

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

ITZULPENA¹

Araua: **443/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko apirilaren 23koa, ibilgailu arinen CO² isuriak gutxitzeko Erkidegoko ikuspegi integratuaren barruan, turismo berrien isurien eremuan bete behar diren jokabide-arauak ezartzen dituen**

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakunde (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiriarekin.

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:
«REGLAMENTO (CE) N.º 443/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros» (Diario Oficial de la Unión Europea, L 140 de 05/06/2009)

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

443/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena,

2009ko apirilaren 23koa,

ibilgailu arinen CO² isuriak gutxitzeko Erkidegoko ikuspegi integratuaren barruan, turismo berrien isuriaren eremuan bete behar diren jokabide-arauak ezartzen dituen

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEKO KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Tratatuak, eta, bereziki, haren 175. artikulua aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute (1),

Eskualdeetako Komiteari aurrez kontsulta egin zaio,

Tratatuko 251. artikuluan ezarritako prozedurari jarraitu diote [2],

Eta alderdi hauek kontuan hartu dituzte:

(1) Erregelamendu honen helburua da Erkidegoan matrikulatzen diren turismo berrien isuriei dagokienez bete behar diren jokabide-arauak ezartzea, eta barne-merkatuaren funtzionamendu egokia bermatzea. Ibilgailu horiek ibilgailu arinen CO² isuriak murrizteko Erkidegoko ikuspegi integratuaren zati dira.

(2) Aldaketa Klimatikoari buruzko Nazio Batuen Esparru Hitzarmenak, Kontseiluaren 94/69/EE Erabakiaren (3) bitartez Europako Erkidegoaren izenean onartutakoak, alderdi guztiak behartzen ditu aldaketa klimatikoa arintzeko neurriak biltzen dituzten nazio-programak egitera eta aplikatzera, eta hala badagokie, eskualde-programak egitera. Gai horri dagokionez, 2007ko urtarrilean, Batzordeak, nazioarteko negoziazioen esparruan, proposatu zuen Europar Batasunak sustatu behar zuela, 2020rako herrialde garatuak isurtzen zituzten berotegi-efektuko gasen kopurua %30 murriztea (1990eko isuriaren kopurua oinarritzat hartuta), eta, horrez gain, Europar Batasunak modu autonomoan hartu behar zuela 2020rako berotegi-efektuko gasen isuriak gutxienez %20 murrizteko konpromisoa (hori ere 1990eko isuriaren kopurua oinarritzat hartuta), beste herrialde garatu batzuk lortutako kopuruak edozein direla ere. Europako Parlamentuak eta Kontseiluak helburu hori berretsi zuten.

(3) Konpromiso horiek hartu izanaren ondorioz, estatu kideek asko murriztu behar dituzte turismoen isuriak. Beharrezko diren murrizketak lortzeko politikak eta neurriak estatu kideetan eta erkidegoan aplikatu behar dira, baita erkidegoko ekonomia-sektore guztietan ere, eta ez industriaren eta energiaren sektoreetan soilik. Errepideko garraioa Europar Batasunean berotegi-efektuko gas gehien isurtzen duen bigarren sektorea da, eta sektore horren isuriak gero eta gehiago dira. Errepideko garraioaren sektoreak aldaketa klimatikoan duen eraginak gora egiten jarraituz gero, beste sektore batzuek aldaketa klimatikoari aurre egiteko lortutako murrizketak indargabetuko ditu, hein handi batean.

(4) Turismo berrientzako ezarritako erkidego-helburuei esker, CO² isuriak gutxitzeko garaian, fabrikatzaileek nazio-mailako murrizketa helburuekin baino segurtasun gehiago eta malgutasun handiagoa dute plangintzak egiteko. Emisioei dagozkien jokabide-arauak ezartzean kontuan izan behar dira arau horiek merkatuetan eta ekoizleen lehiakortasunean izango dituzten ondorioak, enpresek beren gain hartu beharko dituzten kostu zuzenak eta zeharkako kostuak, eta berrikuntza sustatzeak eta energia-kontsumoa gutxitzeak ekarriko dituen onurak.

(5) Erregelamendu hau Erkidegoan matrikulatzen diren ibilgailuen CO² isuriak kontrolatzeko eta neurtzeko prozedura batean oinarritzen da. Dagoeneko finkatuta dagoen prozedura hori 2000ko ekainaren 22an Europako Parlamentuak eta Kontseiluak hartutako 1753/2000/EE Erabakiari jarraiki gauzatzen da [4]. Erabaki horren bitartez, turismo berrien batez besteko CO² isuriaren jarraipena egiteko plana ezartzen da. Garrantzitsua da CO² isuriak gutxitzeko baldintzak ezartzeak, autoen fabrikatzaileei plangintzak egiteko segurtasuna eta aurreikuspenak egiteko aukera eskaintzea, Erkidegoko ibilgailu berrien parke guztirako.

(6) 1995an Batzordeak ibilgailuek ekoiztutako CO² isuriak gutxitzeko Erkidegoko Estrategia bat onartu zuen. Estrategia horrek hiru ardatz nagusi ditu: automobilgintzaren industriak isuriak gutxitzeko borondatezko konpromisoak hartzea, kontsumitzaileei informazio hobea eskaintzea, eta neurri fiskalen bitartez, erregai gutxiago kontsumitzen duten ibilgailuak sustatzea.

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

(7) 1998an Europako Auto Ekoizleen Elkarteak (ACEA) konpromisoa hartu zuen, 2008 urtea baino lehen, saldutako auto berrien batez besteko CO² isuriak kilometroko 140 gramora jaisteko, eta 1999an Japongo Auto Ekoizleen Elkarteak (JAMA) eta Koreako Auto Ekoizleen Elkarteak (KAMA), 2009 urtea baino lehen, saldutako auto berrien batez besteko isuriak kilometroko 140 gramora jaisteko konpromisoa hartu zuten. Konpromiso horiek Gomendioa hauetan berretsi ziren: autoek sortutako CO² isuriak murrizteari buruzko Batzordearen 1999/125/EE Gomendioa, 1999ko otsailaren 5koa (ACEA) [5]; autoek sortutako CO² isuriak murrizteari buruzko Batzordearen 2000/303/EE Gomendioa, 2000ko apirilaren 13koa (KAMA) [6]; eta autoek sortutako CO² isuriak gutxitzeari buruzko Batzordearen 2000/304/EE Gomendioa, 2000ko apirilaren 13koa (JAMA) [7].

(8) 2007ko otsailaren 7an Batzordeak bi Komunikazio paralelo egin zituen: bat turismoen eta ibilgailu industrial arinen CO² isuriak gutxitzeko erkidegoko Estrategiaren berrikusketaren emaitzei buruzkoa, eta bestea, XXI. mendean automobilgintzaren sektore lehiakorra izateko arazuko esparru bati buruzkoa (CARS 21). Komunikazio horietan 2008/2009rako kilometroko CO² kopurua 140g-ra jaisteko helburua lortzeko bidean elkarrekin horiek egindako aurrerapausoak azpimarratzen ziren, baina, bestalde, adierazten zen Erkidegoak, neurri osagarriarik hartu ezean, ez zuela lortuko kilometroko CO² kopurua 120 gramora jaitea.

(9) Komunikazio horietan ikuspegi integratu bat proposatu zen, 2012a baino lehen Erkidegoak CO² isuriak kilometroko 120g-ra jaitea lor zezan, eta adierazi zen Batzordeak Erkidegoaren helburua lortzeko legedi-esparru bat proposatuko zuela, CO² isurien derrigorrezko murrizketetan oinarrituz eta ibilgailuen motorren teknologian hobekuntzak eginez, saldutako auto berrien batez besteko isuriak kilometroko 130 CO² gramora jaitea ahalbidetuko zuena. Legedi-esparru horrek koherentea izan behar du ekoizleek beren borondatez hartutako konpromisoeekin, hala nola turismoen CO² isuriak neurtzeko dagoeneko kontuan hartzen diren elementuekin. Neurketa horiek turismoek eta garraiorako ibilgailu arinek sortutako isuriak kontuan hartuta motordun ibilgailu-motak homologatzeari eta ibilgailuen konponketa- eta mantentze-lanei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007ko ekainaren 20ko 715/2007/EE Erregelamenduari jarraiki egiten dira [8]. Ikuspegi teknikitik ezinbestekoa izanez gero, ibilgailuek kilometroko isurtzen duten CO² kopurua beste 10g, edo antzeko kopuru bat, jaitsiko da beste hobekuntza teknologiko batzuen bitartez, eta bioerregai iraunkorren erabilera handituz.

