

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

ITZULPENA¹

Araua: 1692/2006/EE ERREGELAMENDUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA, 2006ko azaroaren 24koa, bigarren “Marco Polo” programa, salgai-garraiorako sistemaren ingurumen-jokaera hobetzeko Erkidegoko finantza-laguntza emateko programa (“Marco Polo II”) ezartzen duena eta 1382/2003/EE Erregelamendua indargabetzen duena.

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

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

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da : *“Reglamento 1692/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2006, por el que se establece el segundo programa “Marco Polo” para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (“Marco Polo II”) y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 1382/2003” (Diario Oficial de la Unión Europea, L 328/1 de 24/11/2006)*

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

1692/2006/EE ERREGELAMENDUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA,

2006ko azaroaren 24koa,

bigarren "Marco Polo" programa, salgai-garraiorako sistemaren ingurumen-jokaera hobetzeko Erkidegoko finantza-laguntza emateko programa ("Marco Polo II") ezartzen duena eta 1382/2003/EE Erregelamendua indargabetzen duena

(Testu egokia EEeri dagokionez)

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

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR BATASUNEN KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa Eratzeko Tratatuak, eta, bereziki, haren 71. artikuluan 1. paragrafoa, eta haren 80. artikuluan 2. paragrafoa, aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

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

Kontsulta egin diote alde aurretik Eskualdeetako Komiteari, Tratatuaren 251. artikuluan ezarritako prozedurari jarraiki ⁽²⁾, honako hauek kontuan hartuta:

- (1) Garraio-politika bateratuari buruzko Batzordearen Liburu Zuriak, 2001eko irailekoak, azpimarratzen du intermodalitatea bultzatu behar dela, garraio-sistema orekatua lortzeko era praktikoa eta eraginkorra baita. Itzasoko autobideak, kalitate handiko itsasoko aukera intermodal integratuak, bultzatzea proposatzen du, bai eta trenbideko garraioa eta barneko bide nabigagarrietako garraioa areagotzea ere, horiek estrategia honetako elementu garrantzitsuak baitira. 2001eko ekainaren 15ean eta 16an Goteborgen egin zen bileran, Kontseilu Europarrak esan zuen garrantzitsua zela garapen iraunkorreko estrategiarako garraio-moduen arteko banaketaren dinamikari buelta ematea. Gainera, trafiko itoa eta eskualde batzuetako itomen-guneak murrizteko beharra ere azpimarratu zuen Kontseilu Europarrak 2002ko martxoaren 15ean eta 16an Bartzelonan egindako bileran, eta konkretuki aipatu zituen Alpeak, Pirinioak eta Baltiko itsasoa. Azken hori aipatzeak adierazten du itsasoko autobideak Europa barruko garraioen sarearen zati bat direla, eta horiek garrantzia dutela sare horretan. Intermodalitatea finantzatzeko programa bat, merkatuak zuzendua, tresna garrantzitsua da intermodalitatea bultzatzen jarraitzeko. Programa horrek berariaz lagundu behar du itsasoko autobideak ezartzen, horiek, beste gauza batzuen artean, ekonomia-, gizarte- eta lurralde-kohesioa hobetzeko balioko baitute. Programa horrek, gainera, trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioa ere bultzatu behar du.
- (2) Neurri ausartak hartzen ez badira, Europako errepide bidezko salgai-garraioak gora egingo du %60 baino gehiago 2013ra bitartean. Beraz, errepide bidezko nazioarteko salgai-garraioari dagokionez, 2007-2013 tarterako estimatzen den igoera urteko 20.500 kilometroko tonakoa izango da Europar Batasuneko 25 estatu kideentzat. Horrek ondorio kaltegarriak eragingo ditu, hala

nola, errepide-azpiegituren kostu gehigarriak, istripuak, trafiko itoa, tokiko kutsadura eta kutsadura globala, hornidura-katearen eta logistika-prozesuen fidagarritasuna murriztea, eta ingurumenari kalteak eragitea.

