

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

ITZULPENA¹

Araua: 2006/38/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA
KONTSEILUARENA, 2006ko maiatzaren 17koa, azpiegitura jakin batzuk erabiltzeagatik salgaiak
garraiatzeko ibilgailu astunei zergak aplikatzeari buruzko 1999/62/EE Zuzentaraua aldatzen duena.

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakunde (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu horren 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 : «*Directiva 2006/38/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras*» (Diario Oficial de la Unión Europea, L 157 de 09/06/2006)

2006/38/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA,

2006ko maiatzaren 17koa

azpiegitura jakin batzuk erabiltzeagatik salgaiak garraiatzeko ibilgailu astunei zergak aplikatzeari buruzko 1999/62/EE Zuzentaraua aldatzen duena

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEN KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Tratatu eta, bereziki, horren 71. artikuluan 1. paragrafoa aztertu dute,

1999/62/EE Zuzentaraua ikusi dute ⁽¹⁾, bereziki, 7. artikulua,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute ⁽²⁾,

Eskualdeetako Komitearen irizpena aztertu dute⁽³⁾,

Tratatuaren 251. artikuluan ezarritako prozedurari jarraiki⁽⁴⁾,

Honako hauek hartu dituzte kontuan:

- (1) Estatu kideetako garraio-enpresen arteko lehiaren distortsioa ezabatzeke, barneko merkatuaren funtzionamendua egokia izateko, eta lehiakortasuna handitzeke, bidezko tresnak sortu behar dira azpiegituren erabilerak sortutako kostuak garraiolariari egozteko. Une honetan, nolabaiteko harmonizazio-maila lortu da, 1999/62/EE Zuzentaruari esker.
- (2) Erkidegoan garraio-arloko baldintza iraunkorrak sustatu nahi baditugu, guztiz ezinbestekoa da errepideen azpiegitura erabiltzeagatik dauden tarifak bidezkoagoak izatea; «erabiltzen duenak ordaindu behar du» irizpidea hartu behar da oinarritzat, eta, era berean, «kutsatzen duenak ordaindu behar du» irizpidea aplikatu behar da, esate baterako, bidesariak aldatuz, hartara, ibilgailuek ingurumenaren ikuspegitik duten errendimendua aintzat hartzeko. Dagoen errepide-sarea modu ezin hobean erabiltzea eta

sareak dituen ondorio txarrak ahalik eta gehien gutxitzea dira nahitaez lortu behar ditugun bi helburuak, zergapetze bikoitza saihesteko. Bestalde, operatzaileei ez zaie karga gehigarririk ezarri behar, azken batean, ekonomiaren hazkunde sendoa lortu ahal izateko eta barruko merkatuaren funtzionamendua –periferiako eskualdeak barne hartuta– ona izateko.

- (3) «Europako garraio-politika 2010. urteari begira: une erabakigarria» izeneko liburu zurian, Europako Batzordeak aditzera eman zuen zuzentarau bat proposatuko zuela bide-azpiegiturak erabiltzeko tarifei buruz. Europako Parlamentuak 2003ko otsailaren 12an Liburu Zuriaren ondorioei buruzko ebazpena eman zuenean⁽⁵⁾, azpiegituren tarifazioa ezartzeko beharra berretsi zuen. 2001eko ekainaren 15ean eta 16an Gotemburgen izandako bileraren ondoren, Europako Kontseiluak arreta berezia jarri zion garraioaren iraunkortasunaren auziari. Gero, 2002ko abenduaren 12an eta 13an Kopenhagen eta 2003ko martxoaren 20an eta 21ean Bruselan izandako bileretan, Europako Kontseiluak begi onez hartu zuen Batzordeak «eurobiñeta»ri buruzko zuzentarau berria aurkezteko azaldu zuen asmoa.
- (4) Europako Kontseiluak 2001eko ekainaren 15ean eta 16an Gotemburgen egin zuen bileran, Lehendakariaren Ondorioen 29. paragrafoan, aditzera eman zuen garraioei buruzko politika iraunkorrak kontuan hartu beharko lituzkeela trafiko-bolumenean izandako igoera, eta gero eta handiagoak ziren pilotze-, zarata- eta kutsadura-mailak; eta, horrez gain, politika horrek bultzatu beharko lukeela ingurumena hobeto errespetatzen duten garraio-moten erabilera, eta, orobat, nazioarteko bihurtu beharko lituzkeela oso-osorik gizarte- eta ingurumen-arloko kostuak.
- (5) 1999/62/EE Zuzentaruak, bidesariak zehazterakoan, kontuan hartzen ditu azpiegiturak eraikitzeke, ustiatzeko, mantentzeko eta garatzeko behar diren kostuak. Xedapen berezi bat egin behar da, aintzat hartzeko modukoak diren eraikuntza-kostuei dagokienez inolako anbiguotasunik egon ez dadin.
- (6) Errepedetik egiten diren nazioarteko garraio-eragiketarak Europa barneko errepideen sarean

¹ EO L 187 1999-07-20, 42. or. 2003ko Atxikitze Aktak aldatu zuen Zuzentaraua.

² EO C 241, 2004-09-28, 58. or.

³ EO C 109, 2004-04-30, 14. or.

⁴ Europako Parlamentuaren irizpena, 2004ko apirilaren 20koa (EO C 104 E, 2004-04-30ekoa, 371. or.), Kontseiluaren Jarrera Bateratua, 2005eko irailaren 6koa (EO C 275 E, 2005-11-08koa, 1. or.) eta Europako Parlamentuaren Jarrera, 2005eko abenduaren 15ekoa (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea). Kontseiluaren 2006ko martxoaren 27ko Erabakia.

⁵ EO C 43, 2004-02-19koa, 250. or.

pilatzen dira. Bestalde, barneko merkatua ondo ibiltzea ezinbestekoa da merkataritzako garraioaren esparrurako. Hortaz, bada, Erkidegoko esparruak barne hartu behar du Europa barneko errepideen sareko merkataritzako garraioa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailaren 23ko 1692/96/EE Erabakiak –Europa barneko errepideen sarea garatzeko Erkidegoko eragiketei buruzkoa denak– definitu duen moduan⁽¹⁾.

Subsidiarioritasun-printzipioari jarraiki, estatu kideek ahalmena eduki behar dute bidesariak eta/edo tasak ezartzeko Europa barneko errepideen sarekoak ez diren errepideetan, betiere, Tratatuan jasotako arauak betez. Baldin eta estatu kideek hautatzen badute bidesariak eta/edo tasak bakarrik sartzeko edo bere horretan uztea beren lurraldean dagoen Europa barneko errepideen sareko zatietan, eta, aldiz, ez sartzeko beste toki batzuetan –esate baterako, toki horiek bakartuta daudela, edo horietan pilatze- eta kutsatze-maila baxua dela argudiatuz, edota hori egitea ezinbestekoa denean bidesarien erregimen berria sartzeko–, orduan, bidesarien edo tasen menpean dauden sareko zatiak hautatzeak ez du bereizkeriarik sortu behar nazioarteko trafikoari dagokionez, eta, horrez gain, ez du operadoreen artean lehia-distortsiorik eragin behar. Era berean, baldintza horietan aplikatu behar dira estatu kide batek bidesariei eta/edo tasei eusten edo horiek sartzen baditu Europa barneko errepideen sarekoak ez diren errepideak erabiltzeagatik, esate baterako, errepide paraleloetan trafikoaren joan-etorria kudeatze-aldera.

