

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Zuzentaraua: 2009/33/EE zuzentaraua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, errepiderako garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren garraio-ibilgailuak sustatzeari buruzkoa

Ondoko itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiria du.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da : «DIRECTIVA 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes» (*Europar Batasunaren Egunkari Ofiziala, L 120, 2009/05/15ekoa*)»

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/33/EE zuzentaraua, 2009ko apirilaren 23koa, errepiderako garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren garraio-ibilgailuak sustatzeari buruzkoa.

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEKO KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzen duen tratatua eta, bereziki, haren 175. artikuluko 1. paragrafoa aztertu dituzte,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute [1],

Eskualdeen Komitearen irizpena aztertu dute [2],

Tratatuko 251. artikuluan arautzen duen prozedura bete dute [3],

Alderdi hauek kontuan hartu dituzte:

(1) Tratatuko 174. artikuluen 1. paragrafoak zuhur eta zentzuz erabiltzeko aipatzen dituen baliabide naturalen artean petrolio dago: goi-goian dago Europar Batasuneko energia-kontsumoaren barruan, eta emisio kutsatzaileen iturri handia da.

(2) Batzordearen komunikazioak, 2001eko maiatzaren 15ekoak, “Europako garapen iraunkorra, mundu hobeto baterantz: Europar Batasunaren estrategia garapen iraunkor baterantz” izenekoak, 2001eko ekainaren 15 eta 16ko Goteborgeko Kontseilu Europarrean aurkeztuak, negutegi-gasen emisioak eta garraioaren kutsadura aipatzen zituen garapen iraunkorraren oztopo nagusien artean. (3) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1600/2002/EE erabakiak, 2002ko uztailaren 22koak, Erkidegoko seigarren ekintza-programa finkatzen du ingurumen mailan [4]. Bertan, beharrezkotzat jotzen dira energia-eraginkortasuna eta energia-aurrezkoa handitzeko berariazko neurriak, klima-aldaketaren kontrako helburuak integratzea energia- eta garraio-politikan, eta berariazko neurriak hartzea garraioaren sektorean ere, energia-kontsumoa eta negutegi-gasen emisioa jorratzeko.

(4) Batzordearen komunikazioak, 2007ko urtarrilaren 10ekoak, “Europarako energia-politika bat” izenekoak, honako hau proposatu zuten: Europar Batasunak konpromisoa hartzea negutegi-efektuko gasak gutxienez % 20 murrizteko 2020rako. Horretaz gainera, helburu lotesleak proposatu ziren: energia-eraginkortasuna % 20 handitzea, energia berriztagarriak % 20ra iristea, eta 2020rako energia berriztagarriak % 10era iristea garraioaren sektorean Erkidegoan. Era horretan, eta besteak beste, energia-hornidura ziurragoa izatea lortuko litzateke, erregaiak dibertsifikatzeari esker.

(5) Komisioaren komunikazioak, 2006ko urriaren 19koak, “Energia-eraginkortasunerako ekintza-plana: potentziala gauzatzea” izenekoak, zera iragarri zuten: Batzordeak lanean jarraituko duela ez hain kutsatzaile, adimentsuago, ziurrago eta

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

energetikoki eraginkorrago diren ibilgailuentzako merkatuak garatzeko, kontratu publikoen bidez eta sentsibilizazio-ekintzen bidez.(6) Europako Batzordearen 2001eko Liburu Zuriaren tarteko berrikuspenak, "Europa mugimenduan – Mugikortasun iraunkorra gure kontinentearentzat" izenekoak, 2006ko ekainaren 22koak, zera iragarri zuen: Batasunak ekologia-berrikuntza sustatuko zuela, bereziki Europako emisioen elkarren segidako arauen bidez (Euro arauak), eta kutsatzaileak ez diren ibilgailuak sustatuz kontratu publikoen bidez.

(7) 2007ko otsailaren 7ko komunikazioan, "Turismoen eta industria-ibilgailu arinen CO₂ emisioak murrizteko Erkidegoaren estrategia berrikustearen emaitzak" izenekoan, Batzordeak estrategia orokor berri bat aurkeztu zuen, Batasuna 120 g/km CO₂ helburura iritsi ahal izateko ibilgailu berrien emisioan 2012rako. Lege-esparru bat proposatu zen, ibilgailuen teknologian hobekuntzak egin ahal izateko. Beste neurri osagarri batzuen bidez, erregaiaren aldetik eraginkorrak diren ibilgailuen kontratazio publikoa sustatu behar da.