- (3) Errepide bidezko salgai-garraioaren igoera horri aurre egiteko, beharrezkoa da bide laburreko itsas garraioa eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioa gaur egun erabiltzen direna baino gehiago erabiltzea, bai eta garraio-eta logistika-sektoreko ekimen berriak eta sendoak sustatzea ere; adibidez, material mugikorrera zuzendutako berrikuntza teknikoak, trafiko itoari aurre egiteko.
- (4) Ondorioz, komenigarria da, errepide bidezko nazioarteko garraioa benetan murriztea helburutzat duten ekintzen bitartez, honako Erregelamendu honek ezarritako programa indartzea: 1382/2003/EE Erregelamenduak, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena denak, 2003ko uztailaren 22koak, salgai-garraiorako sistemaren ingurumen-eragina hobetzeko Erkidegoko finantza-laguntza emateari buruzkoak (Marco Polo programa) ⁽³⁾. Horregatik, Batzordeak programa sendoago bat proposatu du (aurrerantzean "Marco Polo II programa" edo "programa" deituko zaio), intermodalitatea sustatzeko, trafiko itoa murrizteko eta Erkidegoko salgai-garraiorako sistemaren ingurumen-jokaera hobetzeko. Aipatutako helburu hori lortzeko, ekintzak gauzatzea bultzatu behar du programak, salgai-garraioaren eta logistikaren sektoreetan, bai eta kontuan hartu behar diren beste sektore batzuetan ere, enpresa txiki eta ertainen (ETE) beharrak ahaztu gabe. Programa horrek lagundu behar du nazioarteko salgaien errepide bidezko trafikoari dagokionez espero den gehikuntza agregatua, gutxienez, eta, ahal bada, trafiko gehien duena, bide laburreko itsas garraioa eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioa eramaten, edota errepide bidezko ibilbidea ahalik eta laburrena izango duen garraio-moduen konbinazio batera. Horrenbestez, 1382/2003/EE Erregelamenduak ezarritako Marco Polo programa ordezkatu behar da.
- (5) Marco Polo II programak zenbait ekintza-mota barne hartzen ditu, baina guztiek lagundu behar dute garraio-moduen transferentzia neurgarri eta iraunkor bat lortzen, bai eta merkatu intermodalean lankidetzat hobe lortzen ere. Marco Polo II programako ekintzek, gainera, errepide bidezko nazioarteko salgai-garraioa benetan murrizten ere lagundu behar dute.
- (6) Marco Polo II programak finantzatzeko ekintzak nazioartean izan behar dute eragina. Ekintzak Europa mailakoak direla erakusteko, lurralde

¹ C 234 EO, 2005.9.22koa, 19. or.

² Europako Parlamentuaren irizpena, 2006ko maiatzaren 17koa (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea) eta Kontseiluaren Erabakia, 2006ko urriaren 12koa.

³ L 196 EO, 2003.08.02koa, 1 or. 788/2004 (EE) Erregelamenduak (L 138 EO, 2004.04.30ekoa, 17. or.) aldatu zuen Erregelamendua.