- (7) Estatu kideek aukeratzen badute bidesariak eta/edo tasak Europa barneko errepideen saretik harantz hedatzea, adibidez, Europa barneko errepideen saretik heldutako trafikoaren desbideratzeko erabil zitezkeen errepide paraleloak sartzeko eta/edo Europako sare horretako zati jakin batzuekin zuzeneko lehian dauden errepideak sartzeko, orduan, ondo bermatu beharko da errepide horietako agintari arduradunen arteko koordinazioa.
- (8) Bidesarien sistemak ezartzeko errentagarritasun-arrazoiak aintzat hartuta, bidesariaren pean jartzen den azpiegitura osoak ez du nahitaez egon behar bidesariak kontrolatzeko sarbide-murrizketen mende. Estatu kideek, zuzentarau hau betetzeko orduan, bidesariaren pean dagoen azpiegituraren gune jakin batean bakarrik erabili ahal izango dute bidesaria. Neurri horrek ez du inolako bereizkeriarik sortu behar tokioa ez den trafikoari dagokionez.

(9) Azpiegiturako kostuak berreskuratzearen printzipioa izango da bidesarien oinarri. Azpiegituraren finantziazioan Europar Batasunaren aurrekontu orokorrekin parte hartu badute, Europar Batasuneko funtsen kontura egin den ekarpena ez da bidesarien bidez berreskuratu behar. Alabaina, salbuespena egingo da Erkidegoko tresna egokiek xedapen bereziren bat badute, eta horiek, Erkidegoaren baterako finantziazioaren zenbatekoa finkatzean, etorkizunean bidesarien bidez sarrerek lortzea aintzat hartzen badute.

(10) Tarifak jartzeko sistemak, garrantzi handiko kontua da erabiltzaileak aukera izatea ordaindu behar duen bidesariaren zenbatekoan eragina izango duten erabakiak hartzeko, esate baterako, gutxiago kutsatzen duten ibilgailuak hautatuz eta auto-pilaketa gutxien duten tarsteak edo uneak aukeratuz. Hortaz, komenigarria da estatu kideek bidesariak desberdintzeko aukera izatea, ibilgailua zein isurketa-kategorian dagoen kontuan izanda (EURO sailkapena) eta, era berean, ibilgailuak errepidean egiten dituen kalte-motak eta auto-pilaketaren lekua, unea eta maila aintzat hartuta. Bidesarien mailen arteko bereizkuntza horrek egokia izan behar du, lortu nahi den helburuaren arabera.

(11) Zuzentarau honetako xedapenek barne hartzen ez dituzten bide-azpiegituren erabilerari dagokion merkataritzako tarifazioak Tratatuak arauak bete beharko ditu.

(12) Zuzentarau honek ez die askatasuna murriztuko azpiegiturak erabiltzeko bidesarien eta/edo tasen sistema jartzen duten estatu kideei, eta, beraz, estatu horiek konpentsazio egokia ezarri ahal izango dute karga horietarako, betiere, Tratatuaren 87. eta 88. artikuluei kalterik egin gabe. Horrelako konpentsaziorik egon arren, barne-merkatuko lehian ez da distortsiorik egon behar eta konpentsazioak Europar Batasuneko Zuzenbideak ezarri dituen xedapenak bete behar ditu, bereziki, zerbait ibilgailuari aplikatu ahal zaizkien zergen gutxieneko tasak; hain zuzen, Kontseiluaren 1999/62/EE Zuzentarauak I. eranskinean eta 2003ko urriaren 27ko 2003/96/EE Zuzentarauak –elektrizitatea eta produktu energetikoak zergapetzeko Erkidegoko erregimena berregituratzen duenak– (1) bere xedapenetan aipatzen dituzten ibilguei dagozkien zergen tasa.

(13) Estatu kideek bidesariak edo tasak jartzen badituzte Europa barneko sareko errepideak erabiltzeagatik, ahal bada, zerga horien menpean dauden errepideei eman behar zaie lehentasuna kide diren estatuen mantentze-planetan. Bidesarien edo tasen bidez lortutako diru-sarrera dagokion azpiegitura mantentzeko lanetarako baliatu behar da, eta, oro har, garraio-arloaren mesederako izan behar du, hartara, garraiooko sareetan garapena orekatua eta iraunkorra izan dadin.

¹ EO L 228, 1996-09-09, 1. or. Azken buruan, 884/2004/EE Erabakiak (EO L 167, 2004-04-30, 1. or.) aldatu zuten Erabakia.