(10) Ibilgailu berrien parkearen batez bestekoari dagokion helburua lortzeko ezartzen den legedi-esparruak bermatu behar du isurien kopuruak gutxitzeko helburuek ez dutela eraginik lehiakortasunean, eta gizartearentzat justuak eta iraunkorrak direla, Europako auto ekoizleen arteko desberdintasunak kontuan izango dituztela, eta enpresa horien arteko lehiakortasunaren distortsio bidegabea saihestuko dutela. Legedi-esparruak bateragarria izan behar du Erkidegoak Kiotoko Protokoloa dela-eta dituen helburuak lortzearekin, eta erabilerari garrantzi gehiago ematen dioten tresnekin osatu behar da, esate baterako, ibilgailuei eta energiari aplikatzen zaizkien zergak bereiziz.

(11) Europar Batasuneko aurrekontu orokorrean finantzaketa egokia aurreikusi behar da, errepideetako ibilgailuen CO² isuriak erotik gutxitzeko teknologiak sustatzeko.

(12) Automobilgintzaren industriaren aniztasunari eta industria horrek kontsumitzaileen beharrei aurre egiteko duen gaitasunari eusteko, turismoentzako CO² helburuak, ibilgailuen erabilgarritasunaren arabera, eta ardatz lineal batean oinarrituta ezarri behar dira. Masa parametro egokia da gaur egungo isurien korrelazioak eskaintzen duen erabilgarritasun hori azaltzeko, eta horri esker, helburu errealistagoak ezar daitezke lehiakortasunean inolako eraginik izan gabe. Gainera, oso erraza da masari buruzko datuak lortzea. Erabilgarritasunari buruzko parametro alternatiboei buruzko datuak bildu behar dira, esate baterako aztarnari buruzkoak (bidearen zabalera bider ardatzen arteko distantzia), modu horretara lortzen diren ebaluazioek, erabilgarritasunean oinarritutako ikuspegiarekin lortzen direnek baino epe luzeagoa baitute. Gehienez ere 2014an Batzordeak datuen erabilgarritasuna aztertu behar du, eta egoki irudituz gero, Europako Parlamentuari eta Kontseiluari erabilgarritasun parametroa egokitzeko proposamena egin die.

(13) Erregelamendu honen helburua pizgarriak sortzea da, automobilgintzaren industriari teknologia berrietan inberti dezan. Erregelamendu honek ekoberrikuntza sustatzen du aktiboki, eta kontuan hartzen du etorkizuneko garapen teknologikoa. Propultsio-teknologia berritzaileen garapena sustatu behar da bereziki, turismo tradizionalak baino isuri-kopuru murriztagoa sortzen baitute. Horrela jokaturik, Europako industriaren epe luzerako lehiakortasuna sustatuko da, eta kalitate handiko lanpostuak sortuko dira. Batzordeak 715/2007/EE Erregelamenduko 14. artikuluko 3. paragrafoan xedatutako prozeduren berrikusketan ekoberrikuntzarako neurriak txertatzeko aukera aztertu behar du, eta horretarako, kontuan izango ditu neurri horiek eragin ditzaketan ondorio teknikoak eta ekonomikoak.

(14) Erregelamendu hau indarrean jartzearekin batera, karbono-isuri baxuak dituzten ibilgailuak sartuko dira merkatuan, eta ibilgailu horiek ekoizteko behar den teknologia berriek ibilgailu bakoitzaren ekoizpenean eragingo dituzten kostu ikaragarriak eta ikerketaren eta garapenaren kostuak kontuan hartuta, Erregelamendu honen bitartez,

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

merkaturatzeko lehen faseetan karbono-isuri oso baxuak dituzten ibilgailuen merkaturatzea azkartzea eta erraztea lortu nahi da.

(15) Erregai alternatibo zenbaiten erabilerak hobitik gurpilera bidean egiten diren CO² isurien kopurua asko jaits dezake. Beraz, Erregelamendu honetan Erkidegoko merkaturatze erregai alternatiboa erabiltzen duten ibilgailuen erabilera sustatzeko xedapen zehatzak ezartzen dira.

(16) Ibilgailuen CO² isuriei buruzko Batzordearen Estrategiaren ikuspegiarekiko koherentzia bermatzeko, batez ere ekoizleen elkarrekin borondatez hartutako konpromisoei dagokienez hartutako ikuspegiarekiko koherentzia bermatzeko, helburu hori Erkidegoan lehen aldiz matrikulatzen diren turismoei aplikatu behar zaie, eta gehiegikeriak gerta ez dadin, epe jakin batean izan ezik, baita lehenago Erkidegoz kanpo matrikulatu ez diren turismoei ere.

(17) 2007ko irailaren 5eko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2007/46/EE Zuzentarauak, motordun ibilgailuetarako eta ibilgailu horietarako atotarako, sistemarako, osagaietarako eta unitate tekniko independenteetarako homologazio-esparru bat sortu zuenak [9], esparru bateratua ezartzen du bere aplikazio-eremu guztian, ibilgailu berri guztiak homologatzeko administrazio-xedapenei eta baldintza tekniko orokorrei dagokienez. Erregelamendu hau betearazteko ardura duen erakundeak, zuzentzaulari jarraiki ibilgailu-motak homologatzeko egin beharrezko prozeduren ardura, eta ekoizpenari dagokionez, adostasuna lortzeko ardura ere izango du.

(18) Ibilgailu-motak homologatzeko helburuetarako, 2007/46/EE Zuzentzaulariaren II. eranskinean xedatzen denari jarraiki, ibilgailu bereziek betekizun zehatzak dituzte. Hori dela eta, ibilgailu horiek Erregelamendu honen aplikazio-eremutik at geratuko dira. Erregelamendu hau indarrean sartu baino lehen M1 kategoriako ibilgailutzat hartutakoak, hau da, gurpildun aulkiak ibilgailuan sartu ahal izateko egin zirenak, eta 2007/46/EE Zuzentzaulariaren II. eranskinaren arabera ibilgailu berezitzat hartzen direnak, Erregelamendu honen aplikazio-eremutik at geratuko dira, ezintasunak dituzten pertsonen laguntzeko Erkidegoko politikari jarraituz.

(19) Komeni da ekoizleek malgutasuna izatea Erregelamendu hau bete eta beren helburuak nola lortu nahi dituzten erabakitzeke, eta beren ibilgailu berrien parkearen isurien batez bestekoa egiteko, ibilgailu bakoitzarekin CO² helburuak bete behar izan gabe. Beraz, ekoizleei eskatu behar zaie bermatzeko Erkidegoan matrikulatzen diren beren ardurapeko automobilen isuriek ez dituztela gainditzen automobil horien isuriei ezarritako batez besteko helburuak. Baldintza hori pixkanaka-pixkanaka ezarriko da 2012 eta 2015 urteen artean, modu horretara, trantsizioa erraztea lortuko baita.

(20) Isuriak gutxitzeko helburuak ezartzean, ez da egokia metodo bera erabiltzea ekoizle handien kasuan eta, Erregelamendu honetan ezarritako irizpideei jarraiki, independentetzat jotzen diren ekoizle txikien kasuan. Ekoizle txikiak helburu alternatiboak izan behar dituzte isuriak murrizteari dagokionez, eta helburu horiek ezartzeko kontuan izango da ekoizle jakin horren automobileren CO² isuri espezifikoak murrizteko teknologiarik ba ote duten, eta horrez gain, helburu horiek koherenteak izan behar dute ekoizle horiei dagokien merkatu-segmentuko ezaugarriekiko. Salbuespen hau kontuan izan behar da I. eranskinean aurreikusten den isuri espezifikoaren berrikusketa egitean. Berrikusketa hori gehienez ere 2013 urtearen hasieran egin beharko da.