- desberdinetako enpresek aurkeztu behar dituzte proiektuak, ekintzak aurkeztuko dituzten partzuergoen bidez. Erakunde publikoek partzuergo horietan parte hartzeko eskubidea izan behar dute jarduera ekonomikoetan esku hartzen dutenean, beren lurraldeko legeriarekin bat etorritik.
- (7) Merkatuaren egungo beharrei ahal den modurik hoberenean erantzuten dieten proiektu berriak, edo, dagokionean, lehendik daudenak, aurkezteko aukera izan behar dute hautagaiek. Ez da komeni, hautatu daitezkeen ekintzen definizio zorrotzegi bat aplikatzeagatik, proiektu onargarriak aurkezteko asmoak kentzea, batez ere ETEen beharrak kontuan hartzen badituzte.
- (8) Garraio-moduen arteko transferentzia gehigarriari, kalitateari, ingurumen-abantailei eta bideragarritasunari dagokienez, batzuetan, gastu ugari ekarriko dituen zerbitzu berri bat sortzeak adina irabazi sorraraz ditzake dagoeneko existitzen den zerbitzu bat areagotzeak.
- (9) Garbiak, objektiboak eta ongi mugatuak izan daitezen, garraio-moduen arteko transferentziarako ekintzak gauzatzeko laguntzek, adibidez, honako hau izango dute oinarri: gizarteari ekarriko dioten kostu-aurrezteak, bide laburreko itsas garraioa eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioa erabiltzeari esker, errepide bidezko garraioa soilik erabili beharrean. Horregatik, Erregelamendu honek zehaztu beharko du finantza-laguntzaren gutxi gorabeherako zenbatekoa, errepide bidez garraiatutako salgaien kilometroko tonen arabera.
- (10) Erkidegoko diru-laguntza egokitu egingo da kalitate handiko proiektuei edo ingurumenerako onura eraginkorrak ekar ditzaketela frogatzen duten proiektuei lehentasuna emateko. Laguntza hori zehazteko, errepidetik bide laburreko itsas garraiora eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraiora eramandako kilometroko tonak hartuko dira kontuan, edo errepideetatik kendutako kilometroko tonak edo kilometroko ibilgailuak.
- (11) Funtsak esleitzerakoan, arreta berezia emango zaie programaren eremu geografikoko gune ahulei eta metropoli aldeei.
- (12) Programako ekintza guztietako emaitzak behar bezala zabalduko dira, publizitatea eta gardentasuna bermatzeko, eta jardunbide egokiak trukatzeko.
- (13) Hautaketa-prozeduran zehar, eta hautatutako ekintzak gauzatzen diren bitartean, horiek garraio-politika bateratuari benetan laguntzen diotela ziurtatu behar da, eta ez dutela lehia desitxuratzeko interes komunaren kaltetan. Horregatik, bi programen aplikazioa ebaluatu behar du Batzordeak. 2003-2006 tarteari dagokion Marco Polo programaren emaitzen ebaluazio-txostena aurkeztu beharko du, beranduenik ere, 2007ko ekainaren 30ean.
- (14) Ekintzek ez dute lehia desitxuratu behar, bereziki errepide bidezkoak ez diren garraio-moduen artean, edo garraio-modu alternatibo bakoitzean, interes komunaren kontrako eragina izango duen neurrian. Arreta berezia jarri behar da itxuraldatze horiek saihesteko, ekintzek lagun dezaten errepide bidezko garraioaren karga garraio-modu alternatiboetara eramaten, bide laburreko itsas garraioko eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioko karga murriztu beharrean.
- (15) Europar Batasuneko estatuak ezin dutenez behar bezala bete Marco Polo II programaren xedea, eta, ondorioz, programaren eragin zabala dela eta, errazago lor daitekeenez Europar Batasunaren esparruan, Europar Batasunak Tratatuaren 5. artikuluan finkatutako subsidiariotasun-printzipioaren arabera neurriak har ditzake. Artikulu horretan bertan adierazten den proportzionaltasun-printzipioari jarraiki, helburu hori lortzeko behar dena arautzera mugatzen da Erregelamendu hau.
- (16) Erregelamendu hau aplikatzeko beharrezko neurriak Kontseiluaren 1999/468/EE Erabakiaren arabera onartu behar dira; Erregelamendu hori 1999ko ekainaren 28koa da, eta Batzordeari esleituriko gauzatzeko eskumenak baliatzeko prozedurak ezartzen ditu ⁽¹⁾.
- (17) Erregelamendu honek finantza-zuzkidura bat ezartzen du programaren iraupen osorako. Hori izango da erreferentzia pribilegiatua Aurrekontu Agintaritzarentzat urteko aurrekontu-prozeduran, Europako Parlamentuaren, Kontseiluaren eta Batzordearen arteko aurrekontu-diziplina eta finantza-kudeaketa onari buruzko erakunde-arteko Akordioaren 37. puntuari jarraiki ⁽²⁾.
- (18) Marco Polo programaren jarraitutasuna eta gardentasuna babesteko, kontratuei eta hautaketa-prozedurei buruzko xedapen iragankorrak ezartzea komeni da.

HONAKO ERREGELAMENDU HAU ONARTU DUTE:

I. KAPITULUA

XEDAPEN OROKORRAK

1. artikulua

Xedea

Erregelamendu honek finantziazio-tresna bat eratzen

¹ L 184 EO, 1999.07.17koa, 23. or. Azken buruan 2006/512/EE Erabakiak (L 200 EO, 2006.07.22koa, 11. or.) aldatu zuen Erabakia.

