



4.12. Bidaien kudeaketa zerbitzuak

1. Alderdi orokorrak

1.1. Zer hartzen du barruan

Administrazio publikoek hainbat zerbitzu kontratatzen dituzte «bidaien kudeaketa zerbitzu» kontzeptuan bil daitezkeenak. Ohikoenak ondokoak dira:

- Lana dela medio, hitzaldi, jardunaldi edota hainbat bileratara egin beharreko joan-etorriak.
- Ohiko joan-etorriak egiteko garraio zerbitzua, esaterako eskola-autobusak.
- Herritar multzo jakin batzuentzat antolatutako bidaien kudeaketa, esaterako adinekoren bidaiak.

Atal honetan hainbat kontratazio aholku eta gomendio eskaintzen dira lana dela medio egin beharreko joan-etorriek ingurumena gutxiago kaltetu dezaten. Era berean, administrazioko langileek kontzientzia hartzeko helburua dute eta lan arrazoiengatik bidaien kudeaketari buruzko irizpide argiak ematekoa kontratatutako enpresei. Emandako gomendioak ere, ohiko joan-etorrietan eta antolatutako bidaien kasuan balia daitezke, nahiz eta horiek ez diren atal honen langai.

Bestalde, barne kudeaketaren bidez aurrera eramaten diren joan-etorri asko dago, kanpo zerbitzuen eskutan uzten ez direnak. Horien artean daude EAE barruko joan-etorriak (ibilgailu pribatua edota garraio publikoa erabiliz), otordu edo kilometraje ordainen bidez kudeatzen direnak. Barne kudeaketa modu horiekin zerikusia duen ingurumen hobekuntzarik ez denez inongo kontratuan jasota geratzen, ez da datu-fitxa honek zehaztutako irizpideetan aintzatesten. Dena dela, atal honetan zehar joan-etorri horien hobekuntza aukera zenbait ere proposatu dira.

1.2. Non gaude

Lana dela medio egindako joan-etorriak, administrazioko langile talde batek baizik egiten ez dituen arren, maiz eta kopuru azpimarragarrian gertatzen dira, administrazioaren tamainaren arabera. Zergatik gertatzen dira?

- Administrazioen arteko lan bilerak egiteko edota egoitza askotako administrazio beraren barrukoak, Ekitaldeak, adibidez.



- Eskualdeko, nazio mailako edo nazioarteko sareetan parte hartzera joateko, esaterako Udalsarea 21eko batzorde teknikoan edo garapen iraunkorreko eskualde gobernuen sarean (nerg4SD).
- Ikastaroak, biltzarrak edo hitzaldiak eman zein hartzeko.

Joan-etorri hauek administrazioaren ibilgailuak nahiz ibilgailu pribatuak (egindako kilometrajea ordainduz) erabiliz egiten dira batez ere. Gutxiago dira autobusez eta trenez egindako bidaiak (EAE barruan) eta hegazkinez egin ohi diren nazio mailakoak zein nazioartekoak ere. Azken hauetan, iriste puntutik ekitaldia izango den tokiraino edo ostaturaino joateko taxa hartu behar izatea edo garraio publikoa erabiltzea ere aintzat hartu behar da.

Garraibide horiek guztiak dira berotegi efektuko gasen erantzule hein handi batean —EAEko BEG (BEG isurien % 22)—, eta, batez ere, errepideko garraioa da eragile nagusia: isurien % 95¹.

Bidaia zerbitzuen kalterik nagusienak garraioari egozten bazaizkio ere —berotze globala eragiten du eta kutsadura atmosferikoa—, bidaiariak ostatu hartu behar duen alditan, gaua igarotzen duen hotelekoak ere aintzat hartu behar dira. Neurri txikiagoan, bidaia zerbitzuen kudeaketak berak eragindakoak ere gogoan hartu behar dira (paper kontsumoa, nagusiki).

1.3. Nola jokatu

Erosketa eta Kontratazio Publiko Berdeari eta atal honi dagokionez, lan arrazoiengatiko joan-etorriek sortutako ingurumen kalteak arintzeko neurriak honakoak dira:

- *Joan-etorri kopurua gutxitzea* bilera, prestakuntza edo batzar zentroetara, era honetan:
 - Zenbait ekitaldiren antolatzaile eta/edo parte-hartzaile izatea beharrezkoa den ala ez sakonki aztertzea eta hitzordu anitz denbora tarte laburrean kateatzea.
 - Bilera egiteko edo (bertaratu gabeko) urruneko prestakuntza emateko baliabideak izatea.
 - Administrazioak antolatutako ekitaldi guztiak, nagusiak bederen, zuzenean ematea, ekitaldia izango den tokitik urrun dauden balizko parte-hartzaileen bidaia aurrezteko.
- *BEGen isuriak eta gainerako gas kutsagarrienak murriztea* joan-etorriak lehentasunaren arabera sailkatuz:
 - Trena hegazkinaren ordeztu.
 - Garraio publikoa ibilgailu pribatuaren ordeztu.
 - Ekidinezina denean edo garraio kolektiboa eratu bada, ibilgailu eraginkorragoak eta isuri kutsagarri gutxiagokoak erabiliz.