- (14) Arreta berezia egin behar zaie mendialdeetako eskualdeei, adibidez, Alpe eta Pirinio aldeei. Izan ere, toki horietan, maiz, azpiegiturako proiektu garrantzitsuak abian jarri nahi izan direnean, horiek porrot egin dute aparteko finantza-baliabideak behar zirelako eta salbuespenezko baliabide horiek jarri ez direlako. Eskualde horietan, beraz, egokia izan liteke xedatzea erabiltzaileek errekaru bat ordaindu behar dutela European garrantzi handikoak diren proiektu funtsezko horiek finantzatu ahal izateko; hor barne hartuko lirateke igarobide berean garraio-bide desberdin bat erabiltzea ekartzen duten proiektuak. Errekargu horren zenbatekoak proiektuaren finantza-beharren eta bidesarien oinarritzko mailaren arabera izan beharko luke. Izan ere, horrela jokatu gero, ez litzateke sortuko gehiegi eta artifizialki igotako kargarik; horrelakoetan, gerta baitaiteke erabiltzaileak beste igarobide batzuetara desbideratzea, eta, azken batean, toki horietan betiko arazoak eta auto-pilatzeak egongo lirateke, sareak behar ez bezala erabiltzeagatik.
- (15) Kargen ondorioz ez da bereizkeriarik egin behar, eta karga kobratzean ez da gehiegizko formaltasunik edo oztoporik sortu behar barneko mugetan. Hala, beraz, neurri egokiak hartu behar dira noizbehinkako erabiltzaileei kargak ordaintzeko modua errazteko, batez ere, bidesarien eta/edo tasen kobrantza bakarrik egiten bada ordainketa elektronikoko gailu bat (ibilgailu barnean jarririk) behar duten sistemen bitartez.
- (16) Estatu kideen eta beste estatu batzuen erregimenen arteko desberdintasunen ondorioz trafikoa desbideratu ez dadin, Batzordeak, nazioarteko akordioak negoziatzen dituenean, ahaleginak egin behar ditu kide ez diren beste estatu horiek zenbait neurri hartu ez dituzaten; adibidez, igarotzeko eskubideen truke-sistema bat ezar ez dezaten, horrek bereizkeria sorbaitezake ibilgailuen joan-etorrian.
- (17) Azpiegituren tarifa-sistema era egokian eta bateratuan aplikatuko dela bermatzeko, bidesarien erregimen berrietan, kostuak kalkulatzeko, II. eranskinean ezarritako funtsezko oinarrien multzoa bete beharko da, edo, bestela, oinarri horiei jarraiki lortuko litzatekeen maila gaitutako ez duen maila bat ezarri beharko da. Baldintza horiek ez dira aplikatu behar orain indarrean dauden erregimenetan, aldaketa nabarmenik egiten ez bazaie behintzat. Aldaketa nabarmenik ez genuke, bada, bidesariaren sistemaren operadorearekin egindako kontratua aldatuz bidesariaren erregimenaren hasierako baldintzetan egindako edozein aldaketa garrantzitsu; aitzitik, jatorrizko erregimenen aurreikusita zeuden aldaketak ez dira horrelakotzat joko. Emakida-kontratuetan, aldaketa nabarmenak egin ahal izango dira, kontratazio publikoko prozeduraren bat egin ondoren. Gardentasuna lortzeko, baina, aldi berean, inolako oztoporik ez jartzeko merkatu-ekonomiaren funtzionamenduan, ez eta sektore publikoko edota pribatuko elkarten funtzionamenduan ere, behar-beharrezkoa da estatu kideek Batzordeari aditzera eman diezaioten –Batzordeak irizpena eman ahal izan dezan– zein diren balio bateratuak eta kargen kostua kalkulatzeko aplikatu nahi diren parametroak, eta, emakida-kontratuei dagokienez, zein den kontratua eta dagozkion erreferentzia-hipotesiak. Estatu kideetan bidesarien erregimen berriak sartu aurretik Batzordeak ematen dituen irizpenek ez dute inolako eraginik eduki behar Batzordeak, Tratatuari jarraiki, Erkidegoko Zuzenbidea aplikatuko dela bermatzeko duen betebeharrean.
- (18) «Kutsatzen duenak ordaindu behar du» irizpidea garraio-bide guztiei kanpoko kostuak internalizatuz aplikatzeari begira etorkizunean ondo arrazoitutako erabaki objektiboak hartu ahal izateko, kalkuluko printzipio bateratu batzuk prestatu behar dira, zientifikoki egiaztatutako datuetan oinarrituta. Etorkizunean auzi honen gainean erabakiren bat hartzeko, ondo hartu behar da kontuan errepidetatik ibiltzen diren garraio-enpresek orain ere zergakarga bat ordaintzen dutela, motor-ibilgailuen gaineko eta erregaiaren gaineko zerga bereziak barne hartuta.
- (19) Batzordeak lanean hasi behar du, oro har aplikatzeko moduko eredu garden eta ulerterraz bat prestatzeko, garraio-mota guztien kanpoko kostuak ebaluatzeko baliagarria izango dena, eta etorkizunean azpiegiturako kostuak kalkulatzeko oinarritzat hartuko dena. Lan hori egitean, Batzordeak ondo aztertu behar ditu aintzat hartu behar diren kanpoko kostuen osagai buruzko aukera guztiak, 2001eko «Europako garraio-politika 2010. urteari begira» liburu zurian zerrendatutako osagaiak barne hartuta, eta zehatz-mehatz balioetsi behar du kostu-aukera desberdinak nazioarteko bihurtzeko eduki dezakeen eragina. Europako Parlamentuak eta Kontseiluak arreta handiz aztertuko dituzte Batzordeak ildo horretan egiten dituen proposamen guztiak, gero 1999/62/EE Zuzentaraua berrikusteko.
- (20) Oraindik aurrerapen tekniko berriak egin behar dira bide-azpiegitura erabiltzeko tarifazio-sistema garatzeko. Prozedura bat ezarri behar da Batzordeak 1999/62/EE Zuzentaruaren baldintzak egokitu ahal izan ditzen, aurrerapen teknikoak aintzat hartuta, betiere, estatu kideei horretaz kontsulta egin ondoren.
- (21) Zuzentarau hau aplikatzeko behar diren neurriak Kontseiluaren 1999ko ekainaren 28ko 1999/468/EE Erabakiak –Batzordeari esleituriko betearazpen-eskumenak baliatzeko prozedurak

ezartzen dituenak— adierazten duenaren arabera onartu behar dira⁽¹⁾.

(22) Zuzentarau honen xedea da bide-azpiegiturak erabiltzeko dauden bidesariei eta tasei aplikatu ahal zaizkien baldintzak adostea. Alabaina, estatu kideek xede hori behar bezala lortzea ezinezkoa denez, eta, beraz, Erkidego osoari dagokion kontua denez eta, era berean, garraioen barneko merkatua babestu nahi denez, xede hori hobeto eskuratu ahal izango da Erkidego osoaren mailan, eta, horrenbestez, Erkidegoak neurriak har ditzake Tratatuaren 5. artikuluan ezarritako subsidiariorotasun-printzipioari jarraiki. Artikulu horrexetan agertzen den heinekotasun-printzipioaren arabera, Zuzentarau honek ez du gainditzen helburu hori lortzeko behar dena.

(23) Hala, 1999/62/EE Zuzentaraua aldatu behar da.

HONAKO ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

1999/62/EE Zuzentaraua honela aldatuko da:

1) Bigarren artikulua honela aldatuko da:

a) Lehenik, a) letran jarrita dagoena kendu, eta, horren ordez, testu hau jarriko da:

«a) “Europa barneko errepideen sarea”: Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailaren 23ko 1692/96/EE Erabakiak —Europa barneko errepideen sarea garatzeko Erkidegoko orientabideei buruzkoa denak (*) eta mapen bidez irudikatuta dagoenak— I. eranskinaren 2. atalean definitzen duen errepide-sarea. Mapak erabaki horren II. eranskinean edo xedapenetan aipatutako atalei buruzkoak dira;

(*) EO L 228, 1996.09.09, 1. or. Azken aldiz, 884/2004/EE Erabakiak (EO L 167, 2004.04.30, 1. or.) aldatu zuen Erabakia.

b) Ondoko letrak sartuko dira:

«b bis “eraikuntza-kostuak”: eraikuntzari dagozkion kostuak, hala behar denean, finantziazio-kostu hauek ere barne hartuta:

— azpiegitura berrikoak edo azpiegiturretan egindako hobekuntza-lanetakoak (egituretan egindako konpontze-lan garrantzitsuak barne hartuta),
edo

— azpiegiturretakoak edo azpiegiturretan egindako hobekuntza-lanetakoak (egituretan egindako konpontze-lanik garrantzitsuenak barne hartuta), betiere, 2008ko ekainaren 10a iritsi baino 30 urte lehenago burutu badira gehienez, bidesarien sistemak 2008ko ekainaren 10erako abian bazeuden, edo 2008ko ekainaren ondoren jarritako bidesari-sistema berriak jarri baino 30 urte lehenago burutu badira gehienez. Bestalde, data horiek iritsi aurretik burututako azpiegitura-kostuak edo azpiegiturretako hobekuntza-kostuak eraikuntza-kostuen barruan sartuko dira, baldin eta honako baldintza hauek betetzen badira:

i) Estatu kideak bidesarien sistema bat ezarri badu, eta, horren arabera, kostu horiek bidesari-sistemen operadore batekin egindako kontratu baten bidez —edo antzeko eragina duten beste egintza juridiko batzuen bidez— berreskuratuko badira, eta, era berean, 2008ko ekainaren 10a iritsi aurretik indarrean sartzen badira, edo

ii) Estatu kideak ondo frogatu ahal badu, dena delako azpiegitura eraikitzeak, baldintza hau bete behar zela: azpiegitura horrentzat aurrez ezarritako bizitza baliagarria 30 urtetik gorakoa izatea.