² C 139 EO, 2006.06.14koa, 1. or.

du (aurrerantzean "Marco Polo II programa" edo "programa" deituko zaio). Horren helburua da trafiko itoa murriztea, garraio-sistemaren ingurumen-jokaera hobetzea eta garraio intermodala sustatzea. Horrekin, garraio-sistema eraginkor eta iraunkor bat bultzatu nahi da, EBri balio erantsia gehituko diona, ekonomia-, gizarte- eta lurralde-kohesioari kalte egin gabe. Programak 2007ko urtarrilaren 1etik 2013ko abenduaren 31ra arte iraungo du. Horren helburua izango da, programa amaitzerako, nazioarteko salgaien errepide bidezko trafikoari dagokionez espero den gehikuntza agregatuaren zati handi bat, kilometroko tonetan adierazita, bide laburreko itsas garraiorea eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraiorea eramatea, edota errepide bidezko ibilbidea ahalik eta laburrena izango duen garraio-moduen konbinazio batera.

2. artikulua

Definizioak

Erregelamendu honi dagokionez, honako definizio hauek hartuko dira kontuan:

- a) "ekintza": enpresek gauzatutako proiektu bat, errepide bidezko salgai-garraioren sisteman trafiko itoa murrizten eta/edo estatu kideetako garraio-sistemaren ingurumen-jokaera hobetzen lagunduko duena. Efektu katalizatzailea duten ekintzek, garraio-moduen arteko transferentziari buruzkoek eta guztiek batera ikasteari buruzkoek zenbait proiektu koordinatu barne har ditzakete;
- b) "efektu katalizatzailea duen ekintza": Erkidegoko salgai-garraioren merkatuko egiturazko eragozpen larriak gaintzera bideratutako ekintza berritzaile guztiak. Eragozpen horiek zaildu egiten dituzte merkatuen funtzionamendu eraginkorra, bide laburreko itsas garraioaren eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraioaren lehiakortasuna eta/edo garraio modu horiek erabiltzen dituzten garraio-kateen eraginkortasuna. Egitura osagarriak aldatzea eta sortzea ekintza-mota honetan barne hartzen dira. Definizio honi dagokionez, "egiturazko eragozpena" honako hau dela ulertuko da: salgaien garraioren katearen funtzionamendu egokiaren oztopo oro, araua ez dena, eraginkorra dena eta aldi baterakoa ez dena.
- c) "itsasoko autobideetako ekintza": ekintza berritzaile oro, errepideko karga zuzenean eramaten duena bide laburreko itsas garraiorea, edota errepide bidezko ibilbidea ahalik eta laburrena izango duen bide laburreko itsas garraioaren eta beste garraio-modu batzuen arteko konbinazio batera. Ekintza-mota honek barne har dezake egitura osagarriak aldatzea eta sortzea, egitura horiek beharrezko direnean bolumen eta maiztasun handiko itsas garraio intermodaleko zerbitzu bat ezartzeko. Zerbitzu horrek, ahal den neurrian, ingurumena gehien zaintzen duten garraio-moduak erabiliko ditu, hala nola, barneko bide nabigagarriak eta trenbidea portuko karga barnealdera eramateko eta atetik aterako zerbitzu integratuak; ahal den neurrian, eskualde ultraperiferikoetako baliabideak ere erabiliko dira;
- d) "garraio-moduen arteko transferentziarako ekintza": zuzenean, eta era neurgarrian, oinarrizkoan eta berehalakoan, karga transferitzen duen ekintza oro, errepide bidezko garraiotik, bide laburreko itsas garraiorea eta trenbideko eta barneko bide nabigagarrietako garraiorea, edota errepide bidezko ibilbidea ahalik eta laburrena izango duen garraio-moduen konbinazio batera; beti ere, efektu katalizatzailea duen ekintza ez bada. Hala dagokionean, barne hartuko da dagoeneko existitzen den zerbitzu bat areagotzetik sortutako garraio-moduen arteko transferentzia gehigarria. Batzordeak aztertuko du egitura osagarri buruzko proiektuei laguntza eman edo ez;
- e) "trafikoa saihesteko ekintza": garraioa produkzio-logistikan barneratuko duen ekintza berritzaile oro, errepide bidezko salgai-garraioren portzentaje handi bat saihesteko, produkzioaren emaitzetan edo lanindarrean kalterik eragin gabe. Egitura osagarriak eta ekipamendua aldatzea edo sortzea ekintza-mota honetan barne hartzen dira;
- f) "guztiek batera ikasteko ekintzak": lankidetzara hobetzera bideratutako ekintza oro, salgaien garraioaren kateko metodoen eta lan-prozeduren egiturazko optimizazioa lortzeko, logistikaren beharrak ahaztu gabe;
- g) "ekintza berritzaile": merkatu jakin batean lehenago egon ez diren elementuak dituen ekintza oro;
- h) "egitura osagarria": ekintzen helburuak lortzeko behar diren eta nahikoa diren egiturak, salgaien eta bidaiarien instalazioak barne;
- i) "laguntza-neurria": martxan dauden edo etorkizunean martxan egongo diren ekintzak prestatzera edo bultzatzera zuzendutako neurri oro, adibidez: zabaltze- eta jarraipen-jarduerak eta proiektu-ebaluazioa gauzatzea edo datu estatistikoak biltzea eta aztertzea. Honako hauek ez dira "laguntza-neurriak": produktuak, prozesuak edo zerbitzuak merkaturatzera bideratutako neurriak, ez eta merkaturatutako jarduerak edo salmenten sustapena ere.
- j) "prestakuntza-neurria": efektu katalizatzailea duen ekintza bat, itsasoko autobideetako ekintza bat edo trafikoa saihesteko ekintza bat prestatzen duen neurri oro, hala nola, bideragarritasun teknikoaren, operatiboaren eta finantzarioaren azterketa bat, edo ekipamenduen saiakera bat;
- k) "enpresa": jarduera ekonomiko bat gauzatzen duen erakunde oro, bere izaera juridikoa edo finantzazio-modua edonolakoa dela ere;
- l) "partzuergoa": akordio bat da; akordio horri jarraiki, gutxienez bi enpresek ekintza bera gauzatuko dute batera, eta dagozkien arriskuak beren gain hartuko dituzte;