¹ Ingurumen Esparru Programa multzoa, 67. alea, 2007ko abendua. EAEko berotegi efektuko gas isurien inbentarioa (1990-2006). Iñobe. Lurralde Antolamendu eta Ingurumen Saila. Eusko Jaurlaritza.



2. Jardunbide egokiak

2.1. Nola gutxitu kontsumoa

Joan-etorriekin loturiko kontsumoa era askotara ulertu daiteke; batetik, egin beharreko bidaia kopurua izan liteke eta, bestetik, erabilitako erregai kontsumoa izan liteke erabilitako garraiobideren eta ibili beharreko distantzien arabera.

Bidaia kopuruari dagokionez, lehen esan bezala, joan-etorriaren arrazoiaren arabera hainbat aukera daude.

Hitzaldi eta ikastaroen kasuan, ekitaldi horietara joateak administrazioari egindako ekarpena neurtu beharko da; batetik, kanpora begirako irudian duen eragina eta, bestetik, bertan eman litekeen informazio eta iritzi trukearen aberastasuna. Izan ere, aipatutako horiek funtsezko aldagaiak dira edozein erakunderentzat eta, ondorioz, *aurretiko hausnarketa* behar dute zenbait ekitalditan parte hartzearen egokitasunari buruz.

Esaterako, neurri batean ezezagunak diren eragileekin harremanetan jartzeko, aurrez aurrekoa da modurik hobereana, harremana estutzeko. Aldiz, finkatutako lantaldeen kasuetan edota jada ezagunak diren eragileekin bideokonferentzia bidez biltzea proposatu daiteke. Era horretan, ingurumen kalteak gutxitzeaz gain denbora aurreratzea ahalbidetzen da. Horretarako, jakina, ezinbestekoa da alde biak bideokonferentziak egin ahal izateko teknologiaren jabe izatea.

Halaber, bidaia kopurua gutxitu eta joan-etorrien eraginkortasuna areagotzeko, hainbat hitzordu antola daitezke egun berean elkarren artean hurbil dauden eragileekin.

44. KASUA: Eusko Jaurlaritza

Eusko Jaurlaritzako Informazioaren Gizartea funtsezko alorraren barruko Administrazio Digitala programaren 2001-2004 aldirako Zientzi, Teknologi eta Berrikuntza Planak, EAEko administrazioan IP bidezko bideokonferentzia sareak garatzea aurreikusten zuen.

Badira bideokonferentzia gailuekin administrazioaren eraikinak eta prestakuntzara bideratutakoak hornitzea aurreikusten duten plan gehiago ere, hala nola, Euskadi Informazio Gizartean Plana (2002-2005) eta Informatika eta Telekomunikazio Plana (2006-2009).

Bideokonferentzia gailuekin hornitutako egoitzetako bat Bilboko Plaza Bizkaia eraikina da. Bertan, Eusko Jaurlaritzako hainbat enpresa eta erakunde publiko kokatzen dira, tartean, Ihobe.

Erosketa eta Kontratazio Publiko Berdea Programaren barruan, 2009. urtean zehar behin edo behin bildu da Ihobe bideokonferentzia sustatzeko programaren lantaldearekin, joan-etorriak murrizteko, eta hortaz, energia kontsumoa eta CO₂ isurketak murrizteko.

Informazio gehiago jasotzeko, kontsultatu Ihobeko Erosketa eta Kontratazio Publiko Berdearen Eskuliburua webguneko jardunbide egokiaren atala.

Aurreko bi elementuak batuta, hitzaldi edo ikastaroen kasuetan, administrazioak ekitaldiak *online eta zuzenean ematea* aztertu beharko du. Horren bidez, bertaratu ezin duten beste administrazioen urruneko parte-hartzea ahalbidetuko luke, baita bideokonferentzia bidezko hizlari batzuen jarduna ere.

Joan-etorrien *energia kontsumoari* dagokionez, ekitaldia edo bilera egingo den lekua auke-
ratzeari buruzkoa izango da aurreneko erabakia. Oro har, antolatzaileek ekitaldia izango den
lekuaren eta parte-hartzaileen jatorriaren arteko ahalik eta *hurbiltasun handiena* zaintzen
ahalegindu beharko du. Ostatua erreserbatzeko garaian, ekitaldia izango den lekutik hurbil
egotea balioetsiko da (oinez joan ahal izateko) eta/edo garraio publikoarekin ongi konektatuta
izatea, ibilgailu pribatua (taxia, kasu honetan) erabiltzea saihesteko.

Garraibide guztiek ez dute erregai kontsumo bera eta ingurumena neurri berean kaltetzen.
Hortaz, honako garraibideak lehenetsiko dira: trena hegazkinaren ordeztu eta trena edo au-
tobusa ibilgailuaren ordeztu. Horretarako, joan-etorrien eraginak aintzat hartu beharko dituzte
langileek.