Nolanahi ere, kontuan hartu behar den eraikuntza-kostuen proportzioak ez du inola ere gaindituko azpiegituraren osagaien zat aurrez ezarritako bizitza baliagarriari 2008ko ekainaren 10etik aurrera geratzen zaion aldiaren proportzioa edo bidesarien sistema berriak ezartzen diren egunean geratzen zaion aldiaren proportzioa, azken data hori geroagokoa bada.

Azpiegitura-kostuetan edo azpiegiturretan egindako hobekuntzetan, barne hartu ahal izango dira hots-kutsadura gutxitzeko edo bide-segurtasuna hobetzeko azpiegiturretan egin diren ordainketa bereziak, eta, orobat, azpiegitura horretako

¹ EO L 184, 1999.7.17 or.

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

- operadoreak ingurumeneko helburuak betetze aldera egin dituen eskudiruzko ordainketak, hala nola, lurzorua kutsaduratik babesteko egindakoak, eta abar.
- a ter) “finatziario-kostuak”: maileguen interesak eta akziodunek jarritako edozein motatako baliabideen errentagarritasuna;
- a quater) “Egiturazko konpontze-lan garrantzitsuak”: egituran egindako edozein motatako konpontze-lana, alde batera utzita dagokion uanean errepidearen erabiltzaileei onurarik ekarri ez diotenak, adibidez, konpontze-lanaren ordez, zoladura berritzeko lanen bat edo bestelako eraikuntza-lanen bat egin denean»;
- c) Bestalde b) letran jarrita dagoena kendu, eta, horren ordez, testu hau jarriko da:
- «b) “bidesaria”: ibilgailu batek 7. artikulua 1. paragrafoan adierazitako azpiegituretatik distantzia jakin bat ibiltzeagatik zenbateko zehatz bat ordaintzea, ibilitako distantzia eta ibilgailu-mota aintzat hartuta»;
- d) Ondoko letra hau sartuko da:
- «b bis) “haztatutako batez besteko bidesaria”: Denboraldi jakin batean bidesariaren bitartez lortutako diru-sarrera guztiak, zati denboraldi horretan bidesariaren pean dagoen sare jakin batetik ibiltzen diren ibilgailu-kilometroaren kopurua; era horretan kalkulatuko dira hala sarrerak nola ibilgailuak-kilometroak, bidesaria ordaindu behar duten ibilgailuak aintzat hartuta»;
- e) Bestetik, c), d), e) eta f) letren ordez, testu hau jarriko da:
- «c) “tasa”: ibilgailu bati 7. artikulua 1. paragrafoan adierazitako azpiegiturak denboraldi jakin batean erabiltzeko eskubidea ematen dion zenbatekoa ordaintzea;
- d) “ibilgailua”: motor-ibilgailua edo ibilgailu artikulatuen taldea, errepidetik salgaiak garraiatzeko baizik erabiltzen ez dena, eta zamaturik dagoela 3,5 tonatik gorako gehienezko pisua baimenduta duena;
- e) “EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV”, “EURO V” eta “VEM” kategorietako “ibilgailua”: 0 eranskinean ezarritako isurketa-mugak betetzen dituen ibilgailua;
- f) “ibilgailu-mota”: ibilgailuari dagokion kategorian ardatz-kopurua, dimentsioak eta pisua edo ibilgailuak errepideei egiten dieten kaltearen arabera sailkatzeko dauden bestelako elementuak —adibidez, IV. Eranskinean jasota dagoen sailkapen-sistema, errepideei egindako kaltearen arabera— kontuan izanik, eta, betiere, erabiltzen den sailkapen-sistema ibilgailuaren ezaugarrietan oinarritzen bada, eta ezaugarri horiek estatu kide guztietan erabiltzeko ibilgailuen dokumentazioan ageri badira edo argi eta garbi ikusteko modukoak badira»;
- f) Ondoko letrak sartuko dira:
- «g) “emakida-kontratua”: “obra publikoen emakida” edo “zerbitzuen emakida”, Europako Parlamentuak eta Kontseiluak 2004ko martxoaren 31n eman zuten 2004/18/EE Zuzentarauak —obren, horniduren eta zerbitzuen kontratu publikoak emateko prozedurak koordinatzeari buruzkoak (*)— 1. artikuluan paratu duen definizioaren arabera;
- h) “emakidako bidesaria”: emakida-kontratu baten bidez, emakidadun batek kobratutako bidesaria.

(*) EO L134 , 2004-04-30ekoa, 114. or. Azken aldiz 2083/2005 Erregelamenduak (EE) (EO L 333, 2005-12-20koa, 28. or.) aldatu zuen Zuzentaraua.

2) Zazpigarren artikulua honela aldatuko da:

- a) Lehenik, 1., 2., 3. eta 4. paragrafoen ordez, testu hau paratuko da:

«1. Estatu kideak bidesariak eta/edo tasak sartu ahal izango dituzte edo horiei eutsi ahal izango diete Europa barneko errepideen sarean edo sare horren zati batean, bakar-bakarrik, 2. paragrafoetik 12.era bitartean ezarritako baldintzak betetzen badituzte. Horrek ez dio inolako kalterik egingo estatu kideek, Tratatuari jarraiki, Europa barneko errepideen sarean sartuta ez dauden errepideetan bidesariak eta/edo tasak ezartzeko duten eskubideari; beraz, esate baterako, horrelakoak ezarri ahal izango dituzte Europa barneko errepideen sareko trafikoa desbideratzeko dauden errepide paraleloetan, eta/edo Europako sare horretako zati batzuekin zuzeneko lehian dauden errepideetan. Era berean, bidesariak eta/edo tasak ezarri ahal izango dituzte Europa barneko errepideen sarean beste mota batekoak diren eta “ibilgailua”ren definizioan ezin sar daitezkeen motor-ibilgailuei, betiere, errepide horietan bidesariak eta/edo tasak jartzeak bereizkeriarik sortzen ez badu nazioarteko trafikoari

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

dagokionez eta distortsiorik sortzen ez badu operadoreen arteko lehian.

1 bis) Estatu kideek erabakitzen badute bidesariak eta/edo tasak sartzea edo horiei eustea bakarrik Europa barneko errepideen sareko zati bakan batzuetan, gainerako errepide-zatietan dauden salbuespenek (bakartuta egoteagatik, auto-pilaketan edo kutsaduraren maila baxuak izateagatik, edota bidesarien erregimen berria sartu ahal izateko hori egitea ezinbestekoa izateagatik ezarritako salbuespenek) ez dute bereizkeriarik sortu behar nazioarteko trafikoari dagokionez.

