



OLATZ GARAMENDI LANDA ANDREAK, GOBERNANTZA PUBLIKO ETA AUTOGOBERNUKO SAILBURU ETA JAURLARITZAREN IDAZKARIAK

ZIURTATZEN DUT:

Gobernu Kontseiluak 2022ko azaroaren 2an egindako bilkuran, besteak beste, honako erabaki hau onartu zuela:

ERABAKIA, BIZKAIKO GARRAIO-PARTZUERGOAREKIN HITZARMEN BAT IZENPETZEKO BAIMENA EMATEKOA, BIZKAIKO LURRALDE HISTORIKOAN GARRAIO-DATU AURRERATUAK SORTZEKO PLAN HONEN BARRUAN: EUOPAR BATASUNAK FINANTZATUTAKO SUSPERTZE, ERALDATZE ETA ERRESILIENTZIA PLANA - NEXT GENERATION EU. (ESP. ZBK.: 2022/01103) (C/20220128)

Euskal Herrirako Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua arabera, Euskal Autonomia Erkidegoari dagokio, besteak beste, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbideko, lehorreko, itsasoko ibaietako eta kable bidezko garraioaren eta portu, heliportu, aireportu eta meteorologia-zerbitzuaren arloko eskumen eskusiboa, horrek Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedaturikoa ezertan galarazi gabe. Garraio-gaietan, zama-kontrataguneak eta –terminalak.

Arlo horietan Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren funtzioak Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen Lehendakariaren irailaren 6ko 18/2020 Dekretuaren 11. artikulua eman dizkio Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailari, bai eta Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuak ere.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren funtzioen artean, bere eskumenekoak diren eremuekin lotutako sektore ezberdinak laguntzeko politika aurrera eramatea dago, eta adierazitako sail horri esleitutako ahalmenetako bat Euskal Autonomia Erkidegoan bidaiariaren garraioa planifikatzea eta antolatzea da, aipatutako 11/2021 Dekretuaren 15.2 artikulua (d) atalean agertzen den bezala.

Bestalde, Bizkaiko Garraio Partzuergoa, abenduaren 30eko 44/1975 Legearen bidez eratu zen nortasun juridiko propioa duen toki erakunde modura, partzuergoan bildutako gainerakoekiko askea. Partzuergoan sartuta daude EAEko administrazioa, Bizkaiko Foru Aldundia eta Bilbo metropoliko udal batzuk. Partzuergoaren estatutuen arabera, emandako eskumenak erabiltzea xedeetako bat da, 44/1975 legeko 7. artikuluan (garraio publikoa antolatu, kudeatu eta koordinatzeari buruzkoa) ezarritakoa betez.



Bestetik, 2020ko abenduaren 31n 36/2020 Errege Lege Dekretua, abenduaren 30ekoa, argitaratu zen, zeinaren bidez onartzen baitira Administrazio Publikoa modernizatzeko eta Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana egikaritzeko presako neurriak.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021/241 (EB) Erregelamendua betez (2021eko otsailaren 12koa, Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa (MRR) ezartzen duena), Ministro Kontseiluak, 2021eko apirilaren 27ko bileran, Espainiako Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana (PRTR) onartu zuen. Plan horrek 2021-2024ko aldian abiaraziko diren proiektuetan jartzen du arretagunea, ekonomiaren suspertze eta eraldatze azkarrean haien eragina ahalik eta handiena izan dadin. Europako Batzordeak planaren aldeko ebaluazioa egin zuen 2021eko ekainaren 16an, eta Europako Kontseiluak 2021eko uztailaren 13an onartu zuen.

Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren jarraibideen ildotik, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planak honako hauek jasotzen ditu, besteak beste: 1. osagaia «Hiri- eta metropoli-inguruneetako mugikortasun jasangarri, seguru eta konektaturako talka-plana» eta 6. osagaia «Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua». Ildo horretan, 2021eko azaroaren 5ean egindako Garraioen Konferentzia Nazionalaren bilkuran, Garraioen Konferentzia Nazionalaren Erabaki bat onartu zen, zeinaren bidez 2021eko eta 2022ko ekitaldietako aurrekontu-kredituen lurralde-banaketarako irizpideak ezartzen baitira, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren 1. eta 6. osagaien esparruan inbertsio-jarduketak finantzatzeko.

Erabaki horren II. eranskinaren 5. atalak xedatzen duenez, «finantzaketa-lerro horien onuradunak autonomia-erkidegoak eta Ceuta eta Melilla hiriak dira, erabaki honen II. eranskinean jasotakoaren arabera, baina azken hartzaileak erakunde publikoak edo beste administrazio batzuk izan daitezke, baldin eta hala formalizatzen bada dagozkien hitzarmenen edo bestelako tresna juridikoen bidez. Nolanahi ere, azken onuradunek garatu beharreko neurriek aurreikusitako helburuak lortzen laguntzen dutela eta adierazleen balioa zehazteko beharrezkoa den informazioa ematen dutela bermatzeko mekanismoak ezarri beharko dira. Hirugarrenentzako finantzaketa lortu nahi diren helburuak lortzearekin lotu behar da».

Era berean, erabaki horrek C6I4-CCAA inbertsio-lerroa barne hartzen du. Lerro horren helburua zera da: autonomia-erkidegoko eta tokiko eremuan bidaiarien eta salgaien garraio-zerbitzuak digitalizatzeko jarduerak garatzea, bai eta autonomia-erkidegoek eta Ceuta eta Melilla hiriek beren eskumeneko errepide edo trenbideko salgaien eta bidaiarien garraioari dagokionez ematen dituzten administrazio-zerbitzuak digitalizatzeko jarduerak ere. Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren 6. osagaiaren (Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua) 4. inbertsioaren (Garraio jasangarri eta digitalerako laguntza-programa) aurreikusitako 15. neurriaren zati bat garatzeko egiten da helburu hori.

Erabakiaren III. eranskinean ezarritakoaren arabera, EAERI dagokion C6I4-CCAA inbertsio-lerroaren kargura finantzatuko den jarduketa «EAERI garraio publikoa digitalizatzea» da, eta horren barruan sartzen da hitzarmen honen xedea, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren eraldaketa digitalaren helburua lortzen laguntzeko.

Bestalde, hitzarmen honek honako hauetan araututakoari jarraituko dio: HFP/1030/2021 Agindua, irailaren 29koa, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana kudeatzeko sistema eratzen duena, eta HFP/1031/2021 Agindua, irailaren 29koa, zeinaren bidez Estatuko, autonomia-erkidegoetako eta tokiko sektore publikoko entitateek informazioa emateko prozedura eta formatua ezartzen diren, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren osagaietako neurrien mugari eta helburuen betetze-mailaren eta aurrekontu- eta kontabilitate-betearazpenaren jarraipena egiteko.

Azkenik, honako hauetan xedatutakoa hartuko da kontuan: 11/2021 Legea, abenduaren 23koa, Euskal Autonomia Erkidegoko 2022. urteko Aurrekontu Orokorrak onartzen dituen, zehazki II. tituluko V. kapituluaren ezarritakoa (Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako funtsak kudeatzea), bai eta Gobernu Kontseiluaren 2022ko otsailaren 8ko Erabakian ezarritakoa, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako jarduketaren eta proiektuen aurrekontu- eta kontabilitate-betearazteari, kudeaketari eta jarraipenari dagokienez.

Legezkotasun-kontroleko eta kontu-hartzailatza ekonomiko-fiskaleko kontroleko aldeko txostenak egin direnez, Jaurlaritzaren Kontseiluari aurkeztu behar zaio, baimena eman dezan, Jaurlaritzaren Legearen 18.l) artikuluekin bat etorritik.

Ondorioz, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren proposamenez, eta 2022ko azaroaren 2an egindako bilkuran aztertu ondoren, Gobernu Kontseiluak honako erabaki hau hartu du:

ERABAKIA

«**Lehenengoa.**- Bizkaiko Garraio Partzuergoari dirulaguntza zuzena ematea, gehienez 781.150,00 eurokoa, Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko.

Bigarrena.- Jaurlaritzaren Legeari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legearen 18. artikuluan xedatutakoarekin bat etorritik, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren eta Bizkaiko Garraio Partzuergoaren arteko hitzarmena sinatzeko baimena ematea. Hitzarmen hori eranskin gisa agertzen da, Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, gehienez ere, ZAZPIEHUN ETA LAUROGEITA BAT MILA EHUN ETA BERROGEITA HAMAR EURO (781.150,00 €)-ko ekarpen ekonomikoa egingo du. Horretarako, 1000831000 1.12281.71200 2022/001284 aurrekontu-aplikazioa hornitu da, Euskal Autonomia Erkidegoko 2022. urteko Aurrekontu Orokorren kontura.

Hirugarrena.- Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuari baimena ematea Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren izenean adostasuna emateko eta hitzarmena sinatzeko.

Laugarrena.- Jaurlaritzaren Idazkaritzak hitzarmenaren testua Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratzeko aginduko du».

ERANSKINA

Eta horrela jasota gera dadin eta dagozkion ondorioak izan ditzan, ziurtagiri hau egiten dut, Vitoria-Gasteizen, sinadura digitalaren egunean.

OLATZ GARAMENDI LANDA, CONSEJERA DE GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO Y SECRETARIA DEL GOBIERNO

CERTIFICO:

Que el Gobierno Vasco, en sesión celebrada el día 2 de noviembre de 2022, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

ACUERDO POR EL QUE SE AUTORIZA LA SUSCRIPCIÓN DE UN CONVENIO CON EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA, PARA LA GENERACIÓN DE DATOS DE TRANSPORTE AVANZADOS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA - NEXT GENERATION EU. (EXP. 2022/01103) (C/20220128)

En virtud de lo dispuesto por el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco, entre otras, la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes.

La atribución de funciones competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco en las áreas descritas ha sido conferida al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco por el artículo 11 del Decreto 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, y por el Decreto 11/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes

Entre las funciones del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes se incluye el de llevar a cabo una política de apoyo a los diferentes sectores relacionados con las áreas de su competencia, siendo una de las facultades atribuidas al citado Departamento el planificar y ordenar el transporte de personas viajeras en la Comunidad Autónoma del País Vasco, tal y como figura en el apartado d) del artículo 15.2 del indicado Decreto 11/2021.

Asimismo, el Consorcio de Transportes de Bizkaia, creado mediante Ley 44/1975, de 30 de diciembre, tiene naturaleza de ente local, con personalidad jurídica propia e independiente de los entes consorciados, ente en el que se integran la Administración de la CAPV, la Diputación Foral de Bizkaia y una serie de Ayuntamientos del Bilbao metropolitano. Según sus estatutos tiene entre sus fines ejercer las competencias que le sean cedidas, en cumplimiento de lo dispuesto

en el art. 7 de la Ley 44/1975, en materia de ordenación, gestión y coordinación del transporte público.