Zenbaitetan, garraio publikoaren bidez ekitaldia izango den lekura iristea erraza ez bada, par-
te-hartzaileentzako *garraio kolektiboa kontratatzea* aukera ona izan liteke. Horrela, antola-
tzaileek finkatutako puntuetatik ekitaldia izango den lekurainoko autobus zerbitzua prest egon
daiteke, egitarau edo deialdian behar bezala iragarritz.

45. KASUA: Udalsarea 21

Udalsarea 21 Iraunkortasunerako Udalerrien Euskal Sarea hiru lurralde histo-
rikoetako 197 udalerrik osatzen dute (2008an). Udalsarea 21en helburua da koor-
dinazio eta lankidetzaren foroa izatea, udalen Ekintza Planak gauzatzea bultzatzeko,
Sareari atxikitako euskal udalerrien Agenda 21 izenekoak dinamizatuz.

Sarearen kudeaketa arduradunetako bat da Batzorde Teknikoa; hainbat erakun-
detako teknikariz osatutako lantalde iraunkorra eta egonkorra. Bere helburua
Udalsarea 21eko kide diren udalerriei ekintza planak ezartzen laguntzea da. Hori
dela-eta, bi hilean behin biltzen da Batzordea sareko kide diren udalerrietan.

Udalerririk horietako zenbaitek ez du lotura onik gainerako parte-hartzaileekin ga-
rraio publikoari dagokionez bederen, eta, horrela, ibilgailu pribatua erabiltzera
derrigortzen ditu parte-hartzaileak.

Parte-hartzaileak ibilgailu pribatuaren edo administrazioaren ibilgailuen bidez
bertaratzea ekiditeko, bilera Gipuzkoan edo Araban egiten den alditan, ihobek
autobus zerbitzua eskaintzen du Bilbotik kasuko udalerriraino joateko. Erabil-
tzaileak Bilbotik eta inguruko herrietatik datoz (12 eta 18 lagun artean) eta joan-
etorriak sortutako kalteak arintzen dituzte era horretan. Beraz, parte-hartzaileek
gonbidapenarekin batera, autobusez joateko aukera jasotzen dute.

Gipuzkoan ordea, hainbat pertsona biltzen dira auto bakarrean joateko, joan-eto-
rriaren sortutako kalteak murrizteko asmoz.

Egun, administrazio gehienetan, langileek joan-etorriak nola egin aukeratu dezakete. Alegia,
garraio publikoa hauta dezakete, administrazioaren ibilgailua edo ibilgailu pribatua. Usteko
erosotasuna dela-eta, maiz azken horren aldeko hautua egiten du langileak. Hala ere, inguru-
menari kalte handiagoak eragiteaz gain, hautu hori garestiagoa da administrazioarentzat, izan
ere, garraio publikoaren kostua kilometrajearena baino txikiagoa baita. Beraz, administrazioak
garraio publikoaren erabilera sustatu behar du lan arrazoientzako joan-etorrietan. Eskaintza
horrek, benetakoa eta bideragarria izan behar du, ibilgailu pribatua ordezkatzeko badu. Ondio-
rioz, dietak eta kilometrajea ordaintzeko modua berrikusi beharko da, ibilgailu pribatuaren
aldea garraio publikoa lehenesteko bidea emango duena.



Alde horretatik, jarduera edo bileren antolatzaileek garraio publikoaren ordutegiak ezagutu behar dituzte, ahal bada horien arabera hitzorduak finkatzeko eta joan-etorriak burutzeko garraio bide erabiliena eta arruntena bihurtu dadin.

Era berean, *kontsumo txikiagoa* lor daiteke ostatu hartzea behar den alditan ohe-bagoidun trenak erabiliz gero. Izan ere, ostatuarekin loturiko kontsumoa eta kaltea gutxitu ditzakeen aukera da zenbait joan-etorrietarako, batzuetan, gau ez bidaiatzearen ondorioz egonaldi laburragoak ere eraginez.

2.2. Nola jakin zein diren benetako beharrak: adierazleak

Oro har, zaila da joan-etorriei dagokionez langileen etorkizuneko beharrak zeintzuk izango diren zehaztea, ongi egituraturako bilera egutegiaz gain, lantalde edo jarduera berriak sortu baitaitezke edozein unetan.

Garrantzitsuagoa da joan-etorriek sortutako kalteak ezagutzeko esandako adierazleak balia-tzea. Klima aldaketaren aurkako borrokari dagokionez, administrazio asko beren jarduerak sortutako berotegi efektuko gas isuriak zenbatzeko prozesu bat garatzen ari dira. Kalkulu horretan barne hartuko dira eraikin publikoen energia kontsumoa eta bertako langileen joan-etorrien ondoriozkoa.

Antolatutako joan-etorrien datuak biltzeko modu ahalik eta errazena finkatu behar da. Bidaiar-zerbitzuez arduratzeko kanpo enpresatara jotzean, aldi behineko txostenak betetzea eskatu ahal zaie honako informazioa eskuratzeko asmoz:

- Urtean egindako joan-etorriak guztira.
- Garraio bideen erabilera ehunekoak, garraio bide mota eta joan-etorrien norakoen arabera.
- Garraio bide mota bakoitzak betetako bidaldia eta sortu dituen CO₂ isuriak.