2. a) Estatu kideek aukeran izango dute bidesari eta/edo tasa bereziak sartzea edota horiei eustea, zaturik daudela 12 tonatik beherako gehieneko pisua baimenduta ez duten ibilgailuei ezartzeko. Estatu kide batek erabakitzen badu muga horretatik beherako pisua duten ibilgailuei bidesariak eta/edo tasak aplikatzea, zuzentarau honetako xedapenak bete beharko dira.

b) Bidesariak eta/edo tasak ibilgailu guztiei aplikatuko zaizkie 2012. urtetik aurrera.

c) Estatu kideak b) idatz-zatian ezarritako baldintza betetzetik salbuesita egongo dira, 12 tonatik beherako pisua duten ibilgailuei ere bidesaria aplikatzea ondoko ondorioren bat izango duela uste badute:

— Ondorio txarrak izango ditu ibilgailuen joan-etorri askean, ingurumenean, zarata-mailan, auto-pilaketan edo osasunean, edota

— Horren ondoriozko administrazio-kostuak sortuko diren diru-sarrera gehigarrien % 30 baino gehiago izango dira.

3. Ezin izango zaio inolako ibilgailu-kategoriari eskatu bidesariak eta tasak aldi berean ordaintzeko errepide-zati berbera erabiltzeagatik. Alabaina, estatu kideek eskatu ahal izango dute bidesariak ordaintzeko, zubiak, tunelak eta mendeak erabiltzeagatik, tasak hartzen diren sareetan.

4. Bidesariak eta tasak aplikatzeko orduan, ez da inolako zuzeneko edo zeharkako bereizkeriarik egingo garraiolariaren nazionalitatea, garraiolariaren establezimendua dagoen estatua, ibilgailuaren matrikulazio-tokia edota garraioaren sorburua edo helmuga dela-eta.»;

b) Paragrafo hauek gaineratuko dira:

«4 bis Estatu kideek ahalmena izango dute kontrol-aparatuak jartzeko eta erabiltzeko betebeharrak ez duten ibilgailuei bidesarien edo

tasen tarifak murrizteko edota bidesarien edo tasen ordaintzeko salbuesteko, Europako Kontseiluaren 1985eko abenduaren 20ko 3821/85 EEE Erregelamenduak –errepideko garraioen sektoreko kontrol-aparatuei buruzkoa denak– ezarri duena betez(*)); eta, era berean, zuzentarau honek 6. artikulua 2. paragrafoko a) eta b) idatz-zatietan paratu dituen kasuetan, betiere, horietan agertzen diren baldintzak betetzen badira.

4 ter. Ohiko erabiltzaileei bidesarietan deskontuak edo murrizketak egiten dizkieten tarifa-egituren ondorioz, azpiegiturako operadoreek benetako aurrezpenak egin ditzakete, administrazio-kostuen arloan; hala, beraz, estatu kideek deskontu edo murrizketa horiek ezarri ahal izango dituzte, ondoko baldintza hauek betetzen badira:

— 10. paragrafoaren a) idatz-zatian finkatutako baldintzak betetzen badituzte,

— Tratatuak xedatutakoa betetzen badute, bereziki, 12., 49., 86. eta 87. artikuluetan xedatutakoa.

— distortsiorik sortzen ez badute barne merkatuko lehian,

— ondoriozko tarifaren egitura lineala eta egokia bada, erabiltzaile guztiek baldintza berberetan eskuratu ahal badituzte, eta beste erabiltzaile batzuei bidesari handiagoak ezarritik, kostu gehigarriak eragiten ez bazaie.

Aipatutako deskontuak edo murrizketak ez dute inola ere gaintu behar deskontu edo murrizketa hori ezin har dezaketen ibilgailu baliokideek ordaintzen duten bidesariaren % 13.

4 quater. Deskontu- eta murrizketa-sistema guztien berri eman beharko zaio Batzordeari, eta horrek 4 bis eta 4 ter artikuluetan finkatutako baldintzak betetzen diren egiaztatu ondoren, onetsi egingo ditu sistema horiek, 9 quater artikulua 2. paragrafoan paratu duenari jarraiki.

(*) EO 370 L, 1985-12-31koa, 8 or. Azken aldiz Batzordearen 432/2004 (EE) Erregelamenduak (EO 71 L, 2004-03-10ekoa, 3. or.) aldatu zuen Erregelamendua.

c) Seigarren paragrafoko testuaren ordean, honakoa jarriko da:

«6. Bidesariak edo tasak biltzeko sistemak ez dio bidegabeko desabantailarik, traba ekonomikorik edo beste era bateko oztoporik sortu behar errepideen sareko erabiltzaile ez-ohikoei. Bereziki, estatu kide batek ibilgailuen barruan jarritako gailuen erabilera eskatzen duen sistema baten bitartez baino ez baditu bidesariak edo tasak biltzen, ibilgailu barruan jarri beharreko gailu horiek emango ditu, baldintza

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

administratibo eta ekonomiko egokietan eman ere»;

d) Zazpigarren paragrafoko bigarren eta hirugarren lerroekadak ezabatuko dira;

e) Bederatzigarren eta hamargarren paragrafoen orde, testu hau paratuko da:

«9. Bidesarien zenbatekoa ezartzeko kontuan hartuko den kontu bakarra da azpiegiturako kostuak berreskuratzeko irizpidea. Bereziki, haztatutako batez besteko bidesarien zenbatekoak lotura izango du dagokion azpiegitura-sarea eraikitze, ustiatzeko, mantentzeko eta garatzeko kostuekin. Era berean, haztatutako batez besteko bidesarien zenbatekoak kapitalaren etekinari edo irabazien marjinari buruzko osagai bat eduki ahal izango du, betiere, merkatuko baldintzetan oinarrituta.

10. a) Bederatzigarren paragrafoak haztatutako batez besteko bidesariei buruz xedatu duena gorabehera, estatu kideek bidesarien zenbatekoak modulatu ahal izango dituzte zenbait arrazoi tartean badaude, hala nola, ingurumenari kalterik ez eragiteko borroka, trafiko itoaren aurkako borroka, azpiegiturari egiten zaizkion kalteak murriztea, azpiegitura ahalik eta hobekien erabiltzea edota bide-segurtasuna bultzatzea, baina, betiere, modulazio hori honelakoa bada:

— lortu nahi den helburuaren tamainakoa bada,

— gardena bada eta bereizkeriarik sortzen ez badu, batez ere, garraiolariaren nazionaltasunari, garraiolariaren establezimenduaren estatuari, ibilgailuaren matrikulazio-lekuari, edota garraioaren jatorriari edo helmugari dagokienez,

— bidesarien bitartez diru-sarrera gehiago lortzeko xederik ez badu; beraz, aurrez ikusi gabeko diru-sarreraren igoeraren bat sortzen bada (9. paragrafoak xedatutakoa betetzen ez duten haztatutako batez besteko bidesariak sortuko dituena), horren auka egin, eta, hortaz, aldaketak egingo dira modulazioaren egiturari, eta aldaketa horiek bi urteko epearen barruan aplikatu beharko dira, sarrera gehigarriak izan diren kontabilitateko ekitaldia bukatzen denetik hasita,