(21) Ekoizle berezituarentzat CO² isurien kopurua jaisteko helburu alternatibo bat ezarriko da, modu horretara, ekoizle horiek beren isuriak %25 baino gutxiago murriztu ahal izango baitituzte 2007rako. Ekoizle batek 2007rako dituen isuri espezifikoaren batez bestekoari buruzko informazioak izan ezean, helburu baliokide bat ezarri behar da. Salbuespen hau kontuan izan behar da I. eranskinean aurreikusten den isuri espezifikoaren berrikusketa egitean. Berrikusketa hori gehienez ere 2013 urtearen hasieran egin beharko da.

(22) Erkidegoan matrikulatu diren eta ekoizleen erantzukizun diren automobil berriei dagozkien batez besteko CO² isuriak zehaztekoan, automobil guztiak hartuko dira aintzat, beren masa edo bestelako ezaugarriak edozein izanda ere. 715/2007/EE Erregelamenduak kontuan hartzen ez dituen arren 2.610 kg baino gehiagoko erreferentzia-masa duten turismoak, eta 715/2007/EE Erregelamenduko 2. artikuluko 2. paragrafoaren arabera ibilgailu-moten homologazioaz kanpo geratu direnak, ibilgailu horien isurien neurketa 692/2008/EE Erregelamenduan turismoetarako ezarritako neurketa-prozedurari jarraiki egingo da [10]. Neurketa horretatik lortutako CO² isuriaren datuak ibilgailuaren adostasun-agirian adierazi behar dira, kontrol-sisteman sartu ahal izateko.

(23) Erregelamendu honen helburuak lortzeko behar den malgutasuna izateko, ekoizleek hitzarmenak egin ditzaketek, elkarrekin irekiak, gardenak eta ez-diskriminatzaileak sortzeko. Elkarrekin osatzeko egindako akordioek 5 urteko iraupena izango dute gehienez ere, baina berriro daitezke. Ekoizleek elkarrekin osatuz gero, beren helburuak Erregelamendu honek araututakoari jarraituz betetzen dituztela esango dugu, baldin eta elkarrekin kide guztien isurien batez bestekoak elkarrekin helburu duen isuri-kopurua gainditzen ez badu.

(24) Beharrezkoa da helburuak betetzeko mekanismo sendo bat ezartzea, Erregelamendu honek ezarritako helburuak lortzen direla bermatzeko.

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

(25) Turismo berrien CO² isuri espezifikoak bateratutako oinarri baten bitartez neurtzen dira Erkidegoan, eta oinarri hori 715/2007/EE Erregelamenduan ezarritako metodologiarekin bat dator. Erregelamendu honen administrazio-karga txikiagotze aldera, metodologia betetzen den edo ez neurtzeko, estatu kideek biltzen dituzten eta Batzordeari jakinarazten dizkieten ibilgailu berrien matrikulazioari buruzko datuak hartu behar dira kontuan. Erregelamendua betetzen den edo ez ebaluatzeko erabiltzen diren datuen koherentzia bermatze aldera, datuak biltzeko eta jakinarazteko arauak bateratu behar dira, ahal den neurrian.

(26) 2007/46/EE Zuzentarauak ezartzen du ekoizleek, turismo berri bakoitzarekin batera, adostasun-agiri bat egin behar dutela, eta estatu kideek, turismo berriak matrikulatzean eta zirkulazioan jartzean, adostasun-agiri hori duten turismoei soilik emango dietela horretarako baimena. Estatu kideek bildutako datuek koherenteak izan behar dute turismoen ekoizleek emandako adostasun-agiriarekin, eta erreferentzia hori soilik hartu behar dute oinarritzat. Estatu kideek, arrazoi justifikatuak tarteko, turismo berriak matrikulatzeko eta zirkulazioan jartzeko adostasun-agiririk erabiltzen ez badute, jarraipen-prozeduran ahalik eta zehaztasun gehien lortzeko beharrezko neurriak hartu behar dituzte. Erkidegoko datu-base normalizatu bat sortu behar da adostasun-agiriari buruzko datuak biltzeko. Datu-base horrek erreferentzia bakarra izan beharko luke, horrela, estatu kideentzat errazagoa izango baita ibilgailu berrien matrikulazio-datuak biltzea eta erabiltzea.

(27) Erkidego mailan ebaluatu behar da ekoizleek Erregelamendu honetan aurreikusitako helburuak betetzen dituzten edo ez. Erregelamendu honetan baimendutako batez besteko CO² isuriaren kopuru espezifikoak gaintzen dituzten ekoizleek urte natural bakoitzeko gehiegizko isuriengatiko hobariak ordaindu behar dituzte 2012tik aurrera. Hobari horien kopuruak zehazteko kontuan hartuko da ekoizleek egiten dituzten gehiegizko isuriaren kopurua. Hobariak gora egin behar du denbora igaro ahala. Turismoen CO² isuri espezifikoak gutxitzeko neurriak hartzeko pizgarriak eskaintzeko, hobariak zehazteko teknologia-kostuak hartuko dira kontuan. Gehiegizko isuriengatiko hobarien zenbatekoa Batasuneko aurrekonturako diru-sartzetzat hartu behar da.

(28) Erregelamendu honen helburua eta prozedurak kontuan hartuta, Tratutuko 176. artikuluan ezarritakoari jarraiki, estatu kideek betearazi edo sor ditzaketen nazio-mailako neurrien ondorioz ez zaizkie isun gehigarriak edo zorrotzagoak ezarriko Erregelamendu honetan zehazten diren helburuak erdiesten ez dituzten ekoizleei.

(29) Zuzentzarau hau aplikatzeak ez du esan nahi Erkidegoko lehia-arauak aplikatu behar ez direnik.

(30) Batzordeak epe luzearako helburua lortzea ahalbidetuko duten modalitate berriak aztertu behar ditu, bereziki, kurbaren malda, erabilgarritasun parametroa eta gehiegizko isuriengatiko hobarien erregimena.

(31) 1999ko ekainaren 28ko Kontseiluaren 1999/468/EE Erabakiari jarraiki, bidezkoa da Erregelamendu hau betetzeko beharrezko neurriak onartzea. Erabaki horretan dago zehaztuta zein prozedura erabili behar dituen Batzordeak bere eskumenak betearazteko [11].

(32) Komeni da, bereziki, Batzordeari eskumenak ematea Erregelamendu hau aplikatzean lortutako eskarmentua baliatuz jarraipena eta jakinarazpenak egiteko eskakizunak alda ditzan, gehiegizko isuriengatiko hobariak jasotzeko moduak ezar ditzan, ekoizle independente zenbaitentzako salbuespenei buruzko xedapen zehatzak har ditzan, eta I. eranskina egoki dezan. Egokitzapen horri esker, Erkidegoan matrikulatutako ibilgailu berrien masaren bilakaera zein den jakin ahal izango du, eta CO² isuri espezifikoak neurtzeko aldaketak egin ahal izango ditu arazko saiakuntza-prozeduran. Neurri horiek orokorrak eta zuzentarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldaraztekoak direnez gero (funtsezkoak ez diren elementu gehiagorekin ere osa daitezke), 1999/468/EE Erabakiko 5 bis artikuluan agindutako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

(33) 1753/2000/EE Erabakia indargabetu egin behar da, sinplifikatzearen eta argitasun juridikoaren mesedetan.

(34) Estatu kideek ezin dituztenez behar bezala bete zuzentarau honen helburuak (hots, turismo berrien CO² isuriei dagokienez portaera betekizunak ezartzea, barne-merkatuaren funtzionamendu egokia bermatzeko eta Batasunak berotegi-efektuko gasen isuriak gutxitzeko ezarritako mundu-mailako helburua betetzeko) eta, beraz, ekintzaren garrantzia eta ondorioak direla-eta, Erkidegoan hobeto bete daitezkeenez, Erkidegoak neurriak har ditzake Tratutuko 5. artikuluan emandako subsidiarioratasun-printzipioaren arabera. Artikulu horretan bertan adierazten den proportzionaltasun-printzipioari jarraiki, helburu hori lortzeko behar dena arautzera mugatzen da Erregelamendu hau.