Segimendu horren bidez, administrazioak sortutako isurien kopuru hobeki kalkulatu ahal izango da, eta isuriak hobeto konpentsatzeko aukera ere izango da, hortaz.

CO₂ isuriak kalkulatzeko, kilometro eta garraio bideen bihurtze adierazleak eskaini beharko zaizkio enpresari. Jendearen karbono arrastoa kalkulatzeko atari berrien sorrera dela, isurien konpentsazio mekanismoa dela, CO₂ isuriak kalkulatzeko hainbat iturri baliokide erabiltzeko aukera dago. Administrazioek nahi duten informazioa eskainiko diete bidaiak kudeatzeaz arduratzen diren enpresei. Erosketa eta Kontratazio Publiko Berdearen Eskuliburua egitarauak honako aldagaiak erabiltzea proposatzen du ibilgailuaren, bidaldiaren edota operadorearen datuak ezin direnean lortu:

GARRAIO BIDEA	CO ₂ ISURI FAKTOREA
GASOLINAZKO AUTOA	0,197 kg CO ₂ /km eta ibilgailuko
GASOLIOZKO AUTOA	0,190 kg CO ₂ /km eta ibilgailuko
AUTOBUSA	0,065 kg CO ₂ /km eta bidaiariko
TRENA	0,050 kg CO ₂ /km eta bidaiariko
Ibilbide laburretan (< 300 km)	0,510 kg CO ₂ /km eta bidaiariko
HEGAZKINA Ibilbide ertainetan (300-750 km)	0,400 kg CO ₂ /km eta bidaiariko
Ibilbide luzeetan (> 750 km)	0,320 kg CO ₂ /km eta bidaiariko

Iturria: Hezkuntza zentroetako isuriak kalkulatzeko inprimakia.
CENEAM, Ingurumen Ministerioa

2.3. Zer eta nola kontratatu dut

Bidaia-zerbitzuen kudeaketa kontratatzen dute administrazio ertain eta handiek, nahiz eta denek ez duten zerbitzu hori erabiltzen.

Horrela jarduteak dakartzan abantailen artean, funtzionarioen lan arrazoiengatik joan-etorriak antolatzeke erraztasun handiagoa aipa daiteke. Izan ere, parte-hartzaileek ez dute bidaia-agentzia baten bila hasi behar ez eta joan-etorriaren ardura hartu behar ere. Gainera, bidaldian sortutako kalteen inguruko datu-emaile izatea ez dagokie beraiei. Hala ere, desabantailak eragin ditzake, bidaia-agentzien, hegazkin-konpainia eta hotel-kateen arteko itunen ondorioz eskaintza murriztea kasu.

Zerbitzu hori eskaintzen duten administrazioek zerbitzu orokorren edo kontratazio zerbitzuen bidez kontratatzen dute, era horretan erakundeko sail guztiek erabili ahal izan ditzaten. Hauek dira mota honetako zerbitzuen ohiko alderdiak: bidaiariari ahalik eta aukera hobereana eskaintzea (kostuaren, bidaia eta ingurumen baldintzen arabera), hegazkin edo tren txartelak erreserbatzea eta erostea, behar den aldietan ostatua erreserbatzea eta ordaintzea, eta, noizean behin, autoak alokatzea.

Kontratuaren ondorioz ordaindu beharreko kopurua administrazioak eginiko joan-etorrien arabera zehazten denez, eta horiek alde aurretik ezin direnez jakin, zenbatekoaren oinarria aurreko urteko datuen arabera kalkulatu da. Beraz, jasotako enkarguen arabera kobratuko duen enpresa batekin esparru itunak hitzartzea da joera nagusia. Dena delako itunkidea hautatzeko, hautagaiak ituna betetzeko gai izango den ala ez ikusi beharko du (kaudimen tekniko eta profesionala) eta zerbitzuaren baldintzak zehaztu.

Auto alokairuen (batez ere, garraio kolektiboarenaz) ardura har dezake administrazioak, ibilgailuak zuzenean kontratatuz.

2.4. Nola kudeatu erabiltzen ez diren produktuak eta hondakinak

Bidaiak erreserbatzeak eta erosteak, berez, hondakinik sortzen ez duen arren, esan liteke hainbat zeregin administratibo eragiten dituela eta, ondorioz, etxeko hondakinaren artean sailka daitezkeen bulegoko hondakinaren (batez ere, papera) sorrarazle direla. Egoki irizten zaionetan, kontratua balia dezake administrazioak hondakinaren arloan hainbat hobekuntza sustatzeko hornitzaileengan. Esaterako, derrigorrezko baldintza izan daiteke kontratuak iraun artean hondakinak salikatzea.



3. Kontuan hartu beharreko ingurumen eta teknika alderdiak

Lan arrazoiengatik bidaiek eta horiei dagozkien zerbitzuek sortutako kalteak murrizteko alderdi nagusienak honakoak dira.