Por otro lado, con fecha 31 de diciembre de 2020 se publica el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

En cumplimiento del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), el Consejo de Ministros, en su reunión de 27 de abril de 2021, ha aprobado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) que se concentra en proyectos que se pondrán en marcha en el periodo 2021-2024 para maximizar su impacto sobre la recuperación y transformación rápida de la economía. El Plan ha sido objeto de evaluación positiva por la Comisión europea el 16 de junio de 2021 y aprobado por el Consejo europeo el 13 de julio de 2021.

En línea con las directrices del MRR, el PRTR incluye, entre otros, el Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y el Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada”. En este sentido, en la sesión de la Conferencia Nacional de Transportes celebrada en la fecha de 5 de noviembre de 2021, fue aprobado el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022 para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los mencionados componentes 1 y 6 del PRTR.

El apartado 5 del Anexo II de dicho Acuerdo dispone que *“las beneficiarias de estas líneas de financiación son las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según lo reflejado en el anexo II del presente Acuerdo, si bien los destinatarios finales de las mismas podrán ser las entidades públicas u otras administraciones, si así se formalizase a través de los correspondientes convenios u otros instrumentos jurídicos. En todo caso deberán establecerse mecanismos que aseguren que las medidas a desarrollar por los beneficiarios finales en el caso que sean terceros contribuyen al logro de los objetivos previstos y que aportan la información que, en su caso, fuera necesaria para determinar el valor de los indicadores. La financiación a terceros debe vincularse al logro de los objetivos que se persiguen.”*

Asimismo, el referido Acuerdo incluye la línea de inversión C6I4-CCAA, cuyo objetivo es el desarrollo de actuaciones de digitalización de los servicios de transporte de personas viajeras y mercancías en el ámbito autonómico y local, y de los servicios administrativos que se prestan por parte de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, en relación con el transporte de mercancías y personas viajeras por carretera o ferrocarril de su competencia. Esta finalidad se realiza en desarrollo de parte de la medida 15 prevista en la inversión 4 “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital” del Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del PRTR.

Según establece el Anexo III del Acuerdo, la actuación objeto de financiación con cargo a la línea de inversión C6I4-CCAA correspondiente a la CAPV es la “Digitalización del transporte público de Euskadi”, dentro de la cual se incluye el objeto del presente Convenio, contribuyendo así a la consecución del objetivo de transformación digital del PRTR.

Por otra parte, este convenio se ajustará a lo regulado en la Orden HFP 1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en la Orden HFP 1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se

establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Finalmente se atenderá a lo dispuesto en la Ley 11/2021, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2022, en concreto a lo establecido en el Título II, Capítulo V Gestión de los fondos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, así como al Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 8 de febrero de 2022, en relación con la ejecución presupuestaria y contable, gestión y seguimiento de las actuaciones y proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Habiéndose emitido los informes favorables de control de legalidad y de control interventor económico-fiscal, procede su elevación al Consejo de Gobierno para su autorización, de conformidad con el artículo 18.I) de la Ley de Gobierno

En su virtud, a propuesta del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, y previa la correspondiente deliberación, en sesión celebrada el día 2 de noviembre de 2022, el Consejo de Gobierno adopta el siguiente

ACUERDO

«**Primero.-** Conceder una subvención directa al Consorcio de Transportes de Bizkaia por un importe máximo de 781.150,00 €, destinado a la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia.

Segundo.- Autorizar de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, sobre Ley de Gobierno, la suscripción del Convenio, que figura como Anexo, entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Consorcio de Transportes de Bizkaia para la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia, lo que supondrá a la primera una aportación económica máxima estimada de SETECIENTOS OCHENTA Y UN MIL CIENTO CINCUENTA EUROS (781.150,00 €), para lo que se ha dotado a la aplicación presupuestaria 1000831000 1.12281.71200 2022/001284, habilitada con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del País Vasco para el ejercicio 2022.

Tercero. - Autorizar al Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes para prestar su consentimiento en nombre de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y para suscribir el Convenio.

Cuarto. - Por la Secretaría de Gobierno se ordenará la publicación en el Boletín Oficial del País Vasco del texto del Convenio».

ANEXO

Y para que así conste y surta los efectos oportunos, expido la presente certificación, en Vitoria-Gasteiz, en la fecha de su firma digital.

**HITZARMENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ADMINISTRAZIO
OROKORRAREN ETA BIZKAIKO GARRAIO-PARTZUERGOAREN ARTEKOA,
BIZKAIKO LURRALDE HISTORIKOAN GARRAIO-DATU AURRERATUAK
SORTZEKO, EUOPAR BATASUNAK NEXT GENERATION EU FUNTSEN BIDEZ
FINANTZATUTAKO SUSPERTZE-, ERALDATZE- ETA ERRESILIENTZIA-
PLANAREN ESPARRUAN.**

Vitoria-Gasteizen, 2022koaren(e)(a)n

BILDU DIRA:

Alde batetik, Ignacio Maria Arriola Lopez jauna, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburua, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren ordezkari gisa, zeinak hitzarmen hau sinatzeko baimena jaso baitu Gobernu Kontseiluaren 2022koaren(e)ko Erabakiaren bidez.

Eta bestetik, Unai Rementeria Maiz jauna, Bizkaiko Garraio Partzuergoko presidentea, haren ordezkari gisa.

Esku hartzen duten guztiek aitortzen diote elkarri HITZARMEN hau egiteko lege-gaitasuna, eta, xede horretarako,

AZALTZEN DUTE:

I. Euskal Herrirako Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoari dagokio, besteak beste, Euskal Autonomia Erkidegoko trenbideko, lehorreko, itsasoko ibaietako eta kable bidezko garraioaren eta portu, heliportu, aireportu eta meteorologia-zerbitzuaren arloko eskumen eskusiboa, horrek Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedaturikoa ezertan galarazi gabe. Garraio-gaietan, zama-kontrataguneak eta –terminalak.

Arlo horietan Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren funtzioak Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen Lehendakariaren irailaren 6ko 18/2020 Dekretuaren 11. artikulua eman dizkio Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailari, bai eta Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta

Garraio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen urtarrilaren 19ko 11/2021 Dekretuak ere.

Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren funtzioen artean, bere eskumenekoak diren eremuekin lotutako sektore ezberdinak laguntzeko politika aurrera eramatea dago, eta adierazitako sail horri esleitutako ahalmenetako bat Euskal Autonomia Erkidegoan bidaiarien garraioa planifikatzea eta antolatzea da, aipatutako 11/2021 Dekretuaren 15.2 artikulua d) atalean agertzen den bezala.

II. Bizkaiko Garraio Partzuergoa, abenduaren 30eko 44/1975 Legearen bidez eratu zen nortasun juridiko propioa duen toki erakunde modura, partzuergoan bildutako gainerakoekiko askea. Partzuergoan sartuta daude EAEko administrazioa, Bizkaiko Foru Aldundia eta Bilbo metropoliko udal batzuk. Partzuergoaren estatutuen arabera, emandako eskumenak erabiltzea xedeetako bat da, 44/1975 legeko 7. artikuluan (garraio publikoa antolatu, kudeatu eta koordinatzeari buruzkoa) ezarritakoa betez.

III. 2020ko abenduaren 31n 36/2020 Errege Lege Dekretua, abenduaren 30ekoa, argitaratu zen, zeinaren bidez onartzen baitira Administrazio Publikoa modernizatzeko eta Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana egikaritzeko presako neurriak.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021/241 (EB) Erregelamendua betez (2021eko otsailaren 12koa, Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa (MRR) ezartzen duena), Ministro Kontseiluak, 2021eko apirilaren 27ko bileran, Espainiako Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana (PRTR) onartu zuen. Plan horrek 2021-2024ko aldian abiaraziko diren proiektuetan jartzen du arretagunea, ekonomiaren suspertze eta eraldatze azkarrean haien eragina ahalik eta handiena izan dadin. Europako Batzordeak planaren aldeko ebaluazioa egin zuen 2021eko ekainaren 16an, eta Europako Kontseiluak 2021eko uztailaren 13an onartu zuen.

Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren jarraibideen ildotik, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planak honako hauek jasotzen ditu, besteak beste: 1. osagaia «Hiri- eta metropoli-inguruneetako mugikortasun jasangarri, seguru eta konektaturako talka-plana» eta 6. osagaia «Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua». Ildo horretan, 2021eko azaroaren 5ean egindako Garraioen Konferentzia Nazionalaren bilkuran, Garraioen Konferentzia Nazionalaren Erabaki bat onartu zen, zeinaren bidez 2021eko eta 2022ko ekitaldietako aurrekontu-kredituen lurralde-banaketarako irizpideak

ezartzen baitira, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren 1. eta 6. osagaien esparruan inbertsio-jarduketak finantzatzeko.

Erabaki horren II. eranskinaren 5. atalak xedatzen duenez, «finantzaketa-lerro horien onuradunak autonomia-erkidegoak eta Ceuta eta Melilla hiriak dira, erabaki honen II. eranskinean jasotakoaren arabera, baina azken hartzaileak erakunde publikoak edo beste administrazio batzuk izan daitezke, baldin eta hala formalizatzen bada dagozkien hitzarmenen edo bestelako tresna juridikoen bidez. Nolanahi ere, azken onuradunek garatu beharreko neurriek aurreikusitako helburuak lortzen laguntzen dutela eta adierazleen balioa zehazteko beharrezkoa den informazioa ematen dutela bermatzeko mekanismoak ezarri beharko dira. Hirugarrenentzako finantzaketa lortu nahi diren helburuak lortzearekin lotu behar da».

Era berean, erabaki horrek C6I4-CCAA inbertsio-lerroa barne hartzen du. Lerro horren helburua zera da: autonomia-erkidegoko eta tokiko eremuan bidaiarien eta salgaien garraio-zerbitzuak digitalizatzeko jarduerak garatzea, bai eta autonomia-erkidegoek eta Ceuta eta Melilla hiriek beren eskumeneko errepide edo trenbideko salgaien eta bidaiarien garraioari dagokionez ematen dituzten administrazio-zerbitzuak digitalizatzeko jarduerak ere. Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren 6. osagaiaren (Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua) 4. inbertsioaren (Garraio jasangarri eta digitalerako laguntza-programa) aurreikusitako 15. neurriaren zati bat garatzeko egiten da helburu hori.