HONAKO ERREGELAMENDU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

Xedea eta helburuak

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

Erregelamendu honek turismo berrien CO² isuriei dagokienez portaera betekizunak ezartzen ditu, barne-merkatuaren funtzionamendu egokia bermatzeko, eta Europar Batasunaren mundu-mailako helburua lortzeko. Helburu horretan zehazten denari jarraiki, ibilgailu berrien parkearen CO² isurien batez bestekoak kilometroko 120g CO²-koa izan behar du. Erregelamendu honetan xedatzen da turismo berrien CO² isuriek 130 gramokoak izan behar dutela kilometroko, eta hori lortzeko, ibilgailuen motorren teknologia hobetu behar dela. CO² isuriak neurtzeko kontuan izango dira 715/2005/EE Erregelamenduan xedatutakoa, eta teknologia berritzaileen bitartez Erregelamendu hori aplikatzeko hartutako neurriak.

Erregelamendu honetan ibilgailu berrien parkerako helburu bat ezartzen da, 2020 urtetik aurrera aplikatzekoa izango dena. Urte horretatik aurrera, Erregelamendu honetako 13. artikuluko 5. paragrafoan xedatutakoari jarraituz, isurien batez bestekoak kilometroko 95 gramokoa izan behar du.

Erregelamendu hau neurri osagarriekin osatuko da. Neurri horien helburua, kilometroko CO² isuriak kilometroko 10 gramo gutxitzea, Erkidegoaren ikuspegi integratu edo bateratuaren zati da.

2. artikulua

Aplikazio-eremua

1. Erregelamendu hau 2007/46/EE Zuzentarauaren II. eranskinean ("turismoak") ezarritakoari jarraiki M₁ kategoriakotzat jotzen diren ibilgailu motordunei aplikatuko zaie, Erkidegoan lehen aldiz matrikulatzen diren turismoei, eta lehenago Erkidegoz kanpo matrikulatu ez diren turismoei ("turismo berriak").

2. Ez dira kontuan hartuko Erkidegoan matrikulatu baino hiru hilabete lehenago Erkidegoaz kanpo egindako matrikulazioak.

3. Erregelamendu hau ez zaie aplikatuko 2007/46/EE Zuzentarauaren II. eranskineko B zatiaren 5. paragrafoan zehazten diren ibilgailu bereziei.

3. artikulua

Definizioak

1. Erregelamendu honi dagokionez, honako definizio hauek hartuko dira kontuan:

a) "batez besteko CO² isuri espezifikoa": ekoizle batek ekoiztutako ibilgailu berrien CO² isuri espezifikoen batez bestekoa;

b) "adostasun-agiria": 2007/46/EE Zuzentarauaren 18. artikuluan aipatzen den agiria;

c) "ekoizlea": 2007/46/EE Zuzentaruaren xedatutakoari jarraiki homologazio-aginpidearen aurrean CE motako homologazioarekin zerikusia duten alderdi guztien ardura duen pertsona edo erakundea, eta ekoizpenaren onspena bermatzeko ardura duena;

d) "masa": adostasun agirian eta 2007/46/EE Zuzentarauaren I. eranskinaren 2.6 atalean adierazten den modura, ibilgailuak, martxan dagoenean, karrozeria eta guzti duen masa;

e) "aztarna": adostasun agirian eta 2007/46/EE Zuzentarauaren I. eranskineko 2.1. eta 2.3 ataletan adierazten den modura, bidearen zabalera bider ardatzen arteko distantzia.

f) "CO² isuri espezifikoa": ibilgailu baten CO² isuriak, 715/2007/EE Erregelamenduaren bidez neurtutakoak eta adostasun-agirian CO² masa-isuri (konbinatua) modura deskribatzen diren isuriak dira. 715/2007/EE Erregelamenduari jarraiki homologatuta ez dauden turismoei dagokienez, "CO² isuri espezifikoa" esatean, 692/2008/EE Erregelamenduari jarraiki edo Batzordeak turismo horien CO² isuriak ezartzeko hartutako prozedurei jarraiki neurtutako CO² isuriei egiten zaie erreferentzia;

g) "isuri espezifikoetarako helburua": ekoizleei dagokienez, I. eranskinari jarraiki, ekoiztutako turismo berri bakoitzarentzat baimendutako batez besteko CO² isuri espezifikoa, edo ekoizleak 11. artikuluan xedatutakoari jarraiki salbuespenen bat izanez gero, salbuespen horren arabera isuri espezifikoetarako zehaztutako helburua.

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

2. Erregelamendu honi dagokionez, "beren artean lotura duten ekoizleen taldeetat" hartuko dira, ekoizle bat eta ekoizle horrekin lotura duten enpresak. Ekoizleekin lotura duten enpresak zein diren zehazteko, ondorengo irizpideak hartuko dira kontuan:

a) zuzenean edo zeharka, ekoizleak ondorengo ahalmenak izatea enpresan:

- bozkatzeko eskubideen erdia baino gehiago erabiltzeko ahalmena,

- jagoletza- edo administrazio-kontseiluko ordezkari-kopuruaren erdia baino gehiago edo enpresa legez ordezkatzan duten organoetako ordezkari-kopuruaren erdia baino gehiago izendatzeko ahalmena,

- enpresaren jarduerak gidatzeko eskubidea;

b) enpresek, ekoizleari dagokionez, zuzenean edo zeharka, a) idatz-zatian zerrendatutako eskubideak edo ahalmenak izatea;

c) enpresek, b) idatz-zatian aipatzen diren enpresen artean, zuzenean edo zeharka, a) letran adierazten diren eskubideak edo ahalmenak izatea;

d) ekoizleak eta a), b) edo c) idatz-zatietan aipatzen diren enpresek, guztiek edo horietakoren batek, a) letran adierazten diren eskubideak edo ahalmenak, edo a), b) edo c) idatz-zatietan aipatzen diren enpresetatik bik edo gehiagok eskubide edo ahalmen horiek izatea.

e) enpresek a) idatz-zatian aipatzen diren eskubideak edo ahalmenak ekoizlearen eta a) idatz-zatitik d) idatz-zatira bitartean aipatzen diren enpresetako baten edo baten baino gehiagorenak izatea.

4. artikulua

Isuri espezifikotarako helburuak

2012ko urtarrilaren 1ean hasten den urte naturaletik aurrera, eta hurrengo urte naturaletan, turismo-ekoizle bakoitzak bermatu behar du bere ibilgailuen batez besteko CO² isuri espezifikoek ez dituztela I. eranskinari jarraiki ezarritako isuri espezifikozako helburuak gainditzen. 11. artikuluan xedatutakoaren arabera salbuespenen bat duten ekoizleei dagokienez, isuri espezifikozako helburuak salbuespen horri jarraiki ezarriko dira.

Ekoizle bakoitzaren batez besteko CO² isuri espezifikoak ezartzeko, ekoizle bakoitzak urte horretan ekoizten dituen turismo berriei dagokienez, ondorengo ehunekoak hartuko dira kontuan:

- %65 2012an,

- %75 2013an,

- %80 2014an,

- %100 2015etik aurrera.

5. artikulua

Superkredituak

Batez besteko CO² isuri espezifikoak kalkulatzeko, kopuru hauek dagozkie kilometroko 50g CO² baino gutxiago isurtzen duten ibilgailu berriei:

- 3,5 ibilgailu 2012an,

- 3,5 ibilgailu 2013an,

- 2,5 ibilgailu 2014an,

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

- 1,5 ibilgailu 2015an,

- Ibilgailu bat 2016tik aurrera.