(8) Batzordearen 2007ko irailaren 25eko Liburu Berdeak, hiri-garraioari buruzkoak, "Hiri-mugikortasunaren kultura berri baterantz" izenekoak, honako hau azpimarratzen du: alderdi interesatuek babesa eman diotela, garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuak merkaturatzeari, kontratazio publiko ekologikoaren bidez. Proposamenak, aukera moduan, kanpoko kostuak barneratzea planteatzen du. Horretarako, kontzesio-irizpideak izango dira, kontratatu gai diren ibilgailuen prezioaz gain, balio-bizitzako energia-kontsumoaren kostuak, CO₂ emisioak eta ibilgailuak erabiltzearekin lotutako emisio kutsatzaileak. Horretaz gainera, kontratazio publikoak lehenetsuna eman diezaielako Euro arau berriei. Ibilgailu garbiagoak erabiltzen hasteak hiriguneetako eguratsaren kalitatea hobetzen ere lagun dezake.

(9) CARS 21 goi mailako taldearen txostenak, 2005eko abenduaren 12koak, babestu egin zuen Batzordearen ekimena, hau da, garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuak sustatzea. Horretarako baldintzak ziren, baina, ikuspuntu integratzailea eduki zezala, teknologikoki neutroa eta ibilgailuen emaitzetan oinarritua, eta parte har zezatela ibilgailuen fabrikatzaileek, petrolioaren eta erregaien hornitzaileek, konponketa-tailerrek, bezero edo gidariek eta agintari publikoek.

(10) Lehiakortasuna, energia eta ingurumenari buruzko goi mailako taldeak gomendatu zuen, 2007ko otsailaren 27ko txostenean, kontratazio pribatuak eta publikoak kontuan har zitzatela balio-bizitzako kostu guztiak, eta energia-eraginkortasuna azpimarratu zuen. Estatu kideek eta Erkidegoak kontratu publikoentzako orientabideak landu eta argitaratu behar dituzte, ekonomikoki egokiena den eskaintza hautatzeaz haratago, iraunkorrakoak diren tarteko ondasunak lortzeko. Ildo beretik doa Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/17/CE zuzentaraua, 2004ko martxoaren 31koa, ur-, energia-, garraio- eta posta-zerbitzuen kontratuak esleitzeko prozedurak koordinatzeari buruzkoa [5], bai eta Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2004/18/EE zuzentaraua ere, 2004ko martxoaren 31koa, obren, horniduren eta zerbitzuen kontratu publikoak esleitzeko prozedurak koordinatzeari buruzkoa [6].

(11) Zuzentzari honen helburua da garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuen merkaturatzea eta, bereziki —horrek ingurumenean izango lukeen eragina kontuan harturik—, eskala handian ekoiztutako ibilgailu arrunten merkaturatzea (turismo-ibilgailuak, autobusak, autokarrak,

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

kamioiak, etab.). Horrek bermatu egingo luke garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuen eskaera, eta fabrikatzaileek eta industriak dirua inbertituko lukete energia-kontsumo, CO₂ emisio eta emisio kutsatzaile txikiko ibilgailuetan, eta ibilgailu horiek garatzen jarraituko lukete.

(12) Estatu kideek jakinarazi behar diete botere esleitzzaileei, erakunde esleitzzaileei eta bidaiariak garraiatzen dituzten nazioko, eskualdeko edo tokiko operadoreei zein diren garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuak erosteari buruzko xedapenak.

(13) Berez, garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuak garestiagoak dira ohikoak baino. Era horretako ibilgailuen eskaera behar adinakoa izatea lortuz gero, eskala-ekonomiak sortuko lirarteke eta kostuak murriztu.

(14) Zuzentarau honek estatu kideei lagundu beharra aipatzen du, hau da, ezagutzen eta jardunbide egokien trukaketa erraztea eta egituratzea, era horretan garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuen erosketa sustatzearen.

(15) Garraio publikoen kontratazio publikoak dezenteko eragina izan dezake merkatuan, baldin eta irizpide bateratu batzuk aplikatzen badira Erkidego mailan.

