del título habilitante por un tiempo máximo de quince días. Las graves, con multa de 46.001 a 230.000 pesetas y/o retirada del título habilitante por un tiempo máximo de seis meses. Las muy graves, con multa de 230.001 a 460.000 pesetas y/o retirada del título habilitante por un tiempo máximo de un año.

La cuantía de las sanciones que se impongan, dentro de los límites establecidos en el párrafo anterior, se graduará de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero.

2.– Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con esta ley, la comisión reiterada de infracciones muy graves o con quebranto de la sanción impuesta podrá dar lugar a la revocación del título habilitante.

Artículo 29.– Prescripción.

1.– Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años, y las leves a los seis meses.

2.– Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años, y las impuestas por infracciones leves al año.

3.– En relación con el cómputo del plazo de prescripción tanto de las infracciones como de las sanciones impuestas, así como en relación con la interrupción y reanudación del plazo, se estará a lo preceptuado en la Ley 2/1998, de 20 de febrero.

Artículo 30.– Competencia y procedimiento.

1.– La imposición de las sanciones previstas en esta ley será ejercida por los órganos administrativos competentes, según lo dispuesto en el artículo 3.

En cualquier caso, la revocación de la autorización y de la licencia deberá ser impuesta por la Administración que las otorgó.

2.– El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley, así como su ejecución, se ajustará a lo dispuesto en la Ley 2/1998, de 20 de febrero.

Sin perjuicio de lo dispuesto en dicha ley en relación con las medidas cautelares que en su caso pudieran adoptarse en el procedimiento sancionador, cuando sean detectados durante la prestación de un servicio los

gero, ibilgailua berehala geldiarazteko agindu ahal izango da, harik eta ustezko arau-hauste horren arrazoiak desagertu arte, eta administrazioak zerbitzua hobeto emateko behar diren neurriak hartu ahal izango ditu.

3.– Administrazio-bideko erabaki finkoz ezarritako diruzko zigorrak ordaintzea ezinbesteko baldintza izango da bisatua egiteko, baita lizentziak eta baimenak eskualdatzeko ere.

XEDAPEN GEHIGARRIAK.

Lehenengoa.– Baimena ematen zaio Eusko Jaurlaritzari zigorren diru-kopurua momentuan momentuko ekonomi egoeraren arabera egoki dezan.

Bigarrena.– Lege hau indarrean sartu eta gehienez ere ondorengo bi urteko epean, udalerri bakoitzari eta, kasua hori bada, ezar litezkeen zerbitzu-eremu bateratuei dagokien baimen eta lizentzien gehienezko kopurua ezarriko da.

Hirugarrena.– Eusko Jaurlaritzak lege hau garatu eta betetzeko behar diren araudizko xedapenak emango ditu legea indarrean sartu eta ondorengo sei hilabeteko epean.

XEDAPEN IRAGANKORRAK.

Lehenengoa.– Lege honetan aurreikusi bezala legea garatzeko araudia egiten ez den bitartean, legean ezarritakoaren kontra ez badaude behintzat, arlo honetan indarrean dauden arauak aplikatuko dira.

Bigarrena.– Lege hau indarrean sartzean gidaria eta titularra bien artean zerbitzuak eskaintzen ari badira gaitasuna ematen duen titulu jakin bat dela bide, zerbitzuak horrela eskaintzen jarraitu ahal izango dute, pertsona horien arteko lan-lotura mantentzen den bitartean eta zerbitzua titulu horren babespean eskaintzen den bitartean.

Hirugarena.– Lege hau indarrean sartzen denean lizentzia bat baino gehiago duten pertsonek titular izaten jarraitu ahal izango dute lizentziak eskualdatzen ez dituzten bitartean. Ezin izango zaio lizentziarik eskualdatu titular bati.

XEDAPEN INDARGABETZAILEA.

Indarrik gabe geratuko dira lege honetan ezarritakoaren aurka dauden maila bereko edo beheragoko lege-xedapenak.

AZKEN XEDAPENA.

Lege honek Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitara dadin egunaren biharamunean hartuko du indarra.

supuestos descritos en los artículos 26.1.a) y 26.2.e) de la presente ley podrá ordenarse la inmediata paralización del vehículo hasta que desaparezcan los motivos determinantes de la posible infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias para la mejor prestación del servicio.

3.– El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución firme en vía administrativa será requisito necesario para la realización del visado, así como para la transmisión de las licencias y autorizaciones.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

Primera.– Se autoriza al Gobierno Vasco para que adapte la cuantía pecuniaria de las sanciones según las circunstancias económicas existentes en cada momento.

Segunda.– En el plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley se procederá a fijar el número máximo de autorizaciones y licencias que corresponda en cada municipio y, en su caso, en las áreas de prestación conjunta que pudieran determinarse.

Tercera.– El Gobierno Vasco dictará, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la ley, las disposiciones reglamentarias que resulten precisas para el desarrollo y aplicación de la misma.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Primera.– En tanto no se proceda al desarrollo reglamentario previsto en esta ley, se aplicarán, en lo que no se oponga a la misma, las normas vigentes en esta materia.