6. artikulua

Erregai alternatiboak erabiltzen dituzten ibilgailuen isurietarako helburu espezifikoak

Ekoizleek 4. artikuluan aipatzen diren isuri espezifikoetarako helburuak betetzen dituztela egiaztatzeko, dagozkien erkidegoko arauak betetzen dituzten eta gasolina eta etanola (%85) ("E85") nahastuz egindako erregaiarekin funtzionatzeko diseinatutako ibilgailuen CO² isuri espezifikoak %5 gutxituko dira 2015eko abenduaren 31ra arte, ibilgailu horiek bioerregaiak erabiltzen dituztenez, gaitasun teknologiko handiagoa eta isuriak gutxitzeko gaitasun handiagoa baitute. Helburu espezifiko hori aplikatzeko, ezinbestekoa izango da ibilgailu hori matrikulatuta dagoen estatu kideko gasolina-zerbitzuguneen %30ak erregai-mota alternatibo hori eskaintzea, eta erregai horrek dagokion erkidegoko araudian bioerregaiantzat ezarritako iraunkortasun-baldintzak betetzea.

7. artikulua

Elkarteak osatzea

1. Ekoizleek, 11. artikuluan xedatutakoari jarraituz salbuespenen bat dutenek izan ezik, elkarte bat osa dezakete 4. artikuluan xedatutako betebeharrak betetzeko.

2. Elkarte bat osatzeko akordioa urte baterako edo gehiagorako egin daiteke, baina akordio horrek gehienez ere bost urte iraungo du. Gainera, akordioak isuriak batzen diren lehen urte naturaleko abenduaren 31a baino lehenago sartu behar du indarrean. Elkarte bat osatzen duten ekoizleek ondorengo informazioa eman behar diote Batzordeari:

a) Elkarteko kide izango diren ekoizleei buruzko informazioa.

b) Elkartearen kudeatzailea izango den ekoizlearen izena. Elkartearekin harremanetan jarri nahi izanez gero harengana jo beharko da, eta bere ardura izango da 9. artikuluari jarraiki, gehiegizko isuriengatik, elkarteak ordaindu beharreko hobariak ordaintzea.

c) Elkarteko kudeatzailea b) idatz-zatian adierazitako betebeharrak betetzeko gai izango dela erakusten duten frogak.

3. Elkarteak izendatutako kudeatzaileak 9. artikuluari jarraiki elkarteak gehiegizko isuriengatik ordaindu beharreko hobari guztiak ordaintzeko betekizuna betetzen ez badu, Batzordeak egoera horren berri emango die ekoizleei.

4. Elkarte bateko kide diren ekoizleek Batzordeari jakinaraziko diote elkarteko kudeatzaileari dagokion edozein aldaketa edo haren finantza-egoerari dagokion edozein aldaketa, baldin eta horrek eragina izan badezake kudeatzaileak, 9. artikuluari jarraiki, elkarteak gehiegizko isuriengatik ordaindu beharreko hobariak ordaintzeko duen betebeharrean. Horrez gain, elkarteko osaketari dagokion edozein aldaketa eta elkartea desegiteko erabakia ere jakinarazi behar diote Batzordeari.

5. Ekoizleek elkarteak osatzeko akordioak egin ditzakete, akordio horiek Tratatuaren 81. eta 82. artikuluetan xedatutakoa betetzen badute, eta elkarteko kide izan nahi duen elkarte orori arrazoizko baldintza komertzialak jartzen badizkiote, ekoizle guztiei modu irekian, gardenean eta bereizkeriarik gabe parte hartzen utziz. Horrelako elkarteentzat ezarritako aplikazio orokorreko erkidegoko arauak ere bete behar badira ere, elkarteko kide guztien egitekoa izango da datuak bateratzea, eta elkartea osatzeko akordioaren baitako edozein informazio-truke ekiditea, ondorengo gaiei buruzko informazio-trukeak salbu:

a) batez besteko CO² isuri espezifikoak;

b) isuri espezifikoetarako helburua;

c) matrikulako ibilgailuen guztizko kopurua.

6. Bosgarren artikulua ez da aplikatuko elkartea osatzen duten ekoizle guztiak beren artean lotura duten ekoizle-talde bereko kide badira.

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

7. Hirugarren paragrafoari jarraiki egiten diren jakinarazpenen kasuan izan ezik, Batzordeari elkarte bateko kide diren ekoizleen informazioa jakinarazten zaion unetik, ekoizle horiek ekoizle bakartzat hartuko dira 4. artikuluan xedatutako betebeharrak betetzeari dagokionez. Banakako ekoizleei dagozkien ikuskapenei eta jakinarazpenei buruzko informazioa, bai eta horien elkarteei buruzko informazioa ere, erregistratu eta jakinarazi egingo da, eta eskuragarri egongo da 8. artikuluko 4. paragrafoan aipatzen den erregistro nagusian.

8. artikulua

Batez besteko isurien jarraipena eta jakinarazpena

1. 2010 eko urtarrilaren 1ean hasten den urte naturalean eta hurrengo urteetan, estatu kideek, II. eranskinen A zatian xedatutakoari jarraituz, beren lurraldean matrikulatzen den turismo berri bakoitzari buruzko informazioa erregistratuko dute. Informazio hori ekoizleen, inportatzaileen eta Estatu kide bakoitzean izendatutako ordezkarien eskura egongo da. Estatu kideek ahal duten guztia egingo dute informazio hori emateko ardura duten erakundeek gardentasunez jarduten dutela bermatzeko. Estatu kide guztiak bermatuko dute 715/2007/EE Erregelamenduari jarraiki homologatuta ez dauden ibilgailuen CO² isuri espezifikoak neurtu eta adostasun-agirian erregistratuko direla.

2. 2011tik aurrera, urte bakoitzeko otsailaren 28a baino lehen, estatu kideek II. eranskinen B zatiko informazioa, aurreko urte naturalari dagokiona, erabaki eta Batzordeari jakinarazi behar diote. Datuak II. eranskinen C zatian zehazten den formularioari jarraituz jakinarazi behar dira.

3. Batzordeak hala eskatuz gero, estatu kideek 1. paragrafoari jarraiki bildutako datu guztiak helaraziko dizkiote.

4. Batzordeak artikulua honi jarraiki estatu kideek jakinarazitako datuen erregistro nagusia egingo du, eta 2011 urtetik aurrera, ekainaren 30 baino lehen, fabrikatzaile bakoitzari dagokionez, ondorengoak kalkulatu dira urtero:

a) Erkidegoan aurreko urte naturalean izandako batez besteko CO² isuri espezifikoak;

b) aurreko urte naturaleko isuri espezifikoetarako helburua, eta

c) aurreko urte naturaleko batez besteko CO² isuri espezifikoaren eta urte horretarako isuri espezifikoetarako helburuaren arteko aldea.

Batzordeak ekoizle bakoitzari jakinaraziko dio dagokion behin-behineko kopurua. Jakinarazpen horretan, matrikulatutako turismo berrien kopurua eta horien CO² isuri espezifikoak kontuan hartuta, estatu kide bakoitzari dagozkion datuak adieraziko dira.

Erregistro hori edozeinen eskura egongo da.

5. Ekoizleak, 4. artikuluan aurreikusten den behin-behineko kalkulua egin eta hiru hilabeteko epean, Batzordeari jakinarazi ahal izango dio datuetan ikus daitekeen edozein akats. Horretarako, akatsa zein estatu kideri dagokion ere adierazi behar du.

Batzordeak ekoizleen jakinarazpen guztiak aztertuko ditu, eta urriaren 31a baino lehen, 4. artikuluari jarraiki egindako behin-behineko kalkuluak berretsi edo aldatuko ditu.

6. 5. artikuluan aurreikusitako kalkuluak oinarritzat hartuta, 2010 eta 2011 urte naturalei dagokienez Batzordeak uste badu ekoizle baten batez besteko CO² isuri espezifikoek urte horretarako ezarritako isuri espezifikoetarako helburuak gaituzten dituela, horren berri emango dio ekoizleari.