— malgutasunari dagokionez b) idatz-zatian adierazitako gehieneko atalase-mailak gainditzen ez baditu.

b) Bestalde, a) letrako baldintzak betez gero, bidesariaren tarifak aldatu ahal izango

dira, honako alderdi hauek kontuan izanik:

— 0 eranskinean adierazitako isurketen EURO mota, PM eta NOX mailak barne hartuta, betiere, bidesariak % 100 baino gehiago gainditzen ez badute isurtze-arloko araurik zorrotzenak betetzen dituzten pareko ibilgailuei kobratzen zaien bidesaria, eta/edo

— Eguneko ordua, egun-mota edo urte-sasoia, betiere, hau betetzen bada:

i) bidesari batek inola ere ez du % 100 baino gehiago gainditu behar eguneko aldirik merkeenean edo egun-motarik edota urte-sasoirik merkeenean kobratutako bidesaria, edo

ii) aldirik merkeenean zero tarifa aplikatzen bada, eguneko aldirik edo egun-motarik edota urte-sasoirik garestienez jarriko den zigorrak ez du % 50 baino gehiago gaindituko egoera bestelakoa izanda ibilgailuari ezarriko litzaiokeen bidesariaren zenbatekoa.

Estatu kideek, aplikatutako bidesarien tarifak aldatu beharko dituzte, lehen gidoiari jarraiki, gehien jota 2010. urtean, edo, emakidako kontratua izanez gero, kontratu hori berritzen den unean.

Alabaina, estatu kideek ez dute baldintza hori bete beharko honako kasu hauetan:

i) Beren lurraldeetako bidesarien sistemen koherentzia modu larrian ahultzen badu,

ii) Bidesari-motari dagokionez, teknika aldetik desberdintasun hori sartzea bideragarria ez bada, edo

iii) Horren ondorioz, Europa barneko errepedearen sareko ibilgailurik kutsagarrienak desbideratzen badira, horrek bide-segurtasun eta osasun publikoaren arloan izan ditzakeen eraginak kontuan izanda.

Salbuespen horiek Batzordeari jakinaraziko zaizkio.

c) Bestetik, a) idatz-zatiko baldintzak betetzen baldin badira, European interes handikoak diren proiektu berezien

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

salbuespeneko kasuetan, bidesariaren tarifak beste modulazio-mota batzuen mende jarri ahal izango dira, hartara, proiektu horiek merkataritza-arloan izango duten bideragarritasuna bermatzeko, betiere, proiektu horiek zuzeneko lehia badaude garraiorako beste ibilgailu-mota batzuekin. Horren ondorioz aterako den tarifa-egiturak lineala eta neurrizkoa izan beharko du, jendaurrean jarri beharko da, erabiltzaile guztiek baldintza berberetan ikusgai izan dezaten, eta ez du kostu gehigarrikerik eragin beharko, ez eta beste erabiltzaile batzuei bidesari garestiagoak jasanarazi ere. Batzordeak ondo egiaztatuko du paragrafo honetako baldintzak betetzen diren, dagokion tarifa-egitura ezarri aurretik.»;

f) Paragrafo hauek gaineratuko dira:

«11. Bederatzigarren artikulua 1. eta 1 bis paragrafoetan ezarritakoari kalterik egin gabe, mendialdeko eskualdeetako azpiegiturari dagozkien salbuespeneko kasuetan –eta, betiere, Batzordeari horren berri eman ondoren–, errekarua berezia gaineratu ahal izango zaie errepide-zati jakin batzuetako bidesariei, honako baldintzak tartean badaude:

- a) auto-pilaketek eragindako arazo larriak badaude, eta, hori dela-eta, ibilgailuak ezin badira normaltasunez ibili, edo
- b) ibilgailuak erabiltzeak kalte larriak eragiten badizkio ingurumenari,

Betiere, honako hauek kontuan izanik:

- Errekarguen bidez lortutako diru-sarrerak 884/2004/EE Erabakiaren III. eranskinean zehaztutako Europako lehentasuneko proiektuetarako erabiliko dira, eta horiek laguntza zuzena izango dira auto-pilaketak edo ingurumeneko kalteak arintzeko, errekarua aplikatu den errepide-zati horreketan,
- Errekargua ezarri ahal izango zaie 10. paragrafoan ezarritakoari jarraiki aldatzen diren bidesariei, eta ez du % 15 baino gehiago gaudituko behar 9. paragrafoaren arabera kalkulaturako haztatutako batez besteko bidesaria. Hala ere, salbuespena egin ahal izango da lortutako diru-sarrerak mugaz haraindiko bide-zatietan erabiltzeko, zati horiek Europar lehentasuneko interesa duten proiektuetakoak badira eta mendialdeetako azpiegiturakoak badira, eta, bestalde, kasu horietan errekaruak ez du % 25 gaudituko,
- Errekargua aplikatu arren, ez zaio bidegabeko bereizkeriarik eragin behar merkataritza-

arloko trafikoari, errepideko beste erabiltzaileei dagokienez,

- Errekargua aplikatu aurretik, Batzordeari aurkeztu beharko zaizkio errekarua aplikatuko den azpiegiturari dagozkion finantza-planak eta azpiegiturako proiektu berrirako kostuen eta irabazien azterketa,
- Errekargua zein alditan aplikatuko den, aurrez zehaztu eta mugatuko da, eta, eskuratu nahi diren sarrerei dagokienez, bat etorriko da finantza-planekin eta aurkeztutako kostuen eta irabazien azterketarekin.

Xedapen berri hau mugaz haraindiko proiektu berriei aplikatzeko, akordioak egin beharko dira tartean dauden estatu horiek.

Batzordeak errekarua ezarri nahi duen estatu kide baten finantza-planak jasotzen dituenean, informazio horren berri emango die 9 *quater* artikulua 1. paragrafoan aipatzen duen Batzordeko kideei. Baldin eta Batzordeak uste badu aurreikusi den errekarua horrek ez duela betetzen paragrafo honetan ezarritako baldintzak, edo uste badu errekaruak ondorio txar eta larriak izango dituela eskualde periferikoen garapenerako, orduan, atzera bota ahal izango ditu estatu kide horrek aurkeztu dituen tarifazio-planak, edo, bestela, eskatuko dio plan horiek alda ditzan, 9 *quater* artikulua 2. paragrafoan adierazitako prozedurari jarraiki.

12. Kontrol bat egin bitartean, gidari batek ezin baditu erakutsi 10. paragrafoak b) idatz-zatiaren lehen gidoian aipatzen duen informazioa zehazteko behar diren ibilgailuaren agiriak, ezta ibilgailu-mota ere, estatu kideek eskubidea izango dute dagokion ibilgailu-kategoria dauden bidesarien tarifarik handienak ezartzeko.».