Segunda.– Los servicios que a la entrada en vigor de esta ley se estén prestando de forma conjunta entre conductor y titular en relación con un determinado título habilitante podrán seguir prestándose en la misma forma, mientras se mantenga la relación laboral entre las mismas personas y se preste el servicio al amparo del mismo título.

Tercera.– Las personas que a la entrada en vigor de esta ley sean titulares de más de una licencia, podrán continuar siéndolo en tanto no sean transferidas. Las licencias no podrán ser transferidas a quien ya sea titular de alguna de ellas.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones legales de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la presente ley.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Beraz, Lege honi men egiteko eta men eginarazteko agintzen diet, norbanako zein agintari direla, Euskadiko herritar guztiei.

Vitoria-Gasteiz, 2000ko uztailaren 13a.

Lehendakaria,
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

Por consiguiente, ordeno a todos los/las ciudadanos/as de Euskadi, particulares y autoridades, que la guarden y hagan guardarla.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 13 de julio de 2000.

El Lehendakari,
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

NEKAZARITZA ETA ARRANTZA SAILA

Zk-3413

AGINDUA, 2000ko uztailaren 19koa, Nekazaritza eta Arrantza sailburuarena, behi-esnearen erreferentzia-kopuruak berresleitzeko prozedura eta irizpideak ezartzen dituena.

Kontseiluaren maiatzaren 17ko 1256/1999 (EB) Arautegiaren bidez, esne eta esnekien Merkatuaren Antolamendu Komunaren erreforma egituratu zen, eta 2000ko apirilaren 1etik aurrera jarri zen indarrean. Horren barruan, besteak beste, kide diren estatuek bermaturik zituzten esne-kuotaren kopuru orokorrak handitzea erabaki zen; hori dela eta, Estatuaren esne-kuotak 550.000 tonako hazkundea izan du, eta 2000/2001 eta 2001/2002 urtealdietan banatu beharko da.

1999ko urriaren 25eko Nekazaritza Arloko Biltzarrak aldeko irizpena eman zuen, aipaturiko esne-kuota autonomia-erkidegoen artean banatzeari dagokionez. Euskal Autonomia Erkidegoari 26.000 t aintzatetsi zitzaizkion. Horietatik 2.600 t Erreserban gordetzeko dira, 15.210 t 2000/2001 aldian erabiltzeko, eta 8.190 t 2001/2002 aldirako.

Azaroaren 28ko 324/1994 Errege Dekretuaren 10. artikuluan ezartzen denez, Erreserba Nazionalean sartutako behi-esnearen erreferentzia-kopuruak esleitzeko eta berresleitzeko proposamena egitea esnegintza uzteko programa finantzatu duen autonomia-erkidegoari dagokio, baldin eta autonomia-erkidegoen baliabideen kontura finantzaturiko esnegintzari borondatez uzteko programetan badute jatorria.

Abenduaren 30eko 360/1992 Dekretuak (dekretu hau, gerora, ekainaren 1eko 164/1993 Dekretuak aldatu zuen) Eusko Jaurlaritzako Nekazaritza eta Arrantza Saileko Nekazaritza Zuzendaritzari aitortzen dio, EAEren lurralde-eremuaren barruan, behi-esnearen erreferentzia-kopuruak esleitzeko eta berresleitzeko kudeaketa, baldin eta esnegintza usteko programetan badute jatorria, eta programa horiek guztiz edo zati batean Eus-

DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y PESCA

Nº-3413

ORDEN de 19 de julio de 2000, del Consejero de Agricultura y Pesca, por la que se establece el procedimiento y criterios para la reasignación de cantidades de referencia de leche de vaca.

La reforma de la Organización Común del Mercado de la leche y los productos lácteos, articulada mediante el Reglamento (CE) 1256/1999, del Consejo de 17 de mayo, aplicable desde el 1 de abril de 2000, dispone, entre otras cuestiones, un aumento de las cantidades globales de cuota láctea garantizadas de los Estados miembros; esto se ha traducido en un aumento de la cuota láctea para el conjunto del Estado de 550.000 Tn, a distribuir en los períodos 2000/2001 y 2001/2002.

La Conferencia Sectorial de Agricultura de 25 de octubre de 1999, informó favorablemente, entre diversas cuestiones, sobre la distribución de la precitada cuota entre las distintas Comunidades Autónomas, correspondiendo a la Comunidad Autónoma de Euskadi 26.000 Tn, de las cuales 2.600 Tn se mantendran en la Reserva; 15.210 Tn se podrán utilizar en el período 2000/2001, y 8.190 Tn en el período 2001/2002

El Real Decreto 324/1994, de 28 de noviembre, establece en su artículo 10 que la propuesta de asignación y reasignación de cantidades de referencia de leche de vaca incluidas en la Reserva Nacional, que provengan de programas de abandono voluntarios de la producción láctea financiados con cargo a los recursos financieros de cada Comunidad Autónoma, corresponderá a la Comunidad Autónoma que haya financiado dicho programa de abandono.

El Decreto 360/1992, de 30 de diciembre, modificado por el Decreto 164/1993, de 1 de junio, atribuye, en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a la Dirección de Agricultura del Departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco la gestión en materia de asignación y reasignación de cantidades de referencia de leche de vaca que provengan de programas de abandono financiados, to-