7. Estatu kideek agintari eskudun bat izendatuko dute, Erregelamendu honetan xedatutakoari jarraiki, jarraipenerako datuak biltzeko eta datu horiek jakinarazteko, eta 2009ko abenduaren 8a baino lehen, datu horiek izendatutako agintari eskudunaren Batzordeari jakinaraziko dizkiete, eta ondoren, Batzordeak Europako Parlamentuari eta Kontseiluari emango dio horren berri.

8. Seigarren artikulua aplikatzen den urte natural bakoitzeko, estatu kideek gasolina-zerbitzuguneen ehunekoei buruzko informazioa eta artikulua horretan E85 erregaiari dagokionez zehazten diren iraunkortasun-irizpideei buruzko informazioa jakinaraziko diote Batzordeari.

9. Batzordeak, artikulua honi jarraiki, datuen jarraipena eta jakinarazpena egiteko arau zehatzak, eta 2. zatiko 14. artikuluan aurreikusten den prozedurari jarraituz, II. eranskinaren aplikaziorako arau zehatzak ezar ditzake.

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

Batzordeak, Erregelamendu honen aplikazioarekin lortutako eskarmentua tarteko, II. eranskina aldatu ahal izango du. Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak, 14. artikuluko 3. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

9. artikulua

Gehiegizko isuriengatiko hobariak

1. 2012 urtetik aurrerako urte natural bakoitzari dagokionez, ekoizle baten batez besteko CO² isuri espezifikoek urte horretarako ezarritako isuri espezifikoetarako helburuak gaindituz gero, Batzordeak gehiegizko isuriengatiko hobari bat jarriko dio ekoizleari, eta elkartearen kasuan, elkartearen kudeatzaileari.

2. Lehenengo artikuluan gehiegizko isuriengatik aurreikusitako hobaria ondorengo formulen bitartez kalkulatu da:

a) 2012tik 2018ra:

i) ekoizlearen batez besteko CO² isuri espezifikoek isuri espezifikoetarako helburua gainditzen dutenean, kilometroko 3 gramo baino gehiago:

$((\text{Gehiegizko isuria} - 3 \text{ g CO}^2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km}) \times \text{turismo berrien kopurua},$

ii) ekoizlearen batez besteko CO² isuri espezifikoek isuri espezifikoetarako helburua gainditzen dutenean, 2 eta 3 gramo artean:

$((\text{Gehiegizko isuria} - 2 \text{ g CO}^2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km}) \times \text{turismo berrien kopurua},$

iii) ekoizlearen batez besteko CO² isuri espezifikoek isuri espezifikoetarako helburua gainditzen dutenean, gramo 1 eta 2 gramo artean:

$((\text{Gehiegizko isuria} - 1 \text{ g CO}^2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km} + 1 \text{ g CO}^2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km}) \times \text{turismo berrien kopurua},$

iv) ekoizlearen batez besteko CO² isuri espezifikoek isuri espezifikoetarako helburua gainditzen dutenean, gehienez ere gramo 1:

$(\text{Gehiegizko isuria} \times 5 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km}) \times \text{turismo berrien kopurua};$

b) 2019tik aurrera:

$(\text{Gehiegizko isuria} \times 95 \text{ EUR/g CO}^2/\text{km}) \times \text{turismo berrien kopurua};$

Artikulu honen ondorioetarako, 4. artikuluan aipatzen den "gehiiegizko isurien kopurua" da ekoizlearen batez besteko isuri espezifikoek urte natural horretarako isuri espezifikoaren kopurua zenbatean gainditu duen azaltzen duen zenbakia, milarenetara biribildua. Kopuru hori kalkulatzeko kontuan hartuko da onartutako teknologia berritzaileen ondorioz zenbat gutxitu diren CO² isuriak. "Turismo berrien kopuruaz" ari garenean, aldiz, ekoizleak ekoiztutako turismo berrien artean, 4. artikuluan xedatutako pixkanakako merkaturatzeari jarraiki, urte horretan matrikulatutako ibilgailu-kopurua hartzen dugu kontuan.

3. Batzordeak ezarriko ditu gehiegizko isuriengatik 1. artikuluan aurreikusten diren hobariak biltzeko metodoak.

Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak (osatu ere egin dezakete) 14. artikuluko 3. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

4. Gehiegizko isuriengatiko hobariaren zenbatekoa Batasuneko aurrekonturako diru-sartetzat hartu behar da.

10. artikulua

Ekoizleen emaitzen argitalpena

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

1. Urtero, 2011 urtetik aurrera eta urriaren 31 baino lehen, Batzordeak zerrenda bat argitaratuko du. Zerrenda horretan ekoizle bakoitzari buruzko datu hauek jakinaraziko dira:

- a) aurreko urte naturaleko isuri espezifikoetarako helburua;
- b) aurreko urte naturalean izandako batez besteko CO² isuri espezifikoak;
- c) aurreko urte naturaleko batez besteko CO² isuri espezifikoaren eta urte horretarako isuri espezifikoetarako helburuaren arteko aldea;
- d) aurreko urte naturaleko datuak kontuan hartuta, Erkidegoko turismo berrien batez besteko CO² isuri espezifikoak; eta
- e) aurreko urte naturalean Erkidegoko turismo berri guztien batez besteko masa.

2. 2013ko urriaren 31tik aurrera 1. artikuluan xedatutakoari jarraiki argitaratzen den zerrendan zehaztu beharko da aurreko urte naturalean ekoizleak 4. artikuluan ezarritako baldintzak bete dituen edo ez.

11. artikulua

Salbuespenak zenbait ekoizlerentzat

1. Ekoizle batek salbuespena eska dezake I. eranskinari jarraiki kalkulaturako isuri espezifikoetarako helburuari dagokionez, ekoizle horrek urte natural bakoitzean Erkidegoan matrikulaturako 10.000 turismo berri baino gutxiago ekoizten baditu, eta:

- a) ez bada beren artean lotura duten ekoizle-talderen bateko kide; edo
- b) beren artean lotura duten ekoizle-talderen bateko kide bada, eta talde horrek urte natural bakoitzean Erkidegoan matrikulaturako 10.000 turismo berri baino gutxiago ekoizten baditu; edo
- c) beren artean lotura duten ekoizle-talderen bateko kide bada, baina bere ekoizpen-zentroa eta diseinu-zentroa baditu.

2. 1. artikuluari jarraiki eskatu eta onartutako salbuespen batek, bost urte iraungo du gehienez ere. Batzordeari aurkeztu beharreko eskaeran ondorengoak aurkeztu behar dira:

- a) izena eta ekoizlearekin harremanetan jartzeko pertsonaren datuak;
- b) ekoizleak, 1. artikuluari jarraiki, salbuespen baten onurak jasotzeko baldintzak betetzen dituela egiaztatzeko frogak;
- c) ekoizten dituen turismoen ezaugarriak, besteak beste masarenak eta turismo horien CO² isuri espezifikoarenak, eta
- d) isuriak gutxitzeko duen potentzialarekin eta potentzial teknologikoarekin eta ekonomikoarekin koherentea den CO² isuri espezifikoetarako helburua, ekoizten den ibilgailu-motaren merkatuaren ezaugarriak kontuan hartzen dituenak.

3. Batzordeak uste badu ekoizleak 1. artikuluari jarraituz eskatutako salbuespena lor dezakeela, eta frogatzen badu ekoizleak proposaturako isuri espezifikoetarako helburua koherentea dela ekoizle horrek CO² isuri espezifikoak gutxitzeko duen gaitasunarekiko eta gaitasun teknologiko eta ekonomikoarekiko, salbuespen hori emango dio; betiere, kontuan hartuta ekoizleak ekoizten duen ibilgailuaren merkatuaren ezaugarriak. Salbuespena indarrean jarriko da, salbuespen hori eman eta hurrengo urteko urtarrilaren leian.

4. Ekoizleek, berarekin lotura duten enprekin batera, urte natural bakoitzean 10.000 eta 30.000 ibilgailu artean ekoizten baditu, salbuespen bat eska dezakete I. eranskinean xedatutakoari jarraiki kalkulaturako isuri espezifikoetarako helburuari dagokionez.