(16) Merkatuan eragin handia izateko eta kostuen eta etekinen arteko harremana hobea izateko, garraio publikorako ibilgailuen erosketa esleitzeko irizpideen artean nahitaez hartu behar dira kontuan balio-bizitzako energia-kontsumoaren kostuak, CO₂ emisioak eta emisio kutsatzaileak.

(17) 2004/17/EE zuzentarauaren eta 2004/18/EE zuzentarauaren aplikazio-eremuaren ildotik eta zuzentarau horiek nazio-legerian oso-osorik aplikatuz, zuzentarau honen aplikazio-esparruan sartuko dira botere esleitzzaile eta erakunde esleitzzaile publiko nahiz pribatuek erositako errepiderako garraio-ibilgailuak. Horretaz gainera, zuzentarau honen barruan joango da zerbitzu publikoko kontratu baten pean bidaiariak garraiatzen dituzten errepiderako garraio-ibilgailuen erosketa ere, eta estatu kideek garrantzi txikiko erosketak salbuetsi ahal izango dituzte, gehiegizko administrazio-kargarik egon ez dadin.

(18) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko irailaren 5eko 2007/46/EE zuzentarauak homologazio-esparru bat sortzen du motordun ibilgailu eta atointzat, eta haietzako osagarri eta unitate tekniko independenteentzat (esparru-zuzentaraua) [7]. Horren ildotik, gehiegizko administrazio-kargarik egon ez dadin, Estatu kideek gaitasuna izan behar dute agintariak eta operadoreak zuzentarau honen aplikaziotik salbuesteko, erabilera berezietarako diseinatu eta egindako ibilgailuak erosteko orduan.

(19) Zuzentarau honek hainbat aukera aurreikusi behar ditu, energia- eta ingurumen-eraginak kontuan hartzeko. Era horretan, tokiko beharrak eta baldintzak kontuan hartzeko berariazko metodoak diseinaturik dituzten agintariak eta operadoreak metodo horiek erabiltzen jarraitu ahal izango dute.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(20) Energia-kontsumoa, CO₂ emisioak eta emisio kutsatzaileak esleipen-irizpideen artean sartzeak ez dakar kostu total handiagorik. Aldiz, ibilgailuen balio-bizitzako erabilera-kostuak aurreratu egiten dira erosketa erabakitzeko ordura. Ikuspuntu horrek osatu egiten du gehieneko emisio-mugak arautzen dituzten Euro aginduei buruzko legeria, ekonomikoki kuantifikatzen ditu benetako emisio kutsatzaileak, eta ez du arau osagarriarik eskatzen.

(21) Energia- eta ingurumen-eraginak kontuan hartzeko baldintza betetzeko orduan, botere esleitzaileak, erakunde esleitzaileak eta operadoreak animatzen dira Erkidegoko legeriak agindutakoak baino energia- eta ingurumen-etekin handiagoko zehaztapen teknikoak finka ditzaten, aintzat hartuz, adibidez, jadanik onarturik dauden baina oraindik derrigorrezkoak ez diren Euro aginduak.

(22) Batzordearen ExternE [8] azterketak eta "Aire garbia Europarentzat" programak (CAFE) [9], bai eta HEATCO azterketak ere [10], informazioa eman dute CO₂, nitrogeno-oxidoak (NO_x), hidrokarburo ez metanikoak (NMHC) eta partikulen emisio-kostuei buruz. Esleipen-prozedurak ez konplikatzearren, kostuak oraingo balioetan neurtzen dira.

(23) Zuzentarau honek CO₂ eta kutsatzaileen emisio-kostuen gama bat definitu behar du. Era horretan, botere esleitzaileak, erakunde esleitzaileak eta operadoreak kontuan hartu ahal izango dute beren egoera, eta, bestalde, bateratze-maila egoki bat bermatuko da.

(24) Garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuak erosteko irizpideak derrigorrez aplikatzeak ez du baztertzen bestelako esleipen-irizpiderik. Ez dago oztoporik ekologikoagoak izatearren ekipamendua berritu zaien ibilgailuak aukeratzeko ere. Bestelako esleipen-irizpide horiek sar daitezke 2004/17/EE zuzentarauaren edo 2004/18/EE zuzentarauaren barruko kontratu publikoetan ere, baldin eta kontratuaren objektuarekin loturik badoaz, ez badiete erabateko erabakimena ematen botere esleitzaileari edo erakunde esleitzaileari, berariaz aipatzen badira eta bat baldin badatoz tratatuaren oinarriekin.