Erabakiaren III. eranskinean ezarritakoaren arabera, EAERI dagokion C6I4-CCAA inbertsio-lerroaren kargura finantzatuko den jarduketa «EAERI garraio publikoa digitalizatzea» da, eta horren barruan sartzen da hitzarmen honen xedea, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren eraldaketa digitalaren helburua lortzen laguntzeko.

IV. Hitzarmen honek honako hauetan araututakoari jarraituko dio: HFP/1030/2021 Agindua, irailaren 29koa, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana kudeatzeko sistema eratzen duena, eta HFP/1031/2021 Agindua, irailaren 29koa, zeinaren bidez Estatuko, autonomia-erkidegoetako eta tokiko sektore publikoko entitateek informazioa emateko prozedura eta formatua ezartzen diren, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren osagaietako neurrien mugarri eta helburuen betetze-mailaren eta aurrekontu-eta kontabilitate-betearazpenaren jarraipena egiteko.

V. HFP/1030/2021 Aginduaren 6. artikuluan xedatutakoa betez, 2022ko martxoaren 29an onartu zen Eusko Jaurlaritzaren Iruzuraren aurkako Neurrien Plana, Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publiko osoari aplikatzekoa, bai eta Eusko Jaurlaritzaren bidez Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa finantzatzeko funtsak jasotzen dituzten foru- eta toki-sektore publikoko administrazio eta erakundeei aplikatzekoa ere. Era berean, plan horrek aplikagarritasun zuzena edo egokitua hedatu ahal izango dio borondatez hala erabakitzen duen edozein erakunde betearazle eta/edo kudeatzaileri.

VI. Era berean, honako hauetan xedatutakoa hartuko da kontuan: 11/2021 Legea, abenduaren 23koa, Euskal Autonomia Erkidegoko 2022. urteko Aurrekontu Orokorrak onartzen dituen, zehazki II. tituluko V. kapituluaren ezarritakoa (Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako funtsak kudeatzea), bai eta Gobernu Kontseiluaren 2022ko otsailaren 8ko Erabakian ezarritakoa, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako jarduketan eta proiektuen aurrekontu- eta kontabilitate-betearazteari, kudeaketari eta jarraipenari dagokienez.

VII. Tartean dauden alde guztiek lortu nahi diren xedek lortzeko interes berberak dituztela aintzat hartuta, hitzarmen hau sinatzea erabaki dute sinatzaileek, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen 47. artikuluan eta hurrengoetan aurreikusitakoaren babespean, honako hauen arabera:

KLAUSULAK:

Lehenengoa. - Hitzarmenaren xedea.

Hitzarmen honen xedea Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta Bizkaiko Garraio Partzuergoak Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko konpromisoa hartzeko baldintzak arautzea da, bertako klausuletan jasotako baldintzetan.

Bigarrena. – Bizkaiko Garraio Partzuergoaren konpromisoak.

1.- Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeari buruzko proiektua egitea.

2.- Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko behar diren jarduerak bere kontura egitea. Lan horiek honako jarduketa hauek behar dituzte:

- Bizkaiko Garraio Partzuergoari lotutako garraio-sareen datuen GTFS (estatikoak) eta GTFS-RT (denbora erreala) fitxategiak sortzea, l. eranskinean xedatutakoaren arabera.
- Datuak NeTEx (estatikoak) eta SIRI (denbora erreala) formatuan bihurtzea.
- Bestelako mugikortasunekin lotutako artxiboak sortzea (bizikleta publiko partekatua, taxiak, aparkalekuak, garraio bertikala), l. eranskinean xedatutakoaren arabera.
- Garraio-sareetako datuak eguneratzeko eta eraldatzeko prozesuak automatizatzea, haien kalitatea eta jarraitutasuna ziurtatzea eta ahalik eta informazio osatuena eta zehatzena eskaintzea.
- Moveuskadirekin datuak trukatzeko eredu bat ezartzea, fitxategiak Moveuskadi plataformaren bidez eskuragarri diren Bizkaiko Garraio Partzuergoaren HTTP edo FTP zerbitzarian argitaratuz, edo fitxategiak Moveuskadiko FTPN argitaratuz.

Guztira, Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko egin beharreko lanen kostua 781.150,00 eurokoa da (BEZa kanpo).

3.- Honako mugarri eta helburu hauek betetzea:

- Aurreko klausulan aipatutako datu estatikoak eman direla justifikatzea 2022ko abenduaren 31rako.

- Aurreko klausulan aipatutako datu dinamikoak (denbora erreala) eman direla justifikatzea 2023ko martxoaren 1erako.
- Aurreko klasusulan azaldutako gainerako datuak eman direla justifikatzea 2023ko maiatzaren 1erako.

4.- Justifikazio-txosten hauek aurkeztea, egindako gastuaren bilakaera eta mugarriak eta helburuak bete direla egiaztatzeko:

- Mugarri eta helburuen betetze-mailaren eta aurrekontu- eta kontabilitate-betearazpenaren jarraipenari buruzko justifikazio-txostenak. Hilero neurtuko dituzte jarraipen-adierazle hauek:
 - Lizitatutako aurrekontua.
 - Esleitutako aurrekontua.
 - Egikaritutako aurrekontua.
 - Amaitutako proiektuen kopurua.

Txosten horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari emango zaizkio urte bakoitzeko uztailaren 10a eta urtarrilaren 10a baino lehen, organo horrek horretarako emandako dituen jarraibideen arabera.

- Hiru hilez behingo aurreikuspenen txostenak. Horietan, aurrerapen-maila eta hurrengo bederatzi hilabeteetarako aurreikuspenak jasoko dira, hiruhilekoen arabera egituratuta. Ez betetzeko balizko arriskuak eta plangintzarekiko desbideratzeak identifikatuko dira. Horrez gain, arriskuak arintzeko prebentzio-edo zuzenketa-ekintzak planteatuko dira, helburuak eta adierazleak onartutako egutegian eta baldintzekin betetzeari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak emandako jarraibideen arabera.

5.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari informazioa eta kontuak emateko betebeharra, eta honako hauek betetzen direla ziurtatzea:

- Adierazleei buruzko informazioa aldizka emateko eta argitaratzeko baldintzak, Ogasuneko eta Funtzio Publikoko Ministerioak ezarritako kondizioetan, estatuko eta Europako Erkidegoko araudiarekin bat etorritik.
- Proiektu eta neurrietan, zenbatetsitako kostuaren aldean, gauzatutako gastuari buruzko informazioa aldizka emateko eta argitaratzeko baldintzak, Ogasuneko eta Funtzio Publikoko Ministerioak estatuko eta Europako Erkidegoko araudiarekin bat etorritik ezarritako baldintzetan.
- Adierazleen neurketari eta dokumentazio euskarriaren kontserbazioari buruzko auditoretza-pista egokia mantentzea, Europar Batasunaren aurrekontu orokorrari aplikatu beharreko finantza-arauei buruzko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2018ko uztailaren 18ko 2018/1046 Erregelamenduko (EB, Euratom) 132. artikuluan xedatutakoaren arabera. Horretarako, erregistro bat mantenduko da eta egiaztagiriak, datu estatistikoak eta finantzaketari buruzko gainerako agiriak gordeko dira, bai eta formatu elektronikoko erregistroak eta dokumentuak ere, bost urteko epean saldoa ordaintzen denetik edo, ordaintzetarik ez badago, eragiketa egin denetik. Era berean, erregistroak eta dokumentuak gorde egingo dira, bai jatorrizkoak, bai jatorrizkoen kopia konpultsatuak, bai eskuarki onartutako datu-euskarriak, horien artean jatorrizko dokumentuen bertsio elektronikoak edo bertsio elektronikoan soilik dauden dokumentuak. Bertsio elektronikoak daudenean ez dira beharrezkoak izango originalak, baldin eta dokumentu horiek legezko baldintza aplikagarriak betetzen badituzte jatorrizkoen baliokide eta fidagarritzat hartuta auditoretzaren ondorioetarako.
- Neurriaren gauzatzen amaituta, horretarako jasotako funtsen erabilerari buruzko justifikazio-kontu bat aurkezteko betebeharra, honako hauek barne hartuta:
 - Mugarren eta helburuen betetze-maila, hasieran finkatutakoekin edo, hala badagokio, berrikusitakoekin alderatuta.
 - Neurketaren benetako kostua, hasieran zenbatetsitako edo berrikusitako kostuaren aldean.
 - Neurria eta inplementatzeko modua deskribatzea, baita gauzatzean aplikatutako kontrol-mekanismoak ere.

- Arloko Biltzarraren likidaziorako azken justifikazio-kontu bat aurkezteko betebeharra, bai erabilitako zenbatekoei dagokienez, bai lortutako mugarri eta helburuei dagokienez.

6.- Eusko Jaurlaritzaren Iruzuraren aurkako Neurrien Planari (2022ko martxoaren 29an onetsita) atxikitzea, edo, hala badagokio, antzeko edukia duen plan propio bat edukitzea, berari dagokion jarduera-eremuan funtsak aplikatu beharreko arauen arabera erabili direla bermatzeko eta deklaratzeko, bereziki iruzurra, ustelkeria eta interes-gatazkak prebenitzeari, hautemateari eta zuzentzeari dagokionez. Iruzuraren aurkako Neurrien Plan propioa edukiz gero, Eusko Jaurlaritzaren Legean xedatutakoa ere bete beharko du.

7.- Interes Gatazkarik Ezaren Adierazpena (IGEA) aurkeztea, hitzarmen honen II. eranskinean jasotako ereduaren arabera. Betebehar hori honako hauei ezartzen zaie: kudeaketa-, kontrol- eta ordainketa-lanak egiten dituzten enplegatu publikoei eta eginkizun horietako batzuk eskuordetu zaizkien beste agente batzuei, bai eta onuradun pribatuei, bazkideei, kontratistei eta azpikontratistei ere, baldin eta haien jarduerak funtsekin finantzatzen badira eta beren interesen alde jardun badezakete, baina EBren finantza-interesen aurka, interes-gatazka baten esparruan.

8.- Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021eko otsailaren 12ko 2021/241 (EB) Erregelamenduan aurreikusitako ingurumenari kalte nabarmenik ez egiteko printzipioa errespetatzea (do no significant harm - DNSH printzipioa). Erregelamendu horrek Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa eta aplikatzekoa den Europako gainerako araudia ezartzen ditu. Horretarako, DNSHaren autoebaluazioa egin beharko da, –Kalte nabarmenik ez egiteko printzipioaren autoebaluazioa (DNSH)–, hitzarmen honen III. eranskinean jasotako ereduaren arabera.