Ekoizleak berarentzat soilik edo berarentzat eta berarekin harremana duen beste edozein enpresarentzat egin dezake salbuespen-eskaria. Batzordeari aurkeztu beharreko eskaeran ondorengoak aurkeztu behar dira:

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

a) 2. artikuluko a) eta c) idatz-zatietan adierazten den informazio guztia, eta hala dagokionean, baita ekoizlearekin lotura duen edozein enpresari buruzko informazioa ere;

b) 2007ko batez besteko CO² isuri espezifikokoak %25 gutxitzeko helburua, edo beren artean lotura duten zenbait enpresen izenean eskaera bakarria eskatzean, enpresa horiek 2007an batez beste egindako CO² isuri espezifikokoak %25 gutxitzeko helburua.

Ekoizleren batek ez badu 2007ko batez besteko CO² isuri espezifikoei buruzko daturik, Batzordeak isuriak gutxitzeko helburu bat zehaztuko du, eta horretarako, merkatuaren ezaugarriak kontuan hartuta, ekoiztutako ibilgailuen antzeko masa duten ibilgailuen CO² isuriak gutxitzeko erabiltzen diren teknologia hoberenetan oinarrituko da. Eskatzaileak helburu hori baliatuko du b) idatz-zatiaren ondorioetarako.

Batzordeak ekoizle bati salbuespen bat emango dio, artikuluko honetan adierazten den salbuespenen bat izateko beharrezkoak diren eskakizunak betetzen dituela frogatuz gero.

5. Artikulu honen arabera salbuespen bat duen ekoizle batek, salbuespen hori izateko duen eskubidean eragina izan dezakeen edozein aldaketaren berri eman behar dio Batzordeari ahal bezain azkarren.

6. Batzordeak, 5. artikuluari jarraiki egindako jakinarazpen batean oinarrituta, edo beste moduren batera, ekoizle batek ez duela salbuespenik betetzen erabakiz gero, salbuespen hori bertan behera utziko du hurrengo urte naturaleko urtarilaren 1etik aurrera, eta horren berri emango dio ekoizleari.

7. Ekoizleak isuri espezifikoetarako ezarritako helburua lortzen ez badu, Batzordeak hobari bat jarri ahal izango dio gehiegizko isuriengatik, 9. artikuluan ezarritakoari jarraiki.

8. Batzordeak 1. artikulutik 7. artikulura artekoak aplikatzeko xedapen zehatzak ezarri ahal izango ditu, besteak beste, salbuespen bat izateko irizpideen interpretazioari dagozkionak, eskaeren edukiari dagozkionak eta CO² isuri espezifikokoak gutxitzeko programen edukiari eta ebaluazioari buruzko xedapenei dagozkienak.

Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak (osatu ere egin dezakete), 14. artikuluko 3. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

9. Salbuespen eskaera bat jarriko da guztien eskura, baita salbuespen hori justifikatzeko informazioa, 5. artikuluan aurreikusten den jakinarazpen oro, 6. artikuluari jarraiki hartutako baliogabetze oro, 7. artikuluari jarraiki gehiegizko isuriengatik hobari oro eta 8. artikuluan aipatzen diren neurri guztiak. Hala ere, kontuan izan behar da bete egin behar dela Europako Parlamentuak eta Kontseiluak 2001eko maiatzaren 30ean onartutako 1049/2001/EE Erregelamendua, Europako Parlamentuaren, Kontseiluaren eta Batzordearen agiriak edozeinen eskura jartzeari buruzkoa [12].

12. artikulua

Ekoberrikuntza

1. Hornitzaile batek edo ekoizle batek hala eskatuz gero, kontuan izango da teknologia berriak erabiltzearen ondorioz zenbat CO² aurreztu duen. Teknologia horiek erabiliz, gehienez ere, kilometroko 7g CO² gutxituko da ekoizle bakoitzari ezarritako isuri espezifikoetarako helburua.

2. Batzordeak, gehienez ere 2010ean onartuko ditu teknologia berritzaile horien erabilerarako xedapen zehatzak, 14. artikuluko 2. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedurari jarraiki. Teknologia berritzaileentzako xedapen zehatz horiek ondorengo irizpideetan oinarrituta ezarriko dira:

a) hornitzaileak edo ekoizleak teknologia berriei esker aurreztutako CO² kopurua zenbatzeko gai izan behar du;

b) teknologia berritzaileek CO² isuriak gutxitzeko balio dutela frogatu behar da;

c) Teknologia berritzaileok izan behar dute CO² isuriak neurtzeko egindako saiakuntza estandarrek, isuriak kilometroko 10 gramo gutxitzeko 1. artikuluan aurreikusitako derrigorrezko xedapenek, neurri osagarri gehigarrietatik eratorriek, edo erkidegoko zuzenbideko beste zenbait ezarpenei jarraiki derrigorrezkoak diren beste neurri batzuek estali gabeak.

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

3. Neurri bat teknologia berritzailetzat har dadin eskatzen duen hornitzaile edo ekoizle orok, egiaztatutako erakunde independente batek egindako egiaztapen-txostena aurkeztu behar dio Batzordeari. Neurri baten eta lehendik onartutako teknologia berritzaile baten artean elkarrekintzarik egonez gero, txostenean aipatu behar da, eta egiaztapen-txostenak ebaluatu beharko du elkarrekintza horrek zein neurritan aldatzen duen neurri bakoitzarekin lortutako isurien murrizketa.

4. Batzordeak 2, paragrafoan ezarritako irizpideak kontuan hartuta onartuko du lortutako murrizketa.

13. artikulua

Berrikuspena eta txostenen aurkezpena

1. 2010ean Batzordeak txosten bat aurkeztuko die Europako Parlamentuari eta Kontseiluari. Txosten horretan ibilgailu arinen CO² isuriak murrizteko asmoz, Erkidegoaren ikuspegi integratua aplikatzeko egindako aurrerapausoak aztertzen dira.

2. Gehienez ere 2014ko urriaren 31n, eta harrez gero, hiru urtez behin, Batzordeak I. eranskina aldatzeko neurriak hartuko ditu M₀ kopurua aurreko hiru urte naturaletako turismo berrien batez besteko masari egokitzeko.

Neurri horiek 2016ko urtarrilaren 1ean jarriko dira indarrean lehen aldiz, eta horren ondoren, hiru urtez behin.

Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak 14. artikuluko 3. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

3. 2012 urtetik aurrera Batzordeak inpaktuaren ebaluazioa egingo du. Ebaluazio horren helburua da, 715/2007/EE Erregelamenduko 14. artikuluko 3. paragrafoari jarraiki, 2014ra arte CO² isuriak neurtzeko prozedurak berrikustea. Bereziki, Batzordeak prozedurak egokitzeko neurriak aurkeztuko ditu, ibilgailuek CO² isuriei dagokienez duten portara behar bezala adieraziz, eta 12. artikuluan adierazten den modura, saiakuntzetan islatu daitezkeen teknologia berritzaileak txostenean adierazteko. Batzordearen egiteko izango da prozedura horiek aldi-aldi berrikusten direla bermatzea.

CO² isuriak neurtzeko prozesuen berrikusketa aplikatzen hasten denetik, 12. artikuluan ezarritako prozedurari jarraiki, ez da teknologia berritzaile gehiago onartuko.

4. Gehienez ere 2010ean, Batzordeak 2007/46/EE Zuzentaraua berrikusiko du, mota/bertsio/aldaera bakoitza teknologia berritzaileen talde bakarrarekin bat etor dadin.

5. Gehienez ere 2013ko urtarrilaren 1ean, Batzordeak I. eranskinean isuriak direla-eta aurreikusitako helburu espezifikoak berrikusiko ditu, eta 11. artikuluan adierazitako salbuespenak ere berrikusiko ditu, ondorengoak zehazteko:

- gehienez ere, 2020an, kilometroko CO² isuriak, kostuetarako modu errentagarrian, 95 gramokoak izan daitezten lortzeko moduak, eta

- helburua aplikatzeko beharrezko alderdiak, besteak beste, gehiegizko isuriengatiko hobariak.