(25) Ibilgailuak erosteko orduan, balio-bizitzan zehar duten kutsatzaileen emisio-kostuak kalkulatzeko metodoa –bai eta zuzentarau honetan datozen zenbakiak ere–, ez da oztopo Erkidegoko beste lege-xedapen batzuek kanpoko kostuak aztertzeke.

(26) Zuzentarau honetan datorren kalkulu-metodoa aztertzean eta berrikustean, aintzat hartu behar dira Erkidegoak horri buruz dituen lege-neurriak, eta haiekiko koherentzia bilatu behar da.

(27) Energiarekin eta ingurumenarekin lotutako esleipen-irizpideak egon behar dute botere esleitzaileak edo erakunde esleitzaileak kontuan hartu beharreko esleipen-irizpideen artean, garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepedierako garraio-ibilgailuak erosteko erabakia hartzerakoan.

(28) Garraio publikorako ibilgailuak erosteko orduan, zuzentarau honek ez du oztopatzen Estatu kideek emisio kutsatzaileei buruzko azken Euro arauak lehenestea, derrigorrezkoak bihurtu aurretik. Halaber, ez du oztopatu behar botere esleitzaileak eta erakunde esleitzaileak ordezeko erregaiak lehenestea, hala nola hidrogenoa, petrolioaren

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

gas urtua, gas natural konprimitua eta bioerregaiak, betiere kontuan hartuz ibilgailuen balio-bizitzako energia- eta ingurumen-eragina.

(29) Erkidego mailan araututako proba-prozedurak prestatuko dira bestelako ibilgailuentzat ere, fabrikatzailearen datuak konparagarriagoak eta gardenagoak izan daitezten. Fabrikatzaileak bultzatu behar dira ibilgailuen balio-bizitza osoko energia-kontsumoari, CO₂ emisioei eta emisio kutsatzaileei buruzko informazioa eman dezaten.

(30) Garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuak, bai eta derrigorrezko ingurumen-baldintzetatik haratago doazen motorrak eta ordezeko piezak ere, erosteari laguntza publikoa emateko aukera onartzen dute ingurumenaren aldeko estatu-laguntzei buruzko Erkidegoaren zuzentzarauk [11] eta Batzordearen 800/2008 (EE) erregelamenduak, 2008ko abuztuaren 6koak, zenbait laguntza-kategoria bateragarritzat jotzen dituenak merkatu komunarekin, tratatuaren 87. eta 88. artikulua aplikatuz (Kategorien araberrako salbuespenen erregelamendu orokorra) [12]. Testuinguru horretan kokatzen dira Batzordearen "Tren-enpresentzako estatu-laguntzei buruzko Erkidegoaren zuzentzarauk" [13] izeneko komunikazioan datozen zuzentzarauk ere, bereziki, 34. puntuaren orri-oineko 1. oharra eta 36. puntuaren orri-oineko 3. oharra. Laguntza publiko horiei, baina, tratatuaren xedapenak aplikatuko zaizkie, batik batik 87. eta 88. artikulua.

(31) Ordezko erregaien banaketarako azpiegiturak garatzeko laguntza publikoen aukera onartzen dute ingurumenaren aldeko estatu-laguntzei buruzko Erkidegoaren zuzentzarauk. Laguntza publiko horiei, baina, tratatuaren xedapenak aplikatuko zaizkie, batik batik 87. eta 88. artikulua.

(32) Garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuak erostea aukera bat da ingurumenarekiko konpromisoa hartu duten hiriak izan nahi dutenei. Ildo horretatik, Internetez zabaldu behar dira zuzentzarau honen araberrako kontratazio publikoen informazioak.

(33) Hiri-mugikortasunerako eta garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuak sustatzeko estatu kide bakoitzean dauden finantza-tresnei buruzko informazioa eman behar da Internetez.

(34) Zuzentzarau hau betetzeko beharrezko neurriak onartu behar dira, Kontseiluaren 1999ko ekainaren 28ko 1999/468/EE erabakiari jarraiki; hau da, Batzordeari esleituriko eskumenak baliatzeko prozedurak ezartzen dituen erabakiari jarraiki [14].