3.1. Garraioa

Airezko nahiz lurrezko garraioarekin loturiko kalterik nagusienak erregai fosilen erabileratik eratorritako CO₂ isuriak eta bestelako gas kutsagarrienak dira.

CO₂ isuriak

Ibilgailuen kasuan (autoak eta autobusak), darabilten erregaiaren eta erregai kontsumoaren araberakoak dira CO₂ isuri horiek.

Laugarren atalean azaltzen denez, *ibilgailuak* batez besteko kontsumo balioak (litro/kilometro) eta CO₂ isuriak (CO₂ gramo/kilometro) biltzen dituen etiketa ofiziala dute. Horrez gain, energia eraginkortasunaren etiketa ere badago: etiketa horrek ibilgailuen eraginkortasun maila sailkatzen du (handienetik txikienera), haien azalera oinarri hartuta. Beraz, gutxieneko sailkapen energetiko bat zehaztu beharra dago autoak alokatzeko edo CO₂ isuri txikienekoen erabilera sustatu behar da.

Autobusei dagokionez ez dago sailkapenik ez ziurtagiririk, eta ondorioz ezingo da ibilgailurik aukeratu CO₂ isuriak aintzat hartuz. Dena dela, bioerregaiak erabil ditzatela derrigorrezkoa bihur daiteke, alegia, gas likidotuak edo hibridoak, izan ere, teknologia horiek CO₂ gutxiago sortzen baitute.

Airezko garraioari dagokionez, abiazio eta atmosferari buruzko txostenean² klima aldaketari buruzko gobernu arteko taldeak (IPCC) adierazten duenez, 2050. urtean jendeak sortutako isuriaren % 3 eragingo luke abiazioak. Garapen teknologikoaren eta kudeaketa hobeko eraginez isuriak murriztu badaitezke ere, ez da aski izango egungo egoera ekonomikoa dena izanda ere aurreikusitako airezko garraio erabileraren gehikuntzari aurre egiteko. Gainera, hegazkin mota aukeratzetik ez dagoenez, hegaldien ordeztrena hautatzea da aukerarik onena, izan ere 2.2 atalean ezarrita dagoen bezalaxe. Nola jakin zein diren benetako beharrak: adierazleak taulan adierazten den bezala trenak CO₂ isuri gutxiago sortzen du hegazkinak baino, batzuetan, ibilbide labur edo ertaintetan, ia 10 aldiz txikiagoak.

Konbustio gas kutsagarrien isurketa

CO₂ isuriez gain, ibilgailu eta hegazkinek bestelako gas kutsagarrien sorrarazle dira: partikulak, erre gabeko hidrokarburoak (HC), karbono monoxidoa (CO), nitrogeno oxidoa (NOx) edo metanoa (CH₄), besteak beste. Aipatutako gasek berotze globalari, ozono geruza suntsitzeari eta ozono troposferikoaren sorrerari besterik ez diote mesede egiten.

Ibilgailuen kasuan (arinak zein astunak) EBK aipatutako osagaien isuri kopurua murriztera bideratutako EURO estandarrak onartu ditu:

- 2005. urtean, auto eta ibilgailu komertzial arinentzako EURO 4 maila jarri zen indarrean, eta EURO 5 maila berriz 2009ko irailerako dago aurreikusita ibilgailu berrien homologaziorako eta 2011rako, berriz, gainerako ibilgailuen homologaziorako.

² IPCC «Aviation and the Global Atmosphere», 1999.

- Ibilgailu astunentzako (kamioiak eta autobusak) EURO V estandarrak 2008ko urriaren 1etik indarrean dira eta, 2013tik aurrera, ibilgailu berriek derrigor bete beharko dute EURO VI.

Hori dela-eta, ibilgailuen erabilera murriztu behar bada, batez ere erabiltzaile bakarra den kasuetan, inprimakian zehaztutako gainerako neurriak hartu behar dira, eta autorik alokatu nahi denean, horiek EURO estandar zorrotzera bete dezatela eskatuko da edo, gutxienez, errekontza-gasak maila apalgoan isuri ditzatela.

Garraioarekin loturiko bestelako aldagaiak

CO₂ eta gainerako errekontza-gas isuriez gain, autoak alokatzean, baina batez ere autobusak, ibilgailuokin loturiko kalteak arintzeko hainbat aldagai aintzat hartzeko modukoak dira. Adibidez:

- Zarata egitea, hiriguneetako arazo larrienetako bat dena eta nagusiki zirkulazioaren eskutik datorrena.
- Ibilgailuen kontsumoa gutxitzeko gailuak jartzea, hala nola abiaduraz aldatzeko adierazleak edo gurpilen presioaren adierazleak.
- Autoak eraginkortasunez gidatzeko gaitasuna (autobusak alokatzen direnean), horrela kontsumoa gutxitzea lortzen delako, batzuetan, % 25eko aurrezkoa izateraino.³

3.2. Alojamendua

Ostatuek eragin ditzaketen ingurumen kalteak edozein etxekoan antzekoak dira, baina eskala handiagoan:

- Ostatuko bezero eta langileen ur kontsumoa (gelak garbitzeko eta garbitegi-zerbitzuan),
- energia kontsumoa, batez ere argiztapenean, airea girotzeko eta etxeko ur beroan, eta,
- hondakinen sorrera.