3) Ondoko artikulua sartuko da:

«7 bis artikulua

1. Dagokion azpiegitura-sarean edo sare horretan argi zehaztutako zati batean kobratu beharko diren haztatutako bataz besteko bidesarien maila zehazterakoan, estatu kideek ondo kontuan hartu beharko dute 7. artikulua 9. paragrafoan ezarritako dauden kostuak. Aintzat hartzen diren kostuak bidesariaren mende dagoen sareari edo sarearen zatiari buruzkoak izango dira, eta bidesaria ordaindu behar duten ibilgailuei buruzkoak ere bai. Estatu kideek erabaki ahal izango dute kostu horiek bidesariekin lortutako diru-sarreraren bitartez ez berreskuratzea, edota kostuen ehuneko bat baiziki ez berreskuratzea.

2. Bidesariak 7. artikulua eta artikulua honen 1. paragrafoaren arabera finkatuko dira.

3. 2008ko ekainaren 10aren ondoren ezarritako emakida-bidesariak dituzten bidesari-sistema berriei dagokienez, estatu kideek, kostuak kalkulatzeko, III. eranskinean ezarritako kalkuluko funtsezko printzipioetan oinarritutako metodo bat erabiliko dute.

2008ko ekainaren 10aren ondoren ezarritako emakida-bidesari berriei dagokienez, bidesarien gehieneko mailak izan beharko du III. eranskinean ezarritako kalkuluko funtsezko printzipioetan oinarritutako metodoa erabiliz lortuko litzatekeenaren parekoa edo hori baino baxuagoa. Baliokidetasun hori ebaluatzeko, emakida-kontratuari egokitutako zentzuzko iraupena duen erreferentzia-aldia hartuko da oinarritzat.

2008ko ekainaren 10erako ezarrita dauden bidesari-sistemek eta, era berean, 2008ko ekainaren 10a iritsi aurretik egindako kontratazio publikoko prozesuaren ondorioz negoziatutako prozedurari jarraiki negoziatzeko eskaintzak edo negoziatzeko gonbidapenak jaso dituzten sistemek ez dituzte paragrafo honetan ezarrita dauden betebeharrak bete beharko, sistema horiek indarrean dauden bitartean, edota era nabarmenean aldatzen ez diren bitartean.

4. Estatu kideek honako hau jakinaraziko diote Batzordeari bidesarien sistema berria abian jarri baino lau hilabete lehenago:

a) Emakida-bidesariei lotuta ez dauden bidesari-sistemen kasuan:

- balio bateratuak eta kostuaren osagaiak kalkulatzeko erabiltzen diren gainerako parametroak, eta
- dagokien bidesari-erregimenean sartuta dauden ibilgailuei buruzko informazio argia, kostua kalkulatzeko erabilitako sarearen edo horren zati baten hedadura geografikoa, eta berreskuratu nahi den kostuaren ehunekoak;

b) Emakida-bidesariei lotuta dauden bidesari-sistemen kasuan:

- Emakida-kontratuak edo kontratu horiei egindako aldaketa nabarmenak,
- 2004/18/EE Zuzentarauak VII B eranskinean aipatutako emakidako iragarkia oinarritzeko botere esleitzailak izan dituen erreferentziako hipotesiak; erreferentziako hipotesiek barne hartuko dituzte 7. artikuluko 9. paragrafoan zehazitutako kostuen eta emakidako esparruan aurreikusitako kostuen zenbatespenak, trafikoko aurreikuspenak ibilgailu-motaren arabera xehakaturak, aurreikusitako bidesari-mailak eta emakidako kontratuak barne hartzen duen sarearen hedadura geografikoa.

5. Bestalde, estatu kideek behar bezala jakinaraziko diote Batzordeari –gutxienez, aplikatu baino lau hilabete lehenago– Europa barneko errepideen sareko trafikoa desbideratzeko baliatuko diren errepide paraleloetan eta/edo bidesarien pean dagoen sare horrekin lehia zuzenean dauden errepideetan aplikatuko diren bidesarien erregimen berriak. Informazio horren barruan, gutxienez, azalpen bat emango dute bidesariaren mende dagoen sarearen hedadura geografikoari buruz, aurreikusitako bidesari-mailak zein ibilgailuri aplikatuko zaizkion, eta, orobat, bidesari-maila zehazteko erabili den modua.

6. Hirugarren paragrafoan jasotako betebeharren mende dauden kasuei buruz, Batzordeak irizpena emango du betebeharrak bete diren edo ez zehazteko, 4. paragrafoan adierazitako informazioa jaso eta ondoko lau hilabeteen barruan.

Bosgarren paragrafoan adierazitako bidesarien erregimenei dagokienez, Batzordeak irizpen bat eman ahal izango du, bereziki, proposatutako erregimenean proportzionaltasunari eta gardentasunari buruz, eta erregimen horiek salgaien zirkulazio askearen eta barneko merkatuaren testuinguruan izan dezaketean inaktuari buruz.

Batzordearen irizpenak 9 *quater* artikuluko 1. paragrafoan aipatzen duen Batzordearen eskuetan utziko dira.

7. Estatu kide batek aplikatu nahi badu 2008ko ekainaren 10ean jadanik bazeuden bidesarien sistemei buruz 7. artikuluko 11. paragrafoan agertzen diren xedapenak, behar den informazioa eman beharko du, azpiegitura horri aplikatzen zaion haztatutako batez besteko bidesariak 2. artikuluko a bis) idatz-zatian eta 7. artikuluko 9. eta 10. paragrafoetan xedatutakoa betetzen duela frogatze aldera».

4) Ondoko artikulua sartuko da:

«7 *ter. artikulua.*

Zuzentarau honek ez die askatasuna murriztuko azpiegiturak erabiltzeko bidesarien eta/edo tasen sistema jartzen duten estatu kideei, eta, beraz, estatu horiek karga horietarako konpentsazio egokia ezarri ahal izango dute, betiere, Tratatuaren 87. eta 88. artikuluei kalterik egin gabe.

5) Zortzigarren artikuluko 2. paragrafoko b) idatz-zatiaren ordeztu, testu hau paratuko da:

«b) Tasa komunak ordainduz gero, parte hartzen duten estatu kideek sarean sartu ahal izango dira, 7. artikuluko 1. paragrafoa betez».

6) Ondoko artikulua sartuko da:

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

«8 bis artikulua

Estatu kideek bidesarien edo tasen sistema gainbegiratu dute, dena gardentasunez eta inolako bereizkeriarik egin gabe dabilela ziurtatze aldera».

7) Bederatzigarren artikulua honela aldatuko da:

a) Lehen paragrafoan jarrita dagoena kendu, eta, horren ordez, testu hau jarriko da:

«1. Zuzentarau honek ez du oztoporik jarriko estatu kideek ondokoak aplika ditzaten bereizkeriarik egin gabe:

a) Zerga edo karga bereziak:

— ibilgailua matrikulatzeko unean aplikatuak, edo

— pisu edo tamaina bereziko zamak edo ibilgailuak zergapetzekoak;

b) Aparkatzeko tasak eta hiriko trafikoari aplikatu ahal zaizkion karga bereziak.