(35) Komenigarria da, bereziki, Batzordeari eskumenak ematea, inflaziora eta aurrerapen teknikora molda ditzan errepiderako garraio-ibilgailuak balio-bizitzan erabiltzearen kostuak kalkulatzeko datuak. Neurri horiek orokorrak eta zuzentzarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldaraztekoak direnez gero, 1999/468/EE erabakiko 5 bis artikuluan agindutako kontroldun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

(36) Zuzentarau honen helburuak dira, bereziki, garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuen merkatua sustatzea eta garraioaren sektoreak ingurumen, klima eta energiaren aldeko Erkidegoaren politikei hobeto laguntzea. Helburu horiek, baina, ezin dira behar adina bete estatu kideen mailan eta, beraz, europar industriak errentagarritasuna areagotzeko adina ibilgailu egon daitezen, helburuok hobeto bete daitezke Erkidego mailan; horrenbestez, tratatuaren 5. artikulua araututako subsidiarotasun-printzipioaz baliatuta, Erkidegoak neurriak har ditzake arlo horretan. Artikulu horretan adierazitako heinekotasun-printzipioaren indarrez, zuzentarau honek helburu horiek lortzeko beharrezko neurriak besterik ez ditu hartzen.

(37) Estatu kideek eta Batzordeak garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren erreperiderako garraio-ibilgailuak sustatzen jarraitu behar dute. Testuinguru horretan, garrantzitsuak izan daitezke nazio eta eskualde mailako programa operatiboak, Kontseiluaren 2006ko uztailaren 11ko 1083/2006 (EE) erregelamenduan definituak, Eskualdeen Garapenerako Europako Funtsaren, Europako Gizarte Funtsaren eta Kohesio Funtsaren [15] xedapen orokorrak zehazten dituenak. Horretaz gainera, Erkidegoaren Civitas eta "Energia adimentsua – Europa" bezalako programek hiri-mugikortasuna hobetu eta haren ondorio kaltegarriak murriz ditzakete.

(38) Erakunde arteko "Lege hobek egitea" akordioaren 34. puntuan arautzen denari jarraiki, Estatu kide bakoitzak bere taulak egitea eta argitaratzea sustatu nahi da —beren eta Erkidegoaren intereserako—, zuzentarau hau eta transposizio-neurriak bat datozela erakusteko, ahal den neurrian.

HONAKO ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

Xedea

Zuzentarau honek botere esleitzaileri, erakunde esleitzaileri eta zenbait operadoreri agintzen die kontuan har ditzaten balio-bizitzako energia- eta ingurumen-eraginak (horren barruan doaz energia-kontsumoa, CO₂ eta zenbait kutsatzaileraren emisioa), erreperiderako garraio-ibilgailuak erosteko orduan, era horretan garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren ibilgailuen merkatua sustatzeko, eta garraioaren sektoreak ingurumen, klima eta energiaren mailako Erkidegoaren politikei lagun diezaien.

2. artikulua

Salbuespenak

Estatu kideek zuzentarau honetako baldintzetatik salbuetsi ahal izango dituzte 2007/46/EE zuzentaruako 2. artikulua 3. paragrafoan aipatutako ibilgailuak erosteko kontratuak, hau da, beren herrialdean mota-homologazioaren edo banakako homologazioaren mende ez dauden ibilgailuak.

3. artikulua

Aplikazio-eremua

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Zuzentarau hau errepidarako garraio-ibilgailuak erosteko kontratuei aplikatuko diete:

- a) botere esleitzzaileek edo erakunde esleitzzaileek, aplikatu egin behar baitituzte 2004/17/EE eta 2004/18/EE zuzentaraueetako kontratuak esleitzeko prozedurak;
- b) operadoreek, zerbitzu publikoak eskaintzen dituztenean zerbitzu publikoen kontratu baten barruan. Hala dio Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1370/2007 (EE) erregelamenduak, 2007ko urriaren 23koak, bidaiariak trenez eta errepidez garraiatzeko zerbitzu publikoei buruzkoak [17], maila bat gainditzen denean. Maila hori Estatu kideek erabakiko dute, eta ez ditu gaindituko 2004/17/EE eta 2004/18/EE zuzentaraueetako mailak.