9.- Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planean esleitutako etiketa berde eta digitalari buruzko baldintzak betetzea, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021/241 (EB) Erregelamenduaren, 2021eko otsailaren 12koaren, Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa ezartzekoaren, VI. eta VII. eranskinari jarraikiz.

10.- Argitalpenetan, hedapen-jardueretan, web-orrietan eta, oro har, edozein hedabidetan proiektuari egiten zaion erreferentzia orok Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren Irudiari buruzko Eskuliburuan edo Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak onartzen duen eskuliburuan agertzen diren baldintzak bete behar ditu. Aurrekoa alde batera utzi gabe, aipatu beharko da, nolanahi ere, jarduera Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren funtsen bidez finantzatu dela eta Garraioetako, Mugikortasuneko eta Hiri Agendako Ministerioak kudeatu duela azaroaren 17ko 38/2003 Legearen 18.4 artikuluan aurreikusitako moduan.

Era berean, finantzaketa horren jatorria aipatu beharko da, eta haren ikusgarritasuna bermatu, bereziki diruz lagun daitezkeen jarduerak eta horien emaitzak sustatzen direnean; horretarako, informazio koherente, eraginkor eta neurrizkoa emango zaie hartzaile askori, baita hedabideei eta publikoari ere. Era berean, eremu horretan egiten diren lizitazio, hitzarmen eta gainerako tresna juridiko guztiek, bai goiburuan, bai garapen-gorputzean, honako erreferentzia hau izan beharko dute: «Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana - Europar Batasunak Next Generation EU funtsen bidez finantzatua», irailaren 29ko HFP/1030/2021 Aginduaren 9. artikuluekin bat etorritik. Agindu horren bidez, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana kudeatzeko sistema eratzen da.

11.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak eskatutako beste edozein informazio eta dokumentazio bidaltzea.

Hirugarrena. - Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren konpromisoak.

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren bitartez, Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko jarduketan benetako kostua finantzatzeko eta ordaintzeko konpromisoa hartzen du, gehienez 781.150,00 euro, eta horretarako 1000831000 1.12281.71200 2022/001284 aurrekontu-aplikazioari beharrezko kreditua eman zaio hitzarmenak dakarren gehieneko kostu ekonomikoari aurre egiteko, urteko zenbatekoen banaketa honen arabera:

2022	781.150,00 €
------	--------------

Laugarrena. - Diruz lagundu daitezkeen kostuak.

1.- Hitzarmen honen bigarren klausulan jasotako jardueri dagozkien inbertsioetan diruz lagundu daitezkeen kostuen % 100 finantzatuko dira, eta honako hauek hartuko dira halakotzat:

- a) Kanpo-kontratazioak, ingeniari-tza, jarraipen eta obra zibilekoak.
- b) Diruz lagundu daitezkeen jarduketekin lotutako ekipamenduak erosteko kontratuak, ekipamendu teknologikoak eta informatikoak barne.
- c) Software espezializatuko lizentziak erostea, baldin eta jarduketarako baino ez badira, eta eskuratutako ekipamendua behar bezala erabiltzeko aukera ematen badute.
- d) Aholkularitzako kanpo-kontratazioak, diruz lagundutako jarduketari lotuta egiten badira. Bideragarritasunaren eta xehetasun-ingeniari-tzari buruzko azterketak diruz lagundu ahalko dira, betiere beharrezkoak badira jarduketa egiteko. Hautagarritasun-data baino lehen egindakoak izan ahalko dira, baina, kasu horretan, kostua ez da hautagarria izango.
- e) Kanpo-kontratazioak lege-aholkularitza, notariotza, aholkularitza tekniko edo finantzario, kontabilitate edo audito-retzako lanetarako, proiektuari zuzenean lotuta badaude eta beharrezkoak badira proiektua prestatu edo garatzeko, betiere aurrekontuan aurreikusi badira.

2.- Hala ere, ez dira diruz lagunduko honako kontzeptu hauetan sartzen direnak:

- a) Balio Erantsiaren gaineko Zerga.
- b) Administrazio-baimenak, lizentziak, baimenak, abalen eta/edo fidantzen kostua, isunak, tasak, zergak edo tributuak.

- c) Administrazioari izapideei, kontsultei, kontratazioei edota kudeaketei lotutako edozein gastu, baimenak edo lizentziak lortzeko beharrezkoak izan arren.
- d) Eskatzaileak sinatutako aseguruak.
- e) Edozein kostu finantzario.
- f) Zehapen penalei lotutako kostuak, baita prozedura judizialeko gastuak ere.
- g) Sistema eragile eta aplikazio ofimatikoetarako lizentziak.
- h) Administrazioaren jarduketan eragiketa- eta mantentze-gastuak edo gastu propioak.

Bosgarrena. - Lanak finantzatu eta ordaintzea.

1.- Ekarpenaren zenbatekoa Bizkaiko Garraio Partzuergoak honako honetarako erabili ahal izango du soilik: Bizkaiko Lurralde Historikoan garraio-datu aurreratuak sortzeko jarduerak egiteak dakartzan kostuak finantzatzeko.

2.- Hitzarmen hau formalizatu ondoren ordainduko da zenbatekoa.

Egindako gastuaren bilakaera eta mugarriak eta helburuak bete direla egiaztatu ahal izateko, hitzarmen honen bigarren klausulan adierazten diren justifikazio-txostenak erantsiko dira.

Dirulaguntzaren zenbatekoa banku-transferentzia bidez ordainduko da.

3.- Erakunde onuradunak bete egin beharko du estatuko dirulaguntzen araubidearekin bateragarri izateari buruzko estatuko eta Europako araudia, eta finantzaketa bikoitza saihesteari buruzkoa, bat etorritik irailaren 29ko HFP 1030/2021 Aginduko 7. artikuluan aurreikusitakoarekin.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021eko otsailaren 12ko 2021/241 (EB) Erregelamenduaren 9. artikuluan ezarritakoarekin bat etorritik (haren bidez Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa ezartzen da), mekanismoaren esparruan emandako laguntza

Batasunaren beste programa edo tresna batzuekin bat etorritik emandako beste laguntza batzuei gehituko zaie. Inbertsioaren proiektuek eta erreformek Batasunaren beste programa eta tresna batzuen laguntza jaso ahalko dute, betiere laguntza horrek kostua bera estaltzen ez badu.

Seigarrena. - Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren esparruan ezarritako xedapenak betetzea.

1.- Hitzarmen hau sinatzen duten erakundeek Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa arautzen duen araudi osoa bete beharko dute.

2.- Hitzarmen honek eta bere betearazpenak bete egin beharko dituzte Garraioen Konferentzia Nazionalaren 2021eko azaroaren 5eko erabakiaren baldintzak. Erabaki hori Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planeko 1. osagaiaren «Hiri- eta metropoli-inguruneetako mugikortasun jasangarri, seguru eta konektaturako talka-plana» eta 6. osagaiaren «Mugikortasun jasangarria, segurua eta konektatua» esparruko inbertsio-jarduketak finantzatzeko aurrekontu-kredituen lurralde-banaketa irizpideei buruzkoa da.

3.- Kontratazio-organismoek, hitzarmen honetatik eratorritako lizitazio-prozeduren esparruan, Estatuko Kontratazio Publikoaren Aholku Batzordearen 2021eko abenduaren 23ko Jarraibidean ezarritako xedapenak aplikatuko dituzte. Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planetik datozen funtsekin finantzatzeko diren kontratuen espedienteetan eta baldintza-agirietan sartu beharreko alderdiei buruzkoak dira horiek.

4.- Erakunde onuraduna proiektura bideratutako funtsen aplikazioa kontrolatzeko eta jarraipena egiteko jarduketan mende jarriko da, dokumentuak egiaztatuz, bai eta Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila Sailaren etengabeko eta amaierako ebaluazioaren mende ere; horrez gain Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren, Herri Kontuen Euskal Epaitegiaren eta Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren funtsak kontrolatzea esleituta duten estatuko eta Europako organoen kontrolaren mende geldituko dira, eta bereziki, honako hauena: Europako Batzordea, Europako Kontuen Auzitegia, Iruzuraren aurka Borrokatzeko Europako Bulegoa eta Europako Fiskaltza.

Horiek guztiek egindako jarduketan informazio xeheari buruzko informazioa eskuratu ahal izango dute.

Zazpigarrena. - Jarraipena eta informazioa ematea Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren esparruan.

1.- Jarduketak Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planerako ezarritako jarraipen eta kontrolaren mende egongo dira, eta barneko araudian eta Europar Batasunekoan Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoarako informazio eta publizitateari, kontrolari, egiaztapenari, jarraipenari eta gainerakoari buruz ezarritako betebeharrak espezifikoki izango dituzte, eta nahitaez bete beharko dira.

2.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana gauzatzen duen erakundea den aldetik, hitzarmen honetan zehaztutako jarduketan gastuak agintari eskudunen aurrean ziurtatu edo egiaztatu ahal izateko, Bizkaiko Garraio Partzuergoak eskatzen dizkieten informazio eta agiri guztiak bidali beharko ditu, bai eta aplikatu beharreko edozein arau edo araudik xedatzen duena behar denean bete ere.

3.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioak zainduko du esleitutako proiektuak eskatutako baldintzen arabera gauzatzen direla. Horretarako, Bizkaiko Garraio Partzuergoak beharrezko dokumentazioa eta informazioa eskatuko die esleipendunei, proiektuen gauzatzearen jarraipen egokia egiteko; pleguetan jaso beharko da hori.

Zortzigarrena. - Jarduketan jarraipena egiteko batzordea.

1.- Hitzarmen honen jarraipenerako batzorde bat eratuko da. Batzorde hori lau ordezkari osatuko dute: bi, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailekoak eta, beste bi, Bizkaiko Garraio Partzuergokoak. Hitzarmena sinatzen duten aldeek izendatuko dituzte ordezkari horiek, hurrenez hurren, eta honako eginkizun hauek izango dituzte:

- a) Jarraipena egitea hitzarmen honetan aurreikusitako jarduerak zuzen betetzen diren, eta irizpideak eta bitartekoak ezartzea alderdiek elkarri informazioa eman diezaioten eta dagozkien konpromisoak egoki bete ditzaten.
- b) Egin behar diren izapideak bizkor egiteko erraztasunak ematea.
- c) Hitzarmen honetako jarduerak betetzeko beharrezkoak diren neurriak jakinaraztea eta proposatzea.
- d) Hitzarmenak sor ditzakeen interpretazio- eta gauzatze-arazoak konpontzen saiatzea.