Alderdi horien guztien eraginak murrizteko, honako ezaugarriak betetzen dituzten areto eta hotelak hautatzea da konponbiderik azkarrena:

- Iriste puntutik eta bilera eta/edo hitzaldia izango den lekutik gertu daudenak, oinez joateko ahalik eta aukera gehien ematearren eta garraio publikoarekin lotura onena eskainiz, ibilgailu pribatua edo taxiak erabiltzea saihesteko.
- Ingurumena kudeatzeko sistemaren (IKS) baten arabera dihardutenak, alegia, EMAS, ISO 14001 edo Ekoscan sistemei jarraiki. Hala ez bada, jardunaren ondoriozko kalteei aurre egiteko ingurumen hobekuntza neurriak hartzen dituztela azaltzen dutenak.

Horrela, administrazioak aipatutako ostatuaren aldeko jarrera hartuz gero, bidaiaria-agentzien artean mota horretako ostatuak iragarriko dira eta lehenestea sustatuko. Era berean, sektorearen ingurumen hobekuntza bultzatzen du eta horiei buruzko informazioa helarazten die herritarrei.

³ Autoak eraginkortasunez gidatzeko eskuliburua. 2007. Dibertsifikaziorako eta Energia Aurrezteko Institutua.



3.3. Zerbitzua burutzearekin lotutako beste ingurumen alderdi batzuk

Pleguak idaztean aintzat hartu beharreko alderdia da zerbitzua eskaini artean esleipendunak jakinarazi beharreko informazioa zehaztea. Bi motatako informazioa bermatzea gomendatzen da:

- *Erabiltzailearentzako oharra*: joan-etorri bera egiteko modu bat baino gehiago proposatzean, ingurumenari buruzko informazioa eskaini beharko dute guztiek ere. Esaterako, balia daitekeen garraiobide bakoitzaren CO₂ isuriak, alokatu daitezkeen autoek isuritako gas kutsagarriak edo ingurumeneko jardunbide egokiak jarraitzen dituzten ostatuen zerrenda.
- *Zerbitzuaren informazioa*: ingurumen adierazleen segimendua egiteko, esleipendunak noizean behineko txostenak osatu beharko ditu egindako joan-etorriei buruzko informazioarekin. Bertan, betetako tartea, garraiobidea eta CO₂ isuriak adieraziko dira, besteak beste. (ikus 2.2. eranskina).

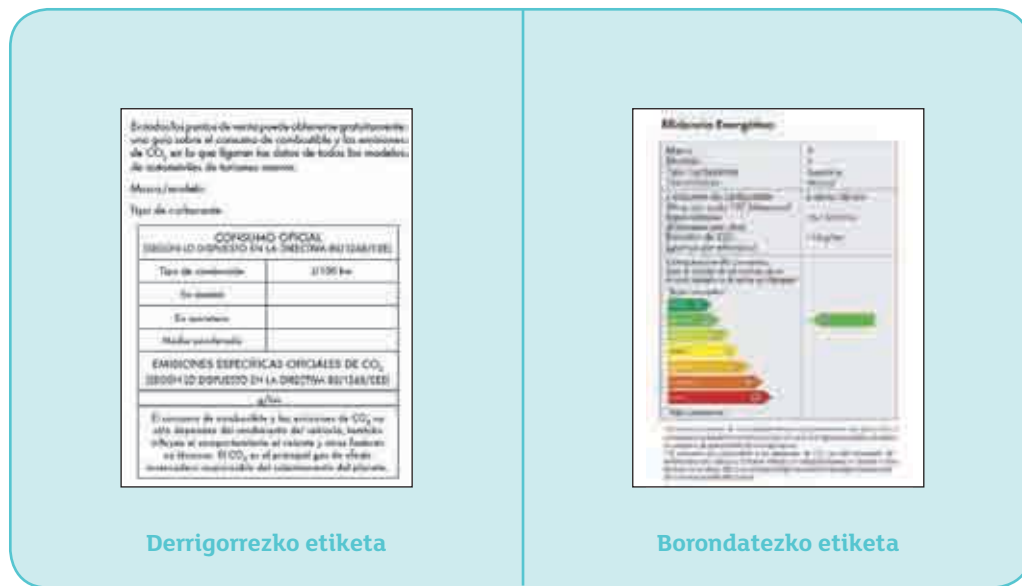
Horiez gain, zerbitzua eskaini bitartean komunikazio fase ugari dago: administrazioaren eskaera; esleipendunak hainbat aukera aurkeztea; aukeren artean bat hobestea; billeteak, erreserbak eta bidaiari buruzko informazioa kudeatu eta helaraztea; eta, azkenik, ordainagiriak bidaltzea. Ahal dela, posta elektronikoaren bidez emango dira urrats horiek guztiak paper kontsumoa eta posta bidalketak gutxitzearren. Behar beharrezkoa denean, papera erabili ahal izango da. Papera erabiliz gero, paper birziklatua edo basoko ustiapen iraunkorreko egur zuntzarekin egindako papera lehenetsiko dira.