4. artikulua

Definizioak

Zuzentarau honi dagokionez, definizio hauek hartuko dira oinarri:

- 1) “botere esleitzzaileak”: 2004/17/EE zuzentarauko 2. artikulua, 1. paragrafoaren a) idatz-zatian definitzen dira, bai eta 2004/18/EE zuzentarauko 1. artikulua 9. paragrafoan ere;
- 2) “erakunde esleitzzaileak”: 2004/17/EE zuzentarauko 2. artikulua 2. paragrafoan datoz;
- 3) “errepiderako garraio-ibilgailua”: eranskinen 3. taulan datorren ibilgailu-kategoria batekoa dena.

5. artikulua

Garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepidarako garraio-ibilgailuak erostea

1. Estatu kideek bermatuko dute, 2010eko abenduaren 4tik aurrera, 3. artikuluan aipaturiko botere esleitzzaile, erakunde esleitzzaile eta operadore guztiek, errepidarako garraio-ibilgailuak erosteko orduan, balio-bizitzako energia- eta ingurumen-eraginak kontuan hartzea, 2. paragrafoaren arabera, eta 3. paragrafoko gutxienez aukera bat aplikatzea.
2. Erabiltzearen energia- eta ingurumen-eragina dela eta, gutxienez honako hauek hartu behar dira kontuan:
 - a) energia-kontsumoa;
 - b) CO₂ emisioak, eta
 - c) NO_x, NMHC eta partikulen emisioak.

Lehen lerrokadan aipaturiko energia- eta ingurumen-eraginez gain, botere esleitzzaileek, erakunde esleitzzaileek eta operadoreek kontuan hartu ahal izango dituzte bestelako ingurumen-eragin batzuk ere.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. 1. eta 2. paragrafoetako baldintzak aukera hauetako bati jarraiki beteko dira:

a) energia, ingurumen eta beste edozein eraginen zehaztaperen teknikoak finkatuko dira errepiderako garraio-ibilgailuak erosteko dokumentazioan, edo

b) energia- eta ingurumen-eraginak kontuan hartuko dira erosketa erabakitzerakoan, eta era horretan:

- kontratazio publikoa denean, eragin horiek erabiliko dira esleipen-irizpide gisa, eta

- eragin horiek kuantifikatu egiten direnean erosketa erabakitzeko, 6. artikuluko metodologia erabiliko da.

6. artikulua

Balio-bizitzako erabilera-kostuak kalkulatzeko metodologia

1. 5. artikuluko 3. paragrafoko b) idatz-zatiko bigarren marratxoaren arabera, erosgai diren ibilgailuen balio-bizitzako energia-kontsumoaren kostuak, CO₂ emisioak eta emisio kutsatzaileak, eranskinen 2. taulan datozenak, ekonomikoki kuantifikatuko dira eta idatz-zati hauetako metodologiaren arabera kalkulatu dira:

a) ibilgailu batek bere balio-bizitzan duen energia-kontsumoaren kostua metodologia honen arabera kalkulatu da:

- kilometro bakoitzeko kontsumoa, artikuluko honen 2. paragrafoak dioen moduan, kilometro bakoitzeko energia-kontsumotik kalkulatu da, bai kalkulua zuzenean egiten denean —adibidez ibilgailu elektrikoaren kasuan—, bai hala egiten ez denean. Erregai-kontsumoa beste unitate batzuetan adierazten denean, kilometro bakoitzeko energia-kontsumo bihurtuko da. Horretarako erabiliko dira eranskinaren 1. taulako konbertsio-faktoreak, bertan aipatzen baita erregai bakoitzaren energia-edukia,

- moneta-balio bakarra erabiliko da energia-unitate bakoitzeko. Balio bakar hori izango da gasolinaren edo gasolioaren energia-unitatearen kostua (bietan apalena) zergen aurretik, garraiorako erregaitarako erabiltzen direnean,