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

- m) “kilometroko tona”: karga-tona baten garraioa, edo horren balioa den bolumenarena, kilometro bateko distantzia batera;
- n) “kilometroko ibilgailu”: kamioi baten mugimendua, kargarekin edo hutsik, kilometro bateko distantzia batera;
- o) “gertuko hirugarren herrialdea”: Europar Batasuneko kide ez den herrialdea, Europar Batasunarekin muga egiten duena, edo Europar Batasunaren ondoko itsaso itxi edo erdi itxi batera ematen duen kosta daukana.

3. artikulua

Aplikazio-eremua

1. Honako baldintza hauek betetzen dituzten ekintzak ordainduko ditu programak:

- a) gutxienez, bi estatu kidetako lurraldean gauzatzea,

edo

- b) estatu kide baten lurraldean, gutxienez, eta gertuko hirugarren herrialde bateko lurraldean gauzatzea.

2. Ekintza bat hirugarren herrialde bateko lurraldean gauzatzen denean, programak ez ditu ordainduko herrialde horretako lurraldean sortutako gastuak, 3. eta 4. paragrafoetan adierazitako egoerak betetzen ez badira.

3. Programan parte hartu ahal izango dute Europar Batasunari atxikitzeko gai diren herrialdeek. Parte hartzeko, herrialde horiekin hitzartutako elkartzeko akordioetan ezarritako baldintzak hartuko dira kontuan, eta herrialde interesdun bakoitzaren elkartzeari buruzko Kontseiluaren Erabakian ezarritako arauak beteko dira.

4. Programan parte hartu ahal izango dute, baita ere, EFTAko eta EEKko herrialdeek eta gertuko hirugarren herrialdeek, kreditu gehigarrien bitartez, eta herrialde horietan adostutako prozedurei jarraiki.