4. Ingurumen ziurtagiriak

4.1. Ibilgailuak

EBko 1999/94 zuzentaraua onartu zenetik⁴, ibilgailuen saltokietan erregai kontsumoari buruzko informazioa eta CO₂ isuriena eskaini behar da energia-etiketen bidez.

Etiketak bi osagai ditu: derrigorrezko etiketa, kilometro bakoitzeko ibilgailuaren kontsumoari eta CO₂ isuriei buruzko informazioa ematen duena eta, borondatezko etiketatzea energia eraginkortasunaren arabera. Horrek Atik Gra sailkatzen ditu ibilgailuak (handienetik txikienera).



Energia eraginkortasunaren sailkapenerako etiketa derrigorrezkoa ez denez, hainbat fabrikatzailek ez dute halakorik erabiltzen. Hala ere, Dibertsifikaziorako eta Energia Aurrezteko Institutuak urtero argitaratzen du gida bat Espainian salgai dauden modelo berri guztiekin eta haien sailkapenarekin. Gida hori edonork eskura dezake, eta Internetetik ere deskargatzeko moduan dago institutuaren webgunean: <http://www.idae.es/coches/>.

EURO estandarrekin zerikusia duen informazio gehiago edo zarata mailarekin loturikoa aurkitu daiteke ibilgailuen fitxa teknikoetan edo ibilgailuaren EBeko homologazio ziurtagirietan.

⁴ Abuztuaren 2ko 837/2002 Errege Dekretuak egokitua (BOE 185. zk., abuztuaren 3koa).



4.2. Alojamiento

Ostatuak ez du produkturen bat eskaintzea esan nahi, zerbitzua ematea baino. Beraz, kalte arinenak eragiten dituen enpresa zein den jakiteko ingurumen ziurtagiriei erreparatu behar zaie, alegia, ingurumena kudeatzeko sistemei (IKS).

Ingurumena kudeatzeko sistema ohikoenak EAEn honakoak dira:

EKOSCAN



EMAS



ISO 14001*



** Kudeaketa sistema baten logotipoa erakusteko arau horren ardura duen erakundearen baimena behar da, izan ere, ziurtagiria ematen duen erakunde orok bere etiketa eratzten baitu.*

5. Merkatuaren egoera: aukeran dagoen eskaintza

Bidaia-agentzia gehienak txikizkariak diren arren (dauden % 84⁵), agentzia-kate handienek merkatu-kuotaren % 46 hartzen dute⁶. EAeri dagokionez, are handiagoa da eskaintzaren kontzentrazio maila, eta agentzia handienek saltokien ia % 80 hartzen dute. Aipatutako kontzentrazio hori, negozio-bidaien berezko ezaugarria da, izan ere, bost agentzien artean fakturazio osoaren % 62 pilatuz⁷.

Batez ere teknologia berriak erabiltzearen ondorio dira sektorean emandako aldaketa handienak azken urteetan. Esaterako, 2006. urtean Espainian saldutako txartel guztien % 86 sistema elektronikoen bitartez kudeatu zen⁸.

Munduko egoera ekonomikoa dena izanda ere, bidaiari kopurua gero eta handiagoa da, batez ere negozio-bidaien atalean. Hain zuzen ere, negozio-bidaien kopuruak % 8 egin zuen gora 2008. urtean.

Bestelako produktu-sorten kasuetan ez bezala, administrazioen beharrak asetzeko hainbat enpresen eskaintza baliatzen dute bidaia-agentziek, besteak beste, auto alokairu enpresena, hotel-kateena edota hegazki-txartelen operadoreena. Hau da, galdegiten diren ingurumen hobekuntza horiek ez dira bidaia-agentziei zuzenean egotz dakizkiekeenak, bestelako enpresen jarduerenak baizik. Hori dela-eta, bidaia-agentzia gehienek ez dute gai horrekin loturiko informaziorik eskuartean oraingoz, nahiz eta lehen nabarmendutako baldintzak betetzen dituztenak egon badauden.

Ingurumen irizpideen arabera diharduten bidaia-agentzien zerbitzuak kontratatzeko, arlo horri buruzko informazioa eskuratu behar izaten dute agentziek. Hortaz, hornitzaileei galdegiten diete datu horiei buruz, balizko bezeroei helarazten dizkiete ondoren, era honetan hornitzaile katean zehar ingurumen hobekuntza sustatuz. Duela gutxi zenbait enpresek bere egin dute CO₂ isuriaren konpentsazioaren auzia eta garraiobide bakoitzak eta joan-etorriek sortutako isuriaren datuak bezeroei jakinarazteko politika. Dena dela, oraingoz ez da joera nagusi bihurtu.