- ibilgailu batek bere balio-bizitzan kontsumitzen duen energiaren kostua era honetan kalkulatu da: kilometro-kopuru totala —edo, 3. paragrafoaren arabera, ordura arte egindako kilometroak— bider kilometro bakoitzeko kontsumitu den energia —idatz-zati honen lehen gidoiari jarraiki—, bider energia-unitate bakoitzaren kostua —idatz-zati honen bigarren gidoiari jarraiki—;

b) ibilgailu batek bere balio-bizitzan dituen CO₂ emisioen kostua era honetan kalkulatu da: kilometro-kopuru totala —edo, 3. paragrafoaren arabera, ordura arte egindako kilometroak— bider kilometro bakoitzeko CO₂ emisioen kiloak —2. paragrafoari jarraiki—, bider kilometro bakoitzaren kostua —eranskinaren 2. taulako tartetik hartuta—;

c) ibilgailu batek bere balio-bizitzan dituen emisio kutsatzaileen kostua eranskinaren 2. taulan dator, eta era honetan kalkulatu da: NO_x, NMHC eta partikulen emisioen

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

batura. Ibilgailu baten balio-bizitzako substantzia kutsatzaile bakoitzaren kostua era honetan kalkulatu da: kilometro-kopuru totala —edo, 3. paragrafoaren arabera, ordura arte egindako kilometroak— bider kilometro bakoitzeko emisioen gramoak —2. paragrafoari jarraiki—, bider gramo bakoitzaren kostua. Eranskinaren 2. taulan datozen Erkidegoko batez besteko balioak izango dira erreferentzia-kostuak.

3. artikuluan aipaturiko botere esleitzzaileek, erakunde esleitzzaileek eta operadoreek kostu handiagoak aplikatu ahal izango dituzte, baldin eta kostu horiek ez badituzte gainditzen eranskinaren 2. taulako balioen bikoitzak.

2. Ibilgailu bat erabiltzeagatik kilometro bakoitzeko erregai-kontsumoa, CO₂ emisioak eta emisio kutsatzaileak eranskinaren 2. taulan ageri dira, eta Erkidego osorako araututako proba-prozedura batzuen arabera erabakiko dira, ibilgailuei halako prozedurak aurreikusten badizkie Erkidegoaren homologazio-arautegiak. Erkidego osorako araututako proba-prozeduren mende ez dauden ibilgailuei dagokienez, eskaintza desberdinak konparatzeko erabiliko dira oro har onarturiko proba-prozedurak, edo agintaritzak egindako proben emaitzak edo fabrikatzaileak emaniko informazioa.

3. Ibilgailu baten balio-bizitzako kilometro-kopurua eranskinaren 3. taulatik hartuko da, besterik adierazi ezean.

7. artikulua

Aurrerapen teknikoetara moldatzea

Batzordeak inflaziora eta aurrerapen teknikora moldatuko ditu errepiderako garraio-ibilgailuak balio-bizitzan erabiltzearen kostuak kalkulatzeko datuak, eranskinaren 2. taulan ageri direnak. Zuzentarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzera datoz neurri hauek, eta 9. artikuluko 2. paragrafoan jaso den kontrolpeko arautze-prozedura betez ezarriko dira.

8. artikulua

Jardunbide egokiak trukitzea

Batzordeak ezagutzen eta jardunbide egokien trukaketa erraztu eta egituratuko du Estatu kideen artean, 3. artikuluan aipaturiko botere esleitzzaileek, erakunde esleitzzaileek eta operadoreek garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuak erosi ditzaten.

9. artikulua

Komitearen prozedura

1. Batzordeak komite baten laguntza izango du.

2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionean, 1999/468/EE erabakiko 5. bis artikuluko 1etik 4ra bitarteko paragrafoak eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

10. artikulua

Txostenak eta berrikuspena

1. Bi urtez behin, 2010eko abenduaren 4tik aurrera, Batzordeak txosten bat egingo du zuzentarau honen aplikazioaren eta Estatu kideek garbiak eta energetikoki eraginkorrak diren errepiderako garraio-ibilgailuen erosketa sustatzeko hartutako neurrien inguruan.

2. Txosten horiek zuzentarau honen eraginak neurtuko dituzte, bereziki 5. artikuluko 3. paragrafoan aipaturiko aukerak, neurri berrien beharra eta, hala balegokio, baita proposamenak ere.