2.- Hitzarmena indarrean dagoen bitartean, lanak behar bezala egiteko behar den bakoitzean elkartuko da batzordea, aldeetako batek nahiz besteak eskatuta. Erabakiak parte-hartzaileen gehiengoarekin hartuko dira, eta behintzat alde bakoitzeko ordezkarien ehuneko berrogeita hamarra egon beharko da bertan.

3.- Hitzarmen honetan Jarraipen Batzordearentzat espresuki jasotzen ez diren gaietan, 40/2015 Legeak, urriaren 1ekoak, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoarenak, Atariko Tituluaren II. kapituluaren hirugarren atalean arautzen duen kide anitzeko organoen araubidea aplikatuko da.

Bederatzigarrena. - Hitzarmenaren araubidea eta interpretazioa.

1.- Hitzarmen hau administratiboa da. Interpretatzeko eta garatzeko, hitzarmenei aplikatzen zaien ordenamendu juridikoan xedatutakora joko da.

2.- Hitzarmen honek edo hitzarmenaren betearazpenak sorraraz ditzakeen interpretazio-arazoak Jarraipen Batzordeak ebatziko ditu, aurreko klausulan esandakoari jarraituz. Horrela ezin badira ebatzi, administrazioarekiko auzien jurisdikzioko epaitegi eta auzitegietan ebatziko dira, hamabigarren klausulan xedatutakoaren arabera.

Hamargarrena. - Iraupena eta azkentzea.

1.- Sinatzen den egunean jarriko da indarrean hitzarmen hau, eta 24 hilabeteko iraupena izango du, Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen 49. artikuluan 1.h) apartatuan ezarritakoaren arabera.

2.- Aurreko apartatuan aipatutako epea amaitu aurretiko edozein unetan, hitzarmenaren sinatzaileek aho batez adostu ahalko dute hura luzatzea, beste lau urteko aldi baterako gehienez, edo hura azkentzea.

3.- Hitzarmena azkenduko da xede diren jarduerak gauzatzen direnean, edo Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legearen 51 artikuluko 2. apartatuan xedatzen diren indargabetzeko kausetatik bat betetzen bada.

4.- Aldeetako batek hartutako konpromisoak bete ezean, hitzarmena indargabetzea eskatzeko eskubidea izango du besteak.

Hamaikagarrena. - Itzulketa eta erantzukizuna.

1.- Bizkaiko Garraio Partzuergoak hitzarmen honetako betebeharrak betetzen ez baditu, eta, bereziki, diruz lagun daitezkeen gastuak egiaztatzen ez baditu, zuzendu ezean, jasotako zenbateko guztiak itzultzeko prozedurari hasiera eman ahal izango zaio, eta dirulaguntza ordaindu zenetik dagokion berandutze-interesa eskatu ahal izango da, azaroaren 17ko 38/2003 Legearen 37. artikuluan eta dirulaguntzetan bete beharrekoen gaineko kontrola arautzen duten gainerako arauetan ezarritakoarekin bat etorriz.

2.- Autonomia-erkidegoko, estatuko agintaritzaren edo Erkidegoko erakundeen kontrol-jarduerak garatzean egiaztatzen bada Bizkaiko Garraio Partzuergoaren ez-betetzeren bat, eta horrek funtsen itzulera murriztea badakar, erantzukizun hori Bizkaiko Garraio Partzuergoari helaraziko zaio, azaroaren 17ko 38/2003 Legearen 7. artikuluan adierazitakoa aplikatuz.

Hamabigarrena. - Hitzarmena aldatzea.

Hitzarmen hau aldatu ahal izango da, hitzarmena sinatu duten erakundeek aho batez hala erabakitzen badute. Horretarako, dagokion aldaketa-dokumentua izapidetu eta sinatu beharko da.

Hamahirugarrena. - Araubide juridikoa.

1.- Hitzarmen honi indarrean dagoen ordenamendu juridikoan ezarritako xedapenak aplikatuko zaizkio, bereziki Sektore Publikoaren Araubide Juridikoaren urriaren 1eko 40/2015 Legean jasotako xedapenak.

2.- Horrez gain, kontuan hartu beharko du Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoaren araudi erregulatzailan xedatzen dena, eta, bereziki, honako hauek: Garraioen Konferentzia Nazionalaren azaroaren 5eko erabakia, zeinaren bidez 2021eko eta 2022ko ekitaldietako aurrekontu-kredituen lurralde-banaketarako irizpideak ezartzen baitira, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren 1. eta 6. osagaien esparruan inbertsio-jarduketak finantzatzeko; abenduaren 30eko 36/2020 Errege Lege Dekretua, zeinaren bidez presako neurriak onartzen baitira Administrazio Publikoa modernizatzeko eta Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Plana egikaritzeko; Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2021eko otsailaren 12ko 2021/241 (EB) Erregelamendua, zeinaren bidez Suspertze eta Erresilientzia Mekanismoa ezartzen den; HFP/1031/2021 Agindua, irailaren 29koa, estatuko, autonomia-erkidegoetako eta tokiko sektore publikoko erakundeek informazioa emateko prozedura eta formatua ezartzen dituen, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planaren osagaietako neurrien mugarren eta helburuen betetze-mailaren eta neurrien aurrekontu- eta kontabilitate-betearazpenaren jarraipena egiteko; 11/2021 Legea, abenduaren 23koa, Euskal Autonomia Erkidegoko 2022. urteko ekitaldirako Aurrekontu Orokorrak onestekoa (II. titulua, V. kapitulua, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako funtsen kudeaketa), eta Gobernu Kontseiluaren otsailaren 8ko Erabakia, Suspertze, Eraldatze eta Erresilientzia Planari lotutako jardueren eta proiektuen aurrekontu- eta kontabilitate-betearazteari, kudeaketari eta jarraipenari dagokienez.

3.- Hitzarmena garatu eta betearazi bitartean aldean artean auzirik sortuz gero, zortzigarren klausulan ezarritako Jarraipen Batzordeak horiek ezin baditu ebatzi, administrazioarekiko auzietarako jurisdikziora joko da, Administrazioarekiko Auzietarako Jurisdikzioa arautzeko uztailaren 13ko 29/1998 Legean xedatu denarekin bat.

Eta adierazitakoaren ados daudela adierazteko, ordezkariak hitzarmenaren bi kopia sinatu dituzte goiburuan aipatutako tokian eta egunean.

Euskal Autonomia Erkidegoko
Administrazioako Lurralde Plangintza,
Etxebizitza eta Garraioetako sailburua

Bizkaiko Garraio Partzuergoko
presidentea

Sin.: Ignacio María Arriola López

Sin.: Unai Rementeria Maiz

CONVENIO ENTRE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO Y EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA PARA LA GENERACIÓN DE DATOS DE TRANSPORTE AVANZADOS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA – NEXT GENERATION EU.

En Vitoria-Gasteiz, a de de 2022

REUNIDOS:

De una parte, D. Ignacio Maria Arriola Lopez, en su condición de Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, en representación de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco, habiendo sido autorizado para suscribir este Convenio mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha dede 2022.

Y de otra, D. Unai Rementería Maiz, en su calidad de Presidente del Consorcio de Transportes de Bizkaia, en representación del mismo.

Todos los intervinientes se reconocen mutuamente capacidad legal para celebrar el presente CONVENIO, y a tal efecto

EXPONEN:

I. En virtud de lo dispuesto por el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía, corresponde a la Comunidad Autónoma del País Vasco, entre otras, la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos, helipuertos, aeropuertos y Servicio Meteorológico del País Vasco, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes.

La atribución de funciones competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco en las áreas descritas ha sido conferida al Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco por el artículo 11 del 18/2020, de 6 de septiembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, y por el Decreto

11/2021, de 19 de enero, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes.

Entre las funciones del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes se incluye el de llevar a cabo una política de apoyo a los diferentes sectores relacionados con las áreas de su competencia, siendo una de las facultades atribuidas al citado Departamento el planificar y ordenar el transporte de personas viajeras en la Comunidad Autónoma del País Vasco, tal y como figura en el apartado d) del artículo 15.2 del indicado Decreto 11/2021.

II. El Consorcio de Transportes de Bizkaia, creado mediante Ley 44/1975, de 30 de diciembre, tiene naturaleza de ente local, con personalidad jurídica propia e independiente de los entes consorciados, ente en el que se integran la Administración de la CAPV, la Diputación Foral de Bizkaia y una serie de Ayuntamientos del Bilbao metropolitano. Según sus estatutos tiene entre sus fines ejercer las competencias que le sean cedidas, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 7 de la Ley 44/1975, en materia de ordenación, gestión y coordinación del transporte público.

III. Con fecha 31 de diciembre de 2020 se publica el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

En cumplimiento del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), el Consejo de Ministros, en su reunión de 27 de abril de 2021, ha aprobado el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (PRTR) que se concentra en proyectos que se pondrán en marcha en el periodo 2021-2024 para maximizar su impacto sobre la recuperación y transformación rápida de la economía. El Plan ha sido objeto de evaluación positiva por la Comisión europea el 16 de junio de 2021 y aprobado por el Consejo europeo el 13 de julio de 2021.

En línea con las directrices del MRR, el PRTR incluye, entre otros, el Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y

metropolitanos” y el Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada”. En este sentido, en la sesión de la Conferencia Nacional de Transportes celebrada en la fecha de 5 de noviembre de 2021, fue aprobado el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022 para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los mencionados componentes 1 y 6 del PRTR.

El apartado 5 del Anexo II de dicho Acuerdo dispone que *“las beneficiarias de estas líneas de financiación son las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según lo reflejado en el anexo II del presente Acuerdo, si bien los destinatarios finales de las mismas podrán ser las entidades públicas u otras administraciones, si así se formalizase a través de los correspondientes convenios u otros instrumentos jurídicos. En todo caso deberán establecerse mecanismos que aseguren que las medidas a desarrollar por los beneficiarios finales en el caso que sean terceros contribuyen al logro de los objetivos previstos y que aportan la información que, en su caso, fuera necesaria para determinar el valor de los indicadores. La financiación a terceros debe vincularse al logro de los objetivos que se persiguen.”*

Asimismo, el referido Acuerdo incluye la línea de inversión C6I4-CCAA, cuyo objetivo es el desarrollo de actuaciones de digitalización de los servicios de transporte de personas viajeras y mercancías en el ámbito autonómico y local, y de los servicios administrativos que se prestan por parte de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, en relación con el transporte de mercancías y personas viajeras por carretera o ferrocarril de su competencia. Esta finalidad se realiza en desarrollo de parte de la medida 15 prevista en la inversión 4 “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital” del Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del PRTR.