Auto alokairuari dagokionez, kontsumo txikiko eta errekontza-gas isuri txikiko ibilgailuen eskaintza zabala aurki daiteke merkatuan. Arestian esan bezala, ibilgailuei buruzko informazioa (CO₂ isuriak eta energia eraginkortasuna) IDAeren webgunean eskura daiteke: <http://www.idae.es/coches/>

Hotelen arloan aldiz, Ihoberen webgunean (Enpresen atalean) EAEn IKSren bat darabilten enpresen zerrenda aurki daiteke. Europa mailan, eta EMAS erregistroari dagokionez ez besterik, sistema honen ziurtagiria jaso duten enpresen zerrenda kontsulta daiteke webgune honetan: http://ec.europa.eu/environment/emas/about/participate/sites_en.htm.

⁵ *Bidaia-agentzien txostena (2003)*. Bidaia-agentzien elkarteak (UNAV).

⁶ *Bidaia-agentzien barometroa*, Amadeus Espainia.

⁷ *Bidaia-agentzien txostena (2005)*, GEBTA, Espainia.

⁸ BSP Espainia, IATA.



6. Ingurumen irizpideak

2. atalean esan bezala 3. Zer eta nola kontratatu dut bidaiak kudeatzeko zerbitzuak esparru itun itxura hartzen du, izan ere, hasiera batean ez dira ezagutzen kontratu-bolumena ezta zerbitzu bakoitzaren ezaugarriak ere. Kasu bakoitzeko arduradun bana izaten denez, lizitazioak iraun artean ezin izango zaio enpresari eskatu administrazioak behar izango dituen ibilgailu edo ostatuen ingurumen baldintzak zehaztea. Izan ere, ez dago martxan jarri aurretik informazio hori lortzerik. Ondorioz, baldintza-orri honetan proposatzen diren ingurumen irizpideak ez dagozkio enpresa esleipendunari, kontratua betetzeko moduari baizik. Beraz, egikaritze baldintzak plegutik kanpo gera litezke eta kontsultaren bat egiten denean zehaztu. Hala ere, ingurumen-alderdien aintzatespena baztertzea ekar lezake horrek, eta eskaeraren bat jasotzen den bakoitzeko prozedura guztia errepikatu beharra. Ondorioz, kontratazio baldintzatan zehazten dira kontratua egikaritzeko ingurumen arloko baldintzak, hain zuzen ere, enpresa esleipendunak kontratuaren indarraldian bete beharko dituen horiek. Kalteak eragitea edo ez, bidaiak kontratatzen duen pertsona bakoitzak hartutako erabakien mende dago. Horrenbestez, batez ere, joan-etorriei buruzko informazioa eta bidaiak egiteko eta ostatu hartzeko aukeren berri ematean da ingurumen irizpide horien helburua. Orduan, jakinaren gaineko erabakiak hartu ahal izango ditu edonork.

6.1. Prozedura irekian eta lehiaketa bidez esleituta kontratatzeko irizpideak

Kontratazio modalitate honetarako proposatzen diren irizpideak CDan ageri dira. Atal honetan bidaiak-kudeaketa zerbitzuen irizpideak aurkezten dira, hiru exijentzia mailatan banatuak: oinarrizkoa, aurreratua eta bikaina.

Bestelako produktu taldeetan ez bezala, irizpideak egikaritze baldintzak direnez, ez da inolako checklist-ik egin. Izan ere, zerbitzua modu egokian eskaintzeko enpresaren konpromisoaz gain, ez baitute bestelako frogagiri gehigarriak aurkeztu behar.

6.2. Prozedura negoziaturako irizpideak

Prozedura negoziatua bada, prozedura irekirako esleipenerako proposatutako irizpide berak erabiltzea gomendatzen da.

Kasu honetan, IKSren baten erabiltzaile edo ez diren jakitea ez da enpresa hautaketaren funtsa, izan ere, zerbitzuak eragin ditzakeen kalteak lan arrazoiengatik bidaiak egingo duenaren erabakien mende baitaude.

6.3. Zuzeneko erosketarako irizpideak

Bidaiak-kontratazioa zuzenekoa bada, eroslearen ardura da bidaiak-agentziari galdegitea edo go-goan hartzea honako alderdiak:

- Trena edo autobusa hartu bidaiak laburrak edo distantzia ertaineko bidaiak egiteko.
- Ostatu hartzea beharrezkoa suertatzen den alditan, ohe-bagoidun trenez joatea go-goan hartu eta/edo IKS darabilten hotelak edo ingurumeneko jardunbide egokiak jarraitzen dituztenak eta iriste puntutik eta/edo ekitaldia izango den lekutik hurbil daudenak hautatu.
- Auto alokairu enpresari galdegitea ibilgailuen CO₂ isuri eta EURO estandarrari buruz, isuri gutxieneko hura hautatzeko. Era berean, erregai edo motore alternatiboak darabiltzaten ibilgailuengatik galdegitea erregai edo energia iturri horniketarik behar ez duten joan-etorri laburrak burutzeko.