Batzordeak, txosten horietan, energia- eta ingurumen-eraginik egokienaren arabera erositako ibilgailuen kopuru absolutua eta erlatiboa hartu —eranskineko 3. taulako ibilgailu-kategorien barruan—, ibilgailu horien merkatu osoarekin konparatu, eta 5. artikuluko 3. paragrafoan aipaturiko aukerek merkatuan duten eragina kalkulatu du. Batzordeak neurri berrien beharra neurtuko du eta, hala balegokio, proposamenak ere egingo ditu.

3. Beranduenez ere lehen txostenarekin batera, Batzordeak 5. artikuluko 3. paragrafoan aipaturiko aukerak aztertuko ditu, 6. artikuluan definituriko metodologiaren ebaluazio bat aurkeztuko du eta, hala balegokio, egin beharreko zuzenketak proposatuko ditu.

11. artikulua

Transposizioa

1. Estatu kideek 2010eko abenduaren 4a baino lehen jarriko dituzte indarrean zuzentarau hau betetzeko lege-, arau- eta administrazio-xedapenak. Batzordeari berehala emango diote xedapen horiek biltzen dituen testuaren berri.

Estatu kideek xedapen horiek ezartzen dituztenean, xedapen horiek zuzentarau honi egingo diote erreferentzia, edo erreferentzia horrekin batera adieraziko dira argitalpen ofizialean. Estatu kideek zehaztuko dituzte erreferentzia horiek egiteko modalitateak.

2. Estatu kideek Batzordeari helaraziko diote zuzentarau honek arautzen duen eremuaren barruan hartzen dituzten barne-zuzenbidezko xedapen nagusien testua.

12. artikulua

Indarrean sartzea

Zuzentarau hau indarrean sartuko da Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratzen denetik hogeitun egunera.

13. artikulua

Hartzaileak

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Estatu kideak dira zuzentarau honen hartzaile.

Estrasburgon emana, 2009ko apirilaren 23an.

Europako Parlamentuaren izenean,

Presidentea

H.-G. Pöttering

Kontseiluaren izenean,

Presidentea

P. Nečas

[1] C 195 EO, 2006/08/18koa, 26. or.

[1] C 229 EO, 2006/09/22koa, 18. or.

[3] Europako Parlamentuaren irizpena, 2008ko urriaren 22koa (oraindik Egunkari Ofizialean argitaratu gabea) eta Kontseiluaren erabakia, 2009ko martxoaren 30ekoa.

[4] L 242 EO, 2002/09/10ekoa, 1. or.

[5] L 134 EO, 2004/04/30ekoa, 1. or.

[6] L 134 EO, 2004/04/30ekoa, 114. or.

[7] L 263 EO, 2007/10/9koa, 1. or.

[8] Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Europako Batzordea, Argitalpenen Bulegoa, Luxenburgo, 2005.

[9] Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: 1. alea: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

[10] Bickel, P., eta beste autore batzuk, HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

[11] C 82 EO, 2008/04/1ekoa, 1. or.

[12] L 214 EO, 2008/08/9koa, 3. or.

[13] C 184 EO, 2008/07/22koa, 13. or.

[14] L 184 EO, 1999/07/17koa, 23. or.

[15] L 210 EO, 2006/07/31koa, 25. or.

2009/33/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 120/5, 2009/05/15ekoa)

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

[16] L 321 EO, 2003/12/31koa, 1. or.

[17] L 315 EO, 2007/12/3koa, 1. or.

ANEXO

Datos para el cálculo de los costes de utilización de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil*Cuadro 1: Contenido energético de los combustibles*

Combustible	Contenido energético
Gasóleo	36 MJ/litro
Gasolina	32 MJ/litro
Gas natural/biogás	33-38 MJ/m ³ N
Gas licuado de petróleo (GLP)	24 MJ/litro
Etanol	21 MJ/litro
Biodiésel	33 MJ/litro
Emulsiones	32 MJ/litro
Hidrógeno	11 MJ/m ³ N

Cuadro 2: Coste de las emisiones en el transporte por carretera (a precios de 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Partículas
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Cuadro 3: Kilometraje de los vehículos de transporte por carretera durante su vida útil

Categoría de vehículo (Categorías M y N, tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE)	Kilometraje durante vida útil
Vehículos de turismo (M ₁)	200 000 km
Vehículos industriales ligeros (N ₁)	250 000 km
Vehículos pesados para el transporte de mercancías (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobuses (M ₂ , M ₃)	800 000 km