Según establece el Anexo III del Acuerdo, la actuación objeto de financiación con cargo a la línea de inversión C6I4-CCAA correspondiente a la CAPV es la “Digitalización del transporte público de Euskadi”, dentro de la cual se incluye el objeto del presente Convenio, contribuyendo así a la consecución del objetivo de transformación digital del PRTR.

IV. Este convenio se ajustará a lo regulado en la Orden HFP 1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en la Orden HFP 1031/2021, de 29 de septiembre, por

la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

V. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 6 de la Orden HFP/1030/2021, con fecha 29 de marzo de 2022 se aprueba el Plan de Medidas Antifraude del Gobierno Vasco aplicable al conjunto del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como a las administraciones y entidades del sector público foral y local que reciban fondos de financiación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a través del Gobierno Vasco. Así mismo, dicho plan podrá extender su aplicabilidad directa o adaptada a cualquier entidad ejecutora y/o gestora que voluntariamente así lo acuerde.

VI. Se atenderá asimismo a lo dispuesto en la Ley 11/2021, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2022, en concreto a lo establecido en el Título II, Capítulo V Gestión de los fondos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, así como al Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 8 de febrero de 2022, en relación con la ejecución presupuestaria y contable, gestión y seguimiento de las actuaciones y proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

VII. Habida cuenta de la concurrencia de intereses comunes de todas las partes implicadas para la obtención de las finalidades pretendidas, los firmantes acuerdan suscribir el presente Convenio al amparo de lo previsto en el artículo 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, de conformidad con las siguientes

CLÁUSULAS:

Primera. - Objeto del Convenio.

Constituye el objeto del presente Convenio regular las condiciones en las que la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Consorcio de

Transportes de Bizkaia se comprometen para generar datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia, en los términos recogidos en el clausulado del mismo.

Segunda. - Compromisos del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

1.- Elaborar el proyecto relativo a la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia.

2.- Realizar a su cargo las actuaciones precisas para la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia. Estos trabajos exigen las siguientes actuaciones:

- Generación de archivos GTFS (estáticos) y GTFS-RT (tiempo real) de los datos de las redes de transporte vinculadas al CTB según lo dispuesto en el Anexo I.
- Conversión de los datos en formato NeTEx (estáticos) y SIRI (tiempo real).
- Generación de archivos vinculados a otras formas de movilidad (bicicleta pública compartida, taxis, aparcamientos, transporte vertical) según lo dispuesto en el Anexo I.
- Automatización de los procesos de actualización y transformación de los datos de redes de transportes, asegurando su calidad y continuidad y ofreciendo la información más completa y exacta posible.
- Establecimiento de un modelo de intercambio de datos con Moveuskadi basado en la publicación de los ficheros en servidor HTTP o FTP del CTB accesible por plataforma Moveuskadi, o publicación de los ficheros en FTP de Moveuskadi.

Al objeto del cumplimiento de los compromisos en lo referente a las materias de competencia de la Diputación Foral de Bizkaia y del Ayuntamiento de Bilbao, el Consorcio de Transportes de Bizkaia suscribirá con tales instituciones los correspondientes convenios de colaboración interadministrativa. En virtud de dichos convenios la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao facilitarán al Consorcio de Transportes de Bizkaia los datos avanzados del transporte que les sean requeridos, en la forma y plazos que se establezcan, y que se ajustarán en todo caso a lo estipulado en el presente convenio. En tales convenios se preverá de forma expresa que el coste de la obtención de los datos avanzados por la Diputación Foral y el Ayuntamiento será abonado a estas por el Consorcio de Transportes de Bizkaia con cargo a los fondos previstos en el presente convenio.

Una vez obtenidos los datos requeridos de la Diputación Foral de Bizkaia y del Ayuntamiento de Bilbao, el Consorcio de Transportes de Bizkaia facilitará los mismos a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco en los términos establecidos en el presente convenio. La suscripción de los referidos convenios de colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia y del Ayuntamiento de Bilbao no exime al Consorcio de Transportes de Bizkaia del cumplimiento de los compromisos asumidos en virtud del presente convenio, ni la producción de subrogación alguna en su posición jurídica en el mismo, ni tan siquiera en lo referente a los datos avanzados que obtenga en ejecución de aquellos.

En total, el coste de los trabajos a acometer para la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia se estima en 781.150,00 € (IVA no incluido).

3.- Dar cumplimiento a los siguientes hitos y objetivos:

- Justificar la entrega de los datos estáticos referidos en la cláusula anterior a fecha 31 de diciembre de 2022.
- Justificar la entrega del resto de datos expuestos en la cláusula anterior a 1 de marzo de 2023.

- Justificar la entrega del resto de datos expuestos en la cláusula anterior a 1 de mayo de 2023.

4.- Aportar los siguientes informes justificativos con el objeto de comprobar la evolución del gasto realizado y el cumplimiento de los hitos y objetivos:

- Informes justificativos respecto del seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable que medirán con periodicidad mensual los siguientes indicadores de seguimiento:
 - Presupuesto licitado.
 - Presupuesto adjudicado.
 - Presupuesto ejecutado.
 - Número de proyectos finalizados.

Estos informes se entregarán a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco con anterioridad al 10 de julio y al 10 de enero de cada año, según las indicaciones que realice ese órgano a tal efecto.

- Informes de Previsiones trimestrales en los que se recogerá el grado de avance y las estimaciones para los nueve meses siguientes, estructuradas por trimestres. Se identificarán los posibles riesgos de incumplimiento y las desviaciones respecto a la planificación. Asimismo, se plantearán acciones preventivas o correctoras para mitigar los riesgos en relación con el cumplimiento de los objetivos e indicadores en los términos y en el calendario aprobado, según las indicaciones que realice la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

5.- Obligación de suministro de información y rendición de cuentas a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco asegurando el cumplimiento de:

- Las condiciones de suministro y publicación periódica de información relativa a indicadores, en los términos establecidos por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, de conformidad con la normativa nacional y comunitaria.

- Las condiciones de suministro y publicación periódica de información en cuanto a ejecución del gasto en proyectos y medidas en relación al coste estimado, en los términos establecidos por el Ministerio de Hacienda y Función Pública de conformidad con la normativa nacional y comunitaria.
- El mantenimiento de la adecuada pista de auditoría relativa a la medición de los indicadores y de conservación de la documentación soporte conforme a lo estipulado en el artículo 132 del Reglamento Financiero (Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión). A tal efecto, se mantendrá un registro y conservarán los documentos justificativos, los datos estadísticos y demás documentación concerniente a la financiación, así como los registros y documentos en formato electrónico, durante un período de cinco años a partir del pago del saldo o, a falta de dicho pago, de la operación. Asimismo, los registros y documentos se conservarán, bien en forma de originales, bien en forma de copias compulsadas de originales, bien en soportes de datos comúnmente aceptados, entre ellos versiones electrónicas de documentos originales o documentos existentes únicamente en versión electrónica. Cuando existan versiones electrónicas, no serán necesarios originales si dichos documentos cumplen los requisitos legales aplicables para que puedan ser considerados equivalentes a originales y fiables a efectos de auditoría.
- La obligación de presentar al final de la ejecución de la medida una cuenta justificativa sobre la utilización de los fondos recibidos para la misma, incluyendo:
 - Grado de cumplimiento de hitos y objetivos respecto de los fijados inicialmente o, en su caso, revisados.
 - Coste real de la medida respecto del coste estimado inicialmente o revisado.
 - Descripción de la medida y la manera de implementación, así como los mecanismos de control aplicados en su ejecución.
- La obligación de presentar una cuenta justificativa final para la liquidación de la Conferencia Sectorial (CS), tanto en lo que respecta a los importes utilizados como a los hitos y objetivos conseguidos.

6.- Adherirse al Plan de Medidas Antifraude del Gobierno Vasco aprobado con fecha 29 de marzo de 2022, o, en su caso, contar con un plan propio de contenido análogo, con la finalidad de garantizar y declarar que, en su respectivo ámbito de actuación, los fondos se han utilizado de conformidad con las normas aplicables, en particular, en lo que se refiere a la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de interés. En el caso de que disponga de un Plan de Medidas Antifraude propio, adicionalmente queda obligado al cumplimiento de lo dispuesto en el del Gobierno Vasco.

7.- Aportar la Declaración de Ausencia de Conflicto de Intereses (DACI) según el modelo recogido en el Anexo II del presente convenio. Esta obligación se impone a los empleados públicos que realizan tareas de gestión, control y pago y otros agentes en los que se han delegado alguna/s de esta/s función/es, así como a aquellos beneficiarios privados, socios, contratistas y subcontratistas, cuyas actuaciones sean financiadas con fondos, que puedan actuar en favor de sus propios intereses, pero en contra de los intereses financieros de la UE, en el marco de un conflicto de intereses.

8.- Respetar el principio de “no causar daño significativo” (principio do no significant harm - DNSH) al medio ambiente previsto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y demás normativa europea de aplicación. Para ello, se deberá realizar una autoevaluación del DNSH Autoevaluación del Principio de No Causar Daño Significativo – DNSH, según el modelo recogido en el Anexo III del presente convenio.

9.- Cumplir las condiciones del etiquetado verde y digital asignado en el PRTR, de acuerdo con Anexo VI y VII del Reglamento (UE) 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

10.- Toda referencia al proyecto en publicaciones, actividades de difusión, páginas web y, en general, en cualesquiera medios de difusión debe cumplir con los requisitos que figuren en el Manual de Imagen del PRTR o en el Manual que sea aprobado por el

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Sin perjuicio de lo anterior, deberá figurar en todo caso la referencia a la financiación de la actuación mediante fondos del PRTR y a su gestión por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en los términos previstos en el artículo 18.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Igualmente, se deberá mencionar el origen de esta financiación y garantizar su visibilidad, en particular cuando se promuevan las actuaciones subvencionables y sus resultados, facilitando información coherente, efectiva y proporcionada dirigida a múltiples destinatarios, incluidos los medios de comunicación y el público. Del mismo modo, todas las licitaciones, convenios y resto de instrumentos jurídicos, que se desarrollen en este ámbito, deberán contener tanto en su encabezamiento como en su cuerpo de desarrollo la siguiente referencia «Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Financiado por la Unión Europea – NextGenerationEU», de acuerdo con el artículo 9 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

11.- Remitir cualquier otra información y documentación que la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco le requiera.