1 bis. Zuzentarau honek ez du oztoporik jarriko estatu kideek ondokoak aplika ditzaten bereizkeriarik egin gabe:

a) Une edo leku zehatzetan izaten diren auto-pilaketak saihesteko bereziki prestatutako tasa arautzaileak;

b) Ingurumenaren gaineko inpaktuari aurre egiteko bereziki prestatzen diren tasa arautzaileak,

Hor, barne hartzen da airearen kalitate txarra, edozein errepidetakoa, baina, bereziki, hiri-inguruneetan izaten dena, hiriguneren bat gurutzatzen duten Europa barneko sareko errepideetan izaten dena ere bai.»;

b) Bigarren paragrafoko testuaren ordez, honakoa jarriko da:

«2. Estatu kideek erabakiko dute zertarako erabiliko duten bide-azpiegiturak erabiltzeagatik ezarrita dauden kargen bitartez eskuratzen dituzten sarrerak. Garraio-sarea oro har behar bezala garatzeko, kargen bidez eskuratutako sarrerak garraio-arloaren onurarako eta garraioen sistema osoa optimizatzeko baliatu behar dira».

8) Artikulu berri hauek sartuko dira:

«9 bis artikulua

Estatu kideek kontrol egokiak ezarriko dituzte, eta behar bezala zehaztuko dute zuzentarau hau aplikatuz hartu diren estatuko xedapenetako arau-hausteei dagozkien zehapen-erregimena. Estatu

kideek behar diren neurriak hartuko dituzte zehapen horiek behar bezala aplikatuko direla bermatzeko. Ezarritako zehapenek eraginkorrak, neurritzkoak eta disuasiozkoak izan beharko dute.

9 ter artikulua

Batzordeak laguntza emango du estatu kideen arteko elkarrizketa eta jakintza teknikoan trukea errazteko, zuzentarau hau eta, bereziki, III. Eranskina aplikatzeari dagokionez. Batzordeak ondo gaurkotuko eta argituko ditu 0, III eta IV. eranskinak, egiten diren aurrerapen teknikoan arabera; eta, era berean jokatu du I. eta II. eranskinekin, inflazioaren arabera, betiere, 9 quater artikulua 3. paragrafoan ezarritakoa betez.

9 quater artikulua

1. Batzordeak Komite baten laguntza izango du.

2. Honako paragrafo hau aipatzen duten kasuetan, 1999/468/EE Erabakiaren 3. eta 7. artikulua izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedaturikoa ikusita.

3. Honako paragrafo hau aipatzen duten kasuetan, 1999/468/EE Erabakiaren 5. eta 7. artikulua izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedaturikoa ikusita.

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

4. Komiteak bere barne araudia onartuko du».

9) Hamaikagarren artikulua ordez, testu hau paratuko da:

«11. artikulua

Gehien jota 2011. urteko ekainaren 10ean, Europako Batzordeak txosten bat aurkeztu beharko die Europako Parlamentuari eta Kontseiluari, zuzentarau honen aplikazioari eta ondorioei buruz. Horretarako, aintzat hartu beharko ditu teknologiaren aurrerapena eta zirkulazioaren dentsitatearen bilakaera, 3,5 tonatik gorako eta 12 tonatik beherako ibilgailuen erabilera kontuan izanik. Txosten horretan, bestalde, ondo aztertu beharko du Zuzentarauak barneko merkatuan duen eragina, Erkidegoko uharteak, itsasertzik gabeko eskualdeak eta eskualde periferikoak aintzat hartuta eta sektorean egindako inbertsioen mailak zehaztuta, eta, orobat, zuzentarauak garraio-arloko politika iraunkorra lortzeko egiten duen ekarpena.

Estatu kideek txostena egiteko behar den informazioa bidaliko diote Batzordeari, 2010. urteko abenduaren 10ean beranduenez.

Bestalde, 2008ko ekainaren 10a baino lehen, aukera guztiak ondo aztertu ondoren –ingurumenari, zaratari, trafiko itoari eta osasunari buruzko kostu guztiak barne hartuta–, Batzordeak kanpoko kostu

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

guztiak ebaluatzeko txosten bat aurkeztuko du, oro har aplikatzeko modukoa, gardena eta ulerterraza, eta horixe izango da, izan ere, azpiegiturako kostuak kalkulatzeko etorkizunean oinarritzat hartuko dena. Eredu horrekin batera, kanpoko kostuak nazioarteko bihurtzeak garraio-mota guztietan izango duen eraginaren azterketa aurkeztuko da, bai eta eredu hori garraio-mota guztiari pixkanaka aplikatu ahal izateko estrategia bat ere.

Txosten eta eredu horiekin batera, zuzentarau honen geroko berrikuspenen proposamenak – horrelakorik egonez gero– Europako Parlamentuari eta Batzordeari zuzenduko zaizkie».

- 10) Bigarren eranskineko koadroa, tasen urteko zenbatekoa jasota duena, kenduko da, eta, haren ordeztu, honako hau jarriko da:

	«gehienez hiru ardatzekoa	gutxienez lau ardatzekoa
0 EURO	1 332	2 233
I EURO	1 158	1 933
II EURO	1 008	1 681
III EURO	876	1 461
IV EURO eta gutxiago kutsatzen dutenak	797	1 329

- 11) Bigarren eranskinean, azken esaldiaren ordeztu hau jarriko da:

«Eguneko tasa berdina da ibilgailu-kategoria guztientzat, eta, guztira, 11 eurokoa da».

- 12) Zuzentarauan 0 eranskina sartuko da, eta eranskin horren testua zuzentarau honen I. eranskinean dago jasota.
- 13) Zuzentarauan III. eranskina sartuko da, eta eranskin horren testua zuzentarau honen II. eranskinean dago jasota.
- 14) Zuzentarauan IV. eranskina sartuko da, eta eranskin horren testua Zuzentarau honen III. eranskinean dago jasota.

2. artikulua

1. Estatu kideek indarrean jarriko dituzte zuzentarau honetan ezarritakoa betetzeko beharrezkoak diren xedapen legalak, arauzkoak eta administratiboak, beranduenez 2008ko ekainaren 10ean. Berehala emango diote horren berri Batzordeari.

Estatu kideek xedapen horiek onartzen dituztenean, xedapenok aipamena egingo diote zuzentarau honi, edo aipamen horrekin batera azalduko dira argitalpen ofizialetan. Estatu kideek aipatutako erreferentziaren modalitateak ezarriko dituzte.

2. Estatu kideek zuzentarau honek arautzen duen esparruan hartzen dituzten Barne Zuzenbideko xedapenen testua jakinaraziko diote Batzordeari, eta, era berean, zuzentarau honen xedapenen eta estatuan hartutako xedapenen arteko korrespondentzia jasotzen duen taula bat aurkeztuko diote.

3. artikulua

Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratu, eta biharamunean jarriko da indarrean Zuzentarau hau.

4. artikulua

Estatu kideak dira zuzentarau honen hartzaileak.

Estrasburgon egina, 2006ko otsailaren 15ean.

Europako Parlamentuaren izenean,
Presidentea
J. BORRELL FONTELLES

Kontseiluaren izenean,
Presidentea
H. WINKLER