Berrikusketa horretan eta inpaktuaren ebaluazioan oinarrituta, eta orobat automobilgintzaren industrian eta haren menpeko industrietan duen eraginaren ebaluazio orokorrean, Batzordeak, egoki irudituz gero, Erregelamendu hau aldatzeko proposamen bat egingo du, lehiakortasunaren ikuspegitik ahalik eta proposamen neutralena, eta gizartearen ikuspegitik ahalik proposamen bidezkoena eta iraunkorra.

6. 2014a baino lehen, eta inpaktuaren ebaluazioa egin ondoren, Batzordeak aztarnai eta horien erabilerari buruzko datuen eskuragarritasunari buruzko txosten bat argitaratuko du, eta egoki iritziz gero, I. eranskina aldatzeko txosten bat aurkeztuko die Parlamentuari eta Kontseiluari. Lehenengo txosten hori oso erabilgarria izango da isuri espezifikoetarako helburuak zehazteko.

7. Neurriak hartuko dira I. eranskineko formulak egokitzeko beharra kontuan hartzeko, modu horretara CO² isuri espezifikoak neurtzeko erregelamenduzko saiakuntza-prozeduran edozein aldaketa islatzea lortuko baita.

Erregelamendu honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurriak 14. artikuluko 3. paragrafoan adierazitako kontrol-dun arautze-prozedura betez hartu behar dira.

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

14. artikulua

Komite prozedura

1. Batzordeak 280/2004/EE Erabakiaren 9. artikulua sortutako Komitearen laguntza izango du [13].

2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionean, 1999/468/EE Erabakiko 5. eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

1999/468/EE Erabakiko 5. artikuluko 6. paragrafoan jasotako epea hiru hilabetekoa izango da.

3. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaionean, 1999/468/EE Erabakiko 5. bis artikuluko 1. paragrafotik 4. paragrafora bitartekoak eta 7. artikulua aplikatuko dira, eta 8. artikuluan xedatutakoa ere beteko da.

15. artikulua

Indargabetzea

1753/2000/EE Erregelamendua indargabetzen da, eta 2010eko urtarrilaren 1etik aurrera jarriko da indarrean indargabetze hori.

Dena den, Batzordeak Europako Parlamentuari 2009 urte naturalari dagokion jarraipen-datuei buruzko txostena aurkeztu arte, Erabaki honetako 4., 9. eta 10. artikulua aplikatuko dira.

16. artikulua

Indarrean jartzea

Erregelamendu hau indarrean jarriko da Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratzen denetik hiru egunera.

Erregelamendu honetako atal guztiak nahitaez bete beharrekoak dira, eta estatu kide bakoitzean zuzenean ezartzeak izango dira.

Estrasburgon emana, 2009ko apirilaren 23an.

Europako Parlamentuaren izenean,

presidentea

H.-G. Pöttering

Kontseiluaren izenean,

presidentea

P. Nečas

[1] C 77 EO, 2009.03.31koa, 1. or.

[2] Europako Parlamentuaren txostena, 2008ko abenduaren 17koa (oraindik Aldizkari Ofizialean argitaratu gabea) eta Kontseiluaren Erabakia, 2009ko apirilaren 6koa.

[3] L 33 EO, 1994.02.07koa, 11. or.

[4] L 202 EO, 2000.08.10ekoa, 1. or.

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

[5] L 40 EO, 1999.02.13koa, 49. or.

[6] L 100 EO, 2000.04.20koa, 55. or.

[7] L 100 EO, 2000.04.20koa, 57. or.

[8] L 171 EO, 2007.06.29koa, 1. or.

[9] L 263 EO, 2007.10.09koa, 1. or.

[10] Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 715/2007/EE Erregelamendua aplikatzen eta aldatzen duen Batzordearen 692/2008/EE Erregelamendua, 2008ko uztailaren 18koa, turismoek eta garraiorako ibilgailu arinek sortutako isuriak kontuan hartuta motordun ibilgailu-motak homologatzeari eta ibilgailuen konponketa- eta mantentze-lanei buruzkoa (L 199 EO, 2008.07.28koa, 1. or.).

[11] L 184 EO, 1999.07.17koa, 23. or.

[13] L 145 EO, 2001.05.31koa, 43. or.

[13] Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 280/2004/EE Erabakia, 2004ko otsailaren 11koa, Erkidegoan isurtzen diren berotegi efektuko gasen jarraipena egiteko mekanismoari eta Kiotoko Protokoloa aplikatzeko mekanismoari buruzkoa (L 49 EO, 2004.02.19koa, 1. or.).

ANEXO I

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS

1. Las emisiones específicas de CO₂ autorizadas a cada turismo nuevo, a efectos de los cálculos del presente anexo, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

- a) de 2012 a 2015:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

- b) a partir de 2016:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2

a = 0,0457

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en un año natural se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ de cada turismo nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.
-

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES

PARTE A — Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂

1. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada turismo nuevo matriculado en su territorio:
 - a) fabricante;
 - b) tipo, variante y versión;
 - c) emisiones específicas de CO₂ (g/km);
 - d) masa (kg);
 - e) distancia entre ejes (mm);
 - f) anchura de vía (mm).
2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un turismo figura una masa mínima y máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas) en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades específicas de emisiones de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.
3. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y por fabricante:
 - a) el número total de turismos nuevos matriculados en su territorio;
 - b) las emisiones medias específicas de CO₂, como se indica en el punto 2 de la parte B del presente anexo;
 - c) la masa media, como se especifica en el punto 3 de la parte B del presente anexo;
 - d) en relación con cada versión de cada variante de cada tipo de turismo nuevo:
 - i) el número total de turismos nuevos matriculados en su territorio, como se especifica en el punto 1 de la parte B del presente anexo,
 - ii) las emisiones específicas de CO₂ y la participación en la reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras con arreglo al artículo 12 o vehículos que usan combustibles alternativos de conformidad con el artículo 6,
 - iii) la masa,
 - iv) la huella del vehículo, como se especifica en el punto 5 de la parte B del presente anexo.

PARTE B — Metodología para la determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos

La información en materia de seguimiento que los Estados miembros deben determinar en virtud del punto 3 de la parte A se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

1. Número de turismos nuevos matriculados (N)

Los Estados miembros determinarán el número de turismos nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente, (N).

2. Emisiones medias específicas de CO₂ de los turismos nuevos (S_{ave})

Las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento (S_{ave}) se calcula dividiendo la suma de las emisiones específicas de CO₂ de cada turismo nuevo, S, por el número de turismos nuevos (N).

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

3. Masa media de los turismos nuevos

La masa media de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento (M_{ave}) se calcula dividiendo la suma de las masas de cada turismo nuevo (M) por el número de turismos nuevos (N).

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

4. Distribución por variantes de turismos nuevos

Respecto a cada versión de cada variante de cada tipo de turismo nuevo, debe registrarse el número de turismos de nueva matriculación, la masa de los vehículos, las emisiones específicas de CO₂ y la huella del automóvil.

5. Huella

La huella del automóvil se calculará multiplicando la anchura de la vía por distancia entre ejes del automóvil.

PARTE C — Formulario para la transmisión de datos

En relación cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere el punto 3 de la parte A por cada fabricante en los formularios siguientes:

Datos agregados:

Año:				
Fabricante	Número total de turismos nuevos matriculados	Emisiones medias específicas de CO ₂ (g/km)	Masa media (kg)	Huella media (m ²)
(Fabricante 1)
(Fabricante 2)
...
Total de todos los fabricantes

Datos detallados por fabricante:

Año	Fabricante	Tipo de vehículo	Variante	Versión	Tecnología innovadora (*) o grupo de tecnologías innovadoras, o vehículo que usa combustibles alternativos (**)	Marca	Nombre comercial	Total de nuevas matriculaciones	Emisiones específicas de CO ₂ (g/km)	Masa (kg)	Huella (m ²)	Reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras o capacidad de uso indistinto de combustibles (*) (**)
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) De conformidad con el artículo 12.

(**) De conformidad con el artículo 6.