Tercera. - Compromisos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, a través del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, se compromete a financiar y abonar el coste efectivo de las actuaciones para la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia hasta el importe máximo de 781.150,00 €, para lo que se ha dotado a la aplicación presupuestaria 1000831000 1.12281.71200 2022/001284 del crédito preciso para hacer frente al coste económico máximo que suponga el convenio, de acuerdo a la siguiente distribución de anualidades:

2022	781.150,00 €
------	--------------

Cuarta. - Costes subvencionables.

1.- Las inversiones correspondientes a las actuaciones incluidas en la cláusula segunda del presente Convenio serán financiadas en el 100% de los costes subvencionables, considerando como tales los siguientes:

- f) Las contrataciones externas de ingeniería, seguimiento y obra civil.
- g) Los contratos de compra de equipos, incluyendo equipamiento tecnológico y equipos informáticos, relacionados con las actuaciones subvencionadas.
- h) La adquisición de licencias de software de carácter especializado y destinado exclusivamente a la actuación y que posibilite la utilización adecuada del equipamiento adquirido.
- i) Las contrataciones externas de consultoría, que se lleven a cabo dentro de la actuación objeto de la subvención como parte de la misma. Los estudios de viabilidad y de ingeniería de detalle serán subvencionables siempre que sean necesarios para la realización de la actuación. Podrán haberse realizado con anterioridad a la fecha de elegibilidad, pero en ese caso, su coste no sería elegible.
- j) Las contrataciones externas para trabajos de asesoramiento legal, notaría, asesoramiento técnico o financiero, contabilidad o auditoría, si están directamente ligados al proyecto y son necesarios para su preparación o desarrollo, siempre y cuando hubieran sido contemplados en el presupuesto.

2.- Sin embargo, no se considerarán subvencionables los englobados en los siguientes conceptos:

- i) El Impuesto sobre el Valor Añadido.
- j) Autorizaciones administrativas, licencias, permisos, coste de avales y/o fianzas, multas, tasas, impuestos o tributos.
- k) Cualesquiera gastos asociados a gestiones, contrataciones, consultas o trámites administrativos, aun siendo necesarios para la obtención de permisos o licencias.

- l) Seguros suscritos por el solicitante.
- m) Cualesquiera costes financieros.
- n) Costes asociados a sanciones penales, así como gastos de procedimientos judiciales.
- o) Licencias destinadas a sistemas operativos y aplicaciones ofimáticas
- p) Cualquier gasto de operación y mantenimiento de las actuaciones o gastos propios de la administración.

Quinta. - Financiación y pago de los trabajos.

1.- El importe de la aportación solo podrá destinarse por el Consorcio de Transportes de Bizkaia a la financiación del coste derivado de la ejecución de las actividades para la generación de datos de transporte avanzados en el Territorio Histórico de Bizkaia.

2.- Se abonará la cuantía tras la formalización del presente convenio.

Con el objeto de que se pueda comprobar la evolución del gasto realizado y el cumplimiento de hitos y objetivos, se adjuntarán los informes justificativos que se indican en la cláusula segunda del presente convenio.

El importe de la subvención se abonará a través de transferencia bancaria.

3.- La entidad beneficiaria deberá cumplir con la normativa nacional y europea relativa a la compatibilidad con el régimen de ayudas de Estado y prevención de la doble financiación, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Orden HFP 1030/2021, de 29 de septiembre.

Conforme a lo establecido en el artículo 9 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la ayuda concedida en el marco del Mecanismo se sumará a la proporcionada con arreglo a otros programas e instrumentos de la Unión.

Las reformas y los proyectos de inversión podrán recibir ayuda de otros programas e instrumentos de la Unión siempre que dicha ayuda no cubra el mismo coste.

Sexta. - Sometimiento a las disposiciones establecidas en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

1.- Las instituciones firmantes del presente Convenio quedarán sometidas a la totalidad de la normativa reguladora del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

2.- El presente Convenio y su ejecución deberán respetar las condiciones del Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes del 5 de noviembre de 2021 sobre los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

3.- Los órganos de contratación aplicarán, en el marco de los procedimientos de licitación derivados del presente Convenio, las disposiciones establecidas en la Instrucción de 23 de diciembre de 2021 de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado sobre aspectos a incorporar en los expedientes y en los pliegos rectores de los contratos que se vayan a financiar con fondos procedentes del PRTR.

4.- La entidad beneficiaria se someterá a las actuaciones de control y seguimiento de la aplicación de los fondos, mediante la verificación de documentos y a la evaluación continua y final por parte del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, así como al control de la OCE, del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas y de los órganos estatales y europeos que tengan asignado el control de los fondos del MRR, en particular, la Comisión Europea, el Tribunal de Cuentas Europeo, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude y la Fiscalía Europea que podrán acceder a la información de detalle de las actuaciones realizadas.

Séptima. - Seguimiento y suministro de información en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

1.- Las actuaciones estarán sometidas al seguimiento y control que se establezca para el PRTR, así como las obligaciones específicas relativas a la información y publicidad, control, verificación, seguimiento y demás obligaciones impuestas por la normativa interna y de la Unión Europea que se establezcan para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE y cuya aplicación será de obligado cumplimiento.

2.- A los efectos de que la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, como entidad ejecutora del PRTR, pueda certificar o acreditar los gastos de las actuaciones definidas en el presente Convenio ante las autoridades competentes, el Consorcio de Transportes de Bizkaia deberá remitir cuanta información y documentos se les requiera, así como cumplir puntualmente con lo que pudiera disponerse por cualquier norma o reglamentación aplicable.

3.- La Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco velará por que los proyectos adjudicados sean ejecutados conforme a los requisitos exigibles. Para ello, el Consorcio de Transportes de Bizkaia solicitará a los adjudicatarios la documentación e información necesaria, a efectos de realizar un adecuado seguimiento de la ejecución de los proyectos, lo cual deberá estar contemplado en los pliegos.

Octava. - Comisión de Seguimiento de las actuaciones.

1.- Se constituirá una Comisión de Seguimiento, compuesta por cuatro representantes, dos del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y otros dos del Consorcio de Transportes de Bizkaia, que serán designados, respectivamente, por las partes firmantes del presente Convenio, para el desempeño de las siguientes funciones:

- a) Llevar a cabo el seguimiento de la normal ejecución de las actuaciones previstas en el presente Convenio, determinando los criterios y modos para posibilitar la mutua información y adecuado cumplimiento de los compromisos respectivos.
- b) Facilitar la remoción de los obstáculos que entorpezcan la celeridad de los trámites requeridos en cada caso.
- c) Informar y proponer las medidas precisas para garantizar el cumplimiento de las actuaciones objeto del presente Convenio.
- d) Procurar la resolución de los problemas de interpretación y ejecución que pueda plantear el Convenio.

2.- Durante la vigencia del Convenio y a propuesta de cualquiera de las partes, la comisión se reunirá siempre que lo requiera la buena marcha de las actuaciones. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de los asistentes debiendo estar presentes al menos el cincuenta por ciento de los representantes de cada parte.

3.- En lo no previsto expresamente en el Convenio para la comisión de seguimiento, le será aplicable el régimen de los órganos colegiados regulado en la sección 3ª del capítulo II del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Novena. - Régimen e interpretación del Convenio.

1.- El presente Convenio es de naturaleza administrativa, rigiéndose en su interpretación y desarrollo por el ordenamiento jurídico aplicable a los convenios.

2.- La resolución de los problemas de interpretación que pueda plantear el presente Convenio o su ejecución serán resueltos por la Comisión de Seguimiento según lo referido en la cláusula anterior; si no fuera posible serán dirimidos en los Juzgados y Tribunales del orden jurisdiccional de lo contencioso-administrativo conforme lo previsto en la cláusula duodécima.

Décima. - Duración y extinción.

1.- El presente Convenio, que entrará en vigor el día de su firma, tendrá una duración de 24 meses en virtud de lo establecido en el apartado 1º.h) del artículo 49 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

2.- En cualquier momento anterior a la finalización del plazo previsto para su finalización, los firmantes del Convenio podrán acordar unánimemente su prórroga, por un periodo de hasta dos años adicionales, o su extinción.

3.- El presente Convenio se extingue por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en alguna de las causas de resolución previstas en el apartado 2 del artículo 51 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen Jurídico del Sector Público.

4.- El incumplimiento por alguna de las partes de los compromisos asumidos facultará a la otra para solicitar la resolución del Convenio.

Undécima. - Reintegro y responsabilidad.

1.- El incumplimiento por parte del Consorcio de Transportes de Bizkaia de las obligaciones del presente convenio y, en particular, la no certificación de los gastos que sean subvencionables podrá dar lugar, en caso de no subsanarse, al inicio de un procedimiento de reintegro por la totalidad de las cantidades percibidas y a la exigencia del interés de demora correspondiente desde el momento del pago de la subvención, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y en las demás normas reguladoras del control de cumplimiento de las subvenciones.

2.- En caso de cualquier incumplimiento del Consorcio de Transportes de Bizkaia constatado en el desarrollo de las actuaciones de control de la autoridad autonómica, nacional o de instituciones comunitarias que dé lugar a una merma en el retorno de Fondos, esta responsabilidad se trasladará al Consorcio de Transportes de Bizkaia, en aplicación de lo señalado en el artículo 7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Duodécima. - Modificación del Convenio.

El presente Convenio podrá ser modificado previo acuerdo unánime de las instituciones firmantes del mismo, mediante la tramitación y suscripción del correspondiente documento de modificación.

Decimotercera. - Régimen jurídico.

1.- Al presente Convenio le serán aplicables las disposiciones establecidas en el ordenamiento jurídico en vigor, especialmente las disposiciones contenidas en la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

2.- Adicionalmente, deberá observar cuanto se disponga en la normativa reguladora del MRR y, en especial lo dispuesto en el Acuerdo de 5 de noviembre de la Conferencia Nacional de transportes por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022 para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los componentes 1 y 6 del PRTR, el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la Orden HFP 1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la Orden HFP 1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la Ley 11/2021, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2022. Título II, Capítulo V Gestión de los fondos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 8 de febrero, en relación con la ejecución

presupuestaria y contable, gestión y seguimiento de las actuaciones y proyectos vinculados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

3.- Las cuestiones litigiosas que surjan entre las partes durante el desarrollo y ejecución de este Convenio y que no puedan ser resueltas por la Comisión de Seguimiento prevista en la cláusula octava del presente documento se someterán a la jurisdicción contencioso-administrativa, conforme a lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y en prueba de conformidad con lo establecido, firman los comparecientes, por duplicado, en el lugar y fecha señalados.