II. KAPITULUA

HAUTAGAIK ETA EKINTZA HAUTAGARRIAK

4. artikulua

Izangai hautagarriak

1. Gutxienez bi enpresak osatutako partzuergoek aurkeztu beharko dituzte proiektuak. Bi estatu kidetan edo estatu kide batean eta gertuko hirugarren herrialde batean kokatuta egon behar dute enpresa horiek, edo, salbuespen gisa, estatu kide bateko enpresa bakarrak aurkeztu ahal izango du proiektua gertuko hirugarren herrialde batekin garraio-lotura bat sortzeko buruzkoa bada.

2. Era berean, 3. artikuluko 3. eta 4. paragrafoetan aipatutako herrialde parte-hartzaile horietako batetik kanpora kokatutako enpresak proiektura elkartu ahal izango dira, baina ez dute inola ere Erkidegoko finantzazioa jasoko programa honen baitan.

5. artikulua

Ekintza hautagarriak eta finantzazio-baldintzak

1. Honako ekintza hauek jaso ahal izango dute finantzazioa programaren baitan:

- a) efektu katalizatzailea duten ekintzak; trenbideen, barneko bide nabigagarrien eta bide laburreko itsas garraioaren (itsasoko autobideak barne) sektoreetan sinergiak hobetzera bideratutakoak; arreta berezia emango zaie, konkretuki, existitzen diren azpiegiturei erabilera hobea ematen dieten sektoreei;
- b) itsasoko autobideetako ekintzak; Europar Batasunean, Europan barnako sareak erabili behar dituzte ekintza hauek; sare horiek definituta daude Europan barnako garraio-sareen garapenerako Erkidegoaren jarraibideak zehazten dituen Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1996ko uztailearen 23ko 1692/96/EE Erabakian ⁽¹⁾;
- c) garraio-moduen arteko transferentziarako ekintzak;
- d) trafikoa saihesteko ekintzak;
- e) guztiek batera ikasteko ekintzak.

2. Ekintzei aplikatu ahal izango zaizkien finantzaziorako baldintza espezifikoak, bai eta gainerako eskakizunak ere, I. eranskinean jaso dira. Halaber, 2. artikuluko h) idatz-zatian ezarritakoari jarraiki, azpiegitura osagarrien finantzaziorako baldintzak II. eranskinean jaso dira.

3. Batzordearen eta onuradunaren artean adostutako kontratuen esparruan emango dira Erkidegoko finantzazio-laguntzak. Kontratu horietako zehaztapen eta baldintzak zehazterakoan, karga finantzarioak eta administratiboak ahal bezain beste mugatzeko ahaleginak egingo dira; horretarako, adibidez, banku-bermeak baldintza onetan eman ahal izango dira, aplikagarri diren arau eta erregelamenduekin bat etorriz, eta bereziki 1605/2002 (EE, Euratom) Erregelamendurekin (Kontseiluarena, 2002ko ekainaren 25ekoa, eraginkortasun eta malgutasun administratibo handiagoa lortzeko, Europako Erkidegoetako aurrekontu orokorrari aplikagarria den finantzazko Erregelamendua onartzen duena) ⁽²⁾.

¹ L 228 EO, 1996.09.09koa, 1. or. Azken buruan 884/2004/EE Erabakiak (L 167 EO, 2004.04.30ekoa, 1. or. L 201 EOn, 2004.06.07koan, 1. or., zuzendua) aldatu zuen Erabakia.

² L 248 EO, 2002.09.16koa, 1. or.

4. Bestetik, 1. artikuluan adierazitako helburu politiko globalaren kaltetan izan gabe, Batzordeak zehaztuko ditu efektu katalizatzailea duten ekintzetarako eta guztiek batera ikasteko ekintzetarako urteroko hautagaitza-deialdietarako lehentasunak, eta haiek berrikusiko ditu, beharrekoa bada. Batzordeak 10. artikuluan zehaztutako komitearen laguntza jasoko du, eta 10. artikuluko 2. paragrafoan aipatutako prozedurari jarraiki jardungo du.

6. artikulua

Aplikazio-xedapenak

Programako ekintzen aurkezpen- eta hautatze-prozedurari dagozkion aplikazio-xedapenak 10. artikuluko 2. paragrafoan adierazitako prozedurari jarraiki ezarriko dira.