El Consejero de Planificación Territorial,
Vivienda y Transportes de la
Administración de la Comunidad
Autónoma del País Vasco

El Presidente
del Consorcio de Transportes de Bizkaia

Fdo.: Ignacio María Arriola López

Fdo.: Unai Rementeria Maiz

Generación de datos de transporte avanzados

GRTS estáticos		
I. Obligatorio	agency.txt	agency_id
		agency_name
		agency_url
		agency_timezone
		agency_lang
		agency_phone
		agency_fare_url
		agency_email
	stops.txt	stop_id
		stop_code
		stop_name
		stop_desc
		stop_lat
		stop_lon
		zone_id
		stop_url
		location_type
		parent_station
		stop_timezone
		"wheelchair_boarding"
	level_id	
	platform_code	
	routes.txt	route_id
		agency_id
		route_short_name
		route_long_name
		route_desc
		route_type
		route_url
		route_color
		route_text_color
		route_sort_order
		continuous_pickup
continuous_drop_off		

GTS estáticos		trips.txt	stop_times.txt	calendar.txt	calendar_dates.txt
+	route_id				
+	service_id				
+	trip_id				
+	trip_headsign				
+	trip_short_name				
	direction_id				
	block_id				
+	shape_id				
+	*wheelchair_accessible				
+	bikes_allowed				
+	trip_id				
+	arrival_time				
+	departure_time				
+	stop_id				
+	stop_sequence				
+	stop_headsign				
+	pickup_type				
+	drop_off_type				
+	continuous_pickup				
+	continuous_drop_off				
	shape_dist_traveled				
	timepoint				
+	service_id				
+	monday				
+	tuesday				
+	wednesday				
+	thursday				
+	friday				
+	saturday				
+	sunday				
+	start_date				
+	end_date				
+	service_id				
+	date				
+	exception_type				

GIFS estáticos		1. Obligatorio	
fare_id	fare_attributes.txt	fare_id	fare_rules.txt
price			
currency_type			
payment_method			
transfers			
agency_id			
transfer_duration	shapes.txt	shape_id	frequencies.txt
fare_id			
route_id			
origin_id			
destination_id			
contains_id			
shape_id	transfers.txt	trip_id	pathways.txt
shape_pt_lat			
shape_pt_lon			
shape_pt_sequence			
shape_dist_traveled			
transfer_id	pathways.txt	from_stop_id	pathways.txt
start_time			
end_time			
headway_secs			
exact_times			
from_stop_id	pathways.txt	to_stop_id	pathways.txt
to_stop_id			
transfer_type			
min_transfer_time			
pathway_id			
from_stop_id			
to_stop_id	pathways.txt	pathway_mode	pathways.txt
pathway_mode			
is_bidirectional			
length			
traversal_time			
stair_count			
max_slope	pathways.txt	min_width	pathways.txt
min_width			
signposted_as			
reversed_signposted_as			

GIFS estáticos			
I. Obligatorio	levels.txt		
	level_id	level_index	level_name
	feed_publisher_name	feed_publisher_url	feed_lang
	default_lang	feed_start_date	feed_end_date
	feed_version	feed_contact_email	feed_contact_url
	table_name	field_name	language
	translation	record_id	record_sub_id
	field_value	attribution_id	agency_id
		route_id	trip_id
		organization_name	is_producer
		is_operator	is_authority
		attribution_url	attribution_email
		attribution_phone	

[illegible]

Otros datos tte		
Tipo	Formatos posibles	Información mínima
Bicicleta pública compartida	NeTeX, GBIF, JSON, GeoJSON	Ubicaciones de las estaciones y disponibilidad si es posible
VT (Trax)	NeTeX, JSON, GeoJSON, SHP	Ubicaciones de las paradas y contacto
Aparcamientos públicos y/o disuasorios	NeTeX, JSON, GeoJSON, SHP	Ubicaciones y disponibilidad si es posible (OTA no se incluye)
Transporte vertical	NeTeX, JSON, GeoJSON, SHP	Ubicación y estado si es posible

Declaración de Ausencia de Conflictos de Interés (DACI)

Denominación del contrato o convocatoria:

.....

Referencia del expediente

(Identidad del declarante), que presto
mis servicios en (Entidad convocante)
.....
....., como,

DECLARO:

Primero. Estar informado/a de lo siguiente:

1. Que el artículo 61.3 «Conflicto de intereses», del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio (Reglamento financiero de la UE) establece que «existirá conflicto de intereses cuando el ejercicio imparcial y objetivo de las funciones se vea comprometido por razones familiares, afectivas, de afinidad política o nacional, de interés económico o por cualquier motivo directo o indirecto de interés personal.»
2. Que el artículo 64 «Lucha contra la corrupción y prevención de los conflictos de intereses» de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, tiene el fin de evitar cualquier distorsión de la competencia y garantizar la transparencia en el procedimiento y asegurar la igualdad de trato a todos los candidatos y licitadores.
3. Que el artículo 23 «Abstención», de la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece que deberán abstenerse de intervenir en el procedimiento «las autoridades y el personal al servicio de las Administraciones en quienes se den algunas de las circunstancias señaladas en el apartado siguiente», siendo éstas:
 - a) Tener interés personal en el asunto de que se trate o en otro en cuya resolución pudiera influir la de aquél; ser administrador de sociedad o entidad interesada, o tener cuestión litigiosa pendiente con algún interesado.
 - b) Tener un vínculo matrimonial o situación de hecho asimilable y el parentesco de consanguinidad dentro del cuarto grado o de afinidad dentro del segundo, con cualquiera de los interesados, con los administradores de entidades o sociedades interesadas y también con los asesores, representantes legales o mandatarios que intervengan en el procedimiento, así como compartir despacho profesional o estar asociado con éstos para el asesoramiento, la representación o el mandato.
 - c) Tener amistad íntima o enemistad manifiesta con alguna de las personas mencionadas en el apartado anterior.
 - d) Haber intervenido como perito o como testigo en el procedimiento de que se trate.

- e) Tener relación de servicio con persona natural o jurídica interesada directamente en el asunto, o haberle prestado en los dos últimos años servicios profesionales de cualquier tipo y en cualquier circunstancia o lugar».

Segundo. Que no se encuentra/n incurso/s en ninguna situación que pueda calificarse de conflicto de intereses de las indicadas en el artículo 61.3 del Reglamento Financiero de la UE y que no concurre en su/s persona/s ninguna causa de abstención del artículo 23.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público que pueda afectar al procedimiento de licitación/concesión.

Tercero. Que se compromete/n a poner en conocimiento del órgano de contratación, comisión de evaluación o superior jerárquico, sin dilación, cualquier situación de conflicto de intereses o causa de abstención que dé o pudiera dar lugar a dicho escenario y dejaré de tomar parte en el proceso de evaluación y en todas las actividades relacionadas con este procedimiento.

Cuarto. Que trataré con confidencialidad los asuntos y documentación que se desarrollen en el marco de estos procedimientos ni utilizaré inapropiadamente la información que se me proporcione por mi participación en los mismos.

Quinto. Conozco que, una declaración de ausencia de conflicto de intereses que se demuestre que sea falsa, acarreará las consecuencias disciplinarias, administrativas y judiciales que establezca la normativa de aplicación.

(Fecha y firma, nombre completo y DNI)

Autoevaluación del Principio de No Causar Daño Significativo - DNSH

- **ACTUACIÓN/OPERACIÓN:**

XXXXXXXXXX

- **ORGANOS GESTOR:**

XXXXXXXXXX

- **FECHA:**

XX-XX-XXXX

DESCRIPCION DE LA ACTUACIÓN/OPERACIÓN

XXXXXXXXXX

LISTA DE AUTOEVALUACIÓN DEL PRINCIPIO DE NO CAUSAR DAÑO SIGNIFICATIVO-DNSH

Parte 1: EL Órgano Gestor debe filtrar los seis objetivos ambientales para identificar aquellos que requieren una evaluación sustantiva. Indique, para la medida/proyecto/subproyecto, cuáles de los siguientes objetivos medioambientales, según los define el artículo 17 del Reglamento de taxonomía («Perjuicio significativo a objetivos medioambientales»), requieren una evaluación sustantiva según el «principio DNSH» de la medida/proyecto/subproyecto en cuestión:

Indique cuáles de los siguientes objetivos medioambientales requieren una evaluación sustantiva según el «principio DNSH» de la medida	Sí	No	Si ha seleccionado «No», explique los motivos
Mitigación del cambio climático ⁽¹⁾			
Adaptación al cambio climático ⁽²⁾			
Utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos ⁽³⁾			
Economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos ⁽⁴⁾			
Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo ⁽⁵⁾			
Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas ⁽⁶⁾			

(1) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la mitigación del cambio climático si da lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero (GEI))
(2) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la adaptación al cambio climático si provoca un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos
(3) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos si va en detrimento del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas, y del buen estado ecológico de las aguas marinas
(4) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos , si genera importantes ineficiencias en el uso de materiales o en el uso directo o indirecto de recursos naturales; si da lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos; o si la eliminación de residuos a largo plazo puede causar un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente
(5) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la prevención y el control de la contaminación cuando da lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo
(6) Se considera que una actividad causa un perjuicio significativo a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas cuando va en gran medida en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas, o va en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión

Parte 2: EL Órgano Gestor debe realizar una evaluación sustantiva según el «principio DNSH» de los objetivos medioambientales que así lo requieran. Para cada medida/proyecto/subproyecto, responda a las siguientes preguntas para aquellos objetivos ambientales para los que, en la Parte 1, indicó que requieren una evaluación sustantiva:

Preguntas	No	Justificación sustantiva
<i>Mitigación del cambio climático:</i> ¿Se espera que la medida genere emisiones importantes de gases de efecto invernadero?		
<i>Adaptación al cambio climático:</i> ¿Se espera que la medida dé lugar a un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos?		
Utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos: ¿Se espera que la medida sea perjudicial: 1. del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas; o (ii) para el buen estado medioambiental de las aguas marinas?		

Transición a una economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos: ¿Se espera que la medida (i) dé lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos, excepto la incineración de residuos peligrosos no reciclables; o (ii) genere importantes ineficiencias en el uso directo o indirecto de recursos naturales en cualquiera de las fases de su ciclo de vida, que no se minimicen con medidas adecuadas; o (iii) dé lugar a un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente en relación a la economía circular?		
<i>Prevención y el control de la contaminación:</i> ¿Se espera que la medida dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo?		
Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas: ¿Se espera que la medida (i) vaya en gran medida en detrimento de las buenas condiciones y la resiliencia de los ecosistemas; o (ii) vaya en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión?		