7. artikulua

Laguntza publikoak

Programaren xede diren ekintzek, Erkidegoko finantza-laguntza jaso izanagatik ere, nazioko, eskualdeko edo tokiko beste laguntza publiko batzuk jasotzeko eskubidea izango dute; betiere, laguntza horiek Tratatuan ezarritako estatuko laguntzen erregimenarekin bateragarriak badira, eta I. eranskinean ekintza bakoitzarentzat ezarritako metatze-mugen barnean badaude. Azpiegitura osagarriari dagokionez, estatuko laguntza gisa eta Erkidegoko finantzazio-laguntza gisa emandako laguntzen baturak ez du gaudituko kostu hautagarrien %50.

III. KAPITULUA

EKINTZAK AURKEZTEA ETA HAUTATZEA

8. artikulua

Ekintzak aurkeztea

Ekintzak Batzordeari aurkezteko, 6. artikuluan ezarritako aplikazio-xedapenak hartuko dira kontuan. Aurkezpenak beharrezko elementu guztiak izan beharko ditu, Batzordeak, 9. artikuluari jarraiki, bere aukeraketa egin ahal izan dezan.

9. artikulua

Finantzazio-laguntza jasoko duten ekintzen aukeraketa

Batzordeak ebaluatuko ditu aurkeztutako ekintzak. Programaren baitan finantzazio-laguntza zer ekintzek jasoko duten erabakitzeko, honakoak hartuko ditu kontuan Batzordeak:

- a) 1. artikuluan adierazitako helburua;
- b) I. eta II. eranskinetan ezarritako baldintzak, betetzekoak badira;

c) ekintzek trafiko itoa murrizten laguntzea;

d) ingurumenari dagokionez, ekintzen meritu erlatiboak, bide laburreko itsas garraioak eta trenbideko eta barneko bide nabigarrietako garraioak ingurumenari eragindako kalteak murrizten laguntzea barne. Juridikoki lotesleak diren ingurumen-eskakizunetatik haraindi doazen proiektuei arreta berezia emango zaie;

e) ekintzen iraunkortasun orokorra.

Finantzazio-laguntza emateko erabakia hartzeko, 10. artikuluko 2. paragrafoan zehaztutako prozedura jarraituko da.

Batzordeak jakinaraziko die erabakia interesdunei.

IV. KAPITULUA

AZKEN XEDAPENAK

10. artikulua

Komitea

1. Batzordeak komite baten laguntza izango du.

2. Honako paragrafo hau aipatzen duten kasuetan, 1999/468/EE Erabakiaren 4. eta 7. artikuluko izango dira aplikatzekoak, 8. artikuluan xedaturikoa ikusita.

1999/468/EE Erabakiaren 4. artikuluko 3. paragrafoan jasotako epea hiru hilabetekoa izango da.

3. Komiteak bere barne-araudia onartuko du.

11. artikulua

Aurrekontua

2007ko urtarrilaren 1 eta 2013ko abenduaren 31 arteko aldirako, Marco Polo II programa gauzatzeko finantza-zuzkidura 400 milioi eurokoa izango da ⁽¹⁾.

Aurrekontu Agintaritzak baimenduko ditu urteroko kredituak, finantza-esparruarekin bat etorritz.

12. artikulua

Laguntza-neurrietarako eta programaren ebaluaziorako erreserba

Laguntza-neurrietarako eta 5. artikulua era askean aplikatzeko, Erregelamendu honetan aurreikusitako aurrekontuaren %5 gordeko da gehienez ere.

¹ Zenbateko hori 2004ko zifretan oinarritzen da, eta inflazioaren arabera egingo diren aldaketa teknikoei lotuta dago

13. artikulua

Europako Erkidegoen finantza-interesak babestea

1. Erregelamendu honek finantzatutako ekintzak gauzatzean, Erkidegoaren finantza-interesen babesa bermatuko du Batzordeak. Horretarako, iruzurraren, ustelkeriaren eta legez kanpoko jardueren aurkako prebentzio-neurriak hartuko ditu, kontrol eraginkorrak egingo ditu eta behar ez bezala ordaindutako zenbatekoak berreskuratuko ditu. Gainera, irregularitasunik egonez gero, zehapen egokiak aplikatuko ditu (eraginkorrak, proportzionatuak eta atzera egiteko balioko dutenak), honako arau hauei jarraiki: 2988/95 Erregelamendua (EE, Euratom), Kontseiluarena, 1995eko abenduaren 18koa, Europako Erkidegoen finantza-interesak babesteari buruzkoa ⁽¹⁾, 2185/96 Erregelamendua (Euratom, EE), Kontseiluarena, 1996ko azaroaren 11koa, Europako Erkidegoetako finantza-interesak iruzurrengandik eta irregularitasunengandik babesteko Batzordeak *in situ* egiten dituen kontrolei eta ziurtatzeei buruzkoa ⁽²⁾, 1073/1999 Erregelamendua (EE), Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 1999ko maiatzaren 25ekoa, Iruzuraren aurka Borrokatzeko Europako Bulegoaren (OLAF) ikerketei buruzkoa ⁽³⁾.

2. Erregelamendu honi jarraiki finantzatutako ekintzei dagokienez, eta 2988/95 (EE, Euratom) Erregelamenduko 1. artikuluari jarraiki, irregularitasuna izango da Erkidegoko Zuzenbideko xedapen bat haustea, edo ekintza bati dagokion kontratu-bidezko betebeharrak ez betetzea, edo agente ekonomiko baten ekintza edo ez-egitea, ondorio gisa Europar Batasuneko aurrekontu orokorrari, edo horrek administratzen dituen aurrekontuei, gastu oker bat ekar dakiekeena.

3. Erregelamendu honen ondorioz egindako kontratuek, akordioek eta hirugarren herrialde parte-hartzaileekiko hitzarmenek honakoak aurreikusi beharko dituzte: Batzordeak egin beharreko ikuskapena eta finantza-kontrola (Batzordeak baimendutako ordezkari batek ere egin dezake), eta Kontuen Auzitegiak egin beharreko auditoria, beharrezkoa bada, lekuan bertan.

14. artikulua

Ebaluazioa

1. Urtean bi aldiz, gutxienez, Batzordeak berri emango dio Komiteari programa gauzatzearekin lotutako alderdi finantzarioei buruz, bai eta programaren baitan finantzatutako ekintza guztien bilakaeraren eguneratzea aurkeztu ere.

Batzordeak programaren bitarteko eta amaierako

ebaluazio bat egingo ditu; ebaluazio horietan Erkidegoko garraio-politikaren helburuak lortzeko zenbateko laguntza eman duen, eta kredituak era egokian erabili dituen edo ez baloratuko da.

2. Beranduenik ere, 2007ko ekainaren 30ean, Marco Polo programak 2003-2006 denbora-tartean lortutako emaitzei buruzko ebaluazio-txostena aurkeztuko die Batzordeak Europako Parlamentuari, Kontseiluari, Europako Ekonomia eta Gizarte Komiteari eta Eskualdeetako Komiteari. Marco Polo II programak doitzeak behar dituela adierazten bada txosten horretan, Batzordeak dagozkion proposamenak aurkeztuko ditu.

15. artikulua

Indargabetzea

1382/2003/EE Erregelamendua indargabetzen da, eta 2006ko abenduaren 14tik aurrera jarriko da indarrean indargabetze hori.

1382/2003/EE Erregelamenduari esparruan hasitako ekintzeekin lotutako kontratuek Erregelamendu hori beteko dute beren amaiera operatibora eta finantzariora iritsi arte. 2006. urteko ebaluazio- eta hautatze-prozesuak ere 1382/2003/EE Erregelamendua beteko du bere osotasunean, nahiz eta prozedurak 2007. urtean amaitu.

16. artikulua

Indarrean jartzea

2006ko abenduaren 14an jarriko da indarrean Erregelamendu hau.

Erregelamendu honetako atal guztiak nahitaez bete beharrekoak dira, eta Estatu kide bakoitzean zuzenean ezartzekoak izango dira.

Estrasburgon egina, 2006ko urriaren 24an.

<i>Europako Parlamentuaren izenean</i>	<i>Kontseiluaren izenean</i>
<i>Presidentea</i>	<i>Presidentea</i>

J. BORRELL FONTELLES P. LEHTOMÄKI L

¹ L 312 EO, 1995.12.23koa, 1. or.

² L 292 EO, 1996.11.15ekoa, 2. or

³ L 136 EO, 1999.05.31koa, 1. or.