

ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
ORAȘUL SIRET
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂRE

privind aprobarea asocierii între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava în vederea implementării proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”

Consiliul local al orașului Siret;

Având în vedere:

- Expunerea de motive nr. 535 din 18.01.2018 a domnului Adrian Popoiu, primarul orașului Siret;
- Raportul nr. 536/18.01.2018 al Serviciului urbanism și amenajarea teritoriului și al Compartimentului juridic;
- Raportul nr. 537/19.01.2018 al Comisiei pentru programe de dezvoltare economico-socială, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al orașului, servicii și comerț;
- Legea nr. 147/2017 din 26 iunie 2017 pentru modificarea anexei nr. 2 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI”;
- Ghidul solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „b”, „d” și „e”, alin. (6) lit. „a”, pct. 13 și 14, alin. (7) lit. „c”, art. 45 alin. (2), lit. „f” și art. 115 alin. (1) lit. „b” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE

Art. 1. Se aprobă asocieria între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret – lider de parteneriat (Partener 1) și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava (Partener 2) în scopul implementării în comun a proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”, conform Acordului de parteneriat prezentat în Anexa 1, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Acordul de parteneriat intră în vigoare la datasemnării de către părți și va avea valabilitatea până la finalizarea tuturor obligațiilor contractuale din contractul de finanțare.

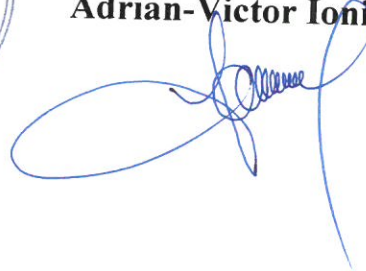
Art. 3. Se împuternicește Dl. Popoiu Adrian, Primar al Orașului Siret, să reprezinte UAT Orașul Siret în cadrul Parteneriatului și să semneze în numele și pe seama Unitatii Administrativ Teritoriale Orașul Siret, Acordul de Parteneriat cu Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava.

Art. 4. Primarul orașului Siret, prin Serviciul Urbanism și amenajarea teritoriului și Compartimentul juridic, aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Președinte de ședință,
Mateiciuc Alin Constantin



Contrasemnează
**Secretarul orașului Siret,
Adrian-Victor Ioniță**



Siret, 19.01.2018

Nr. 3

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

Acord de parteneriat

nr. _____ / _____

pentru realizarea proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”

Art. 1. Părțile

1. **UAT ORAȘUL SIRET**, cu sediul în Siret, str. 28 Noiembrie nr. 1, cod poștal 725500, codul fiscal 4440985, având calitatea de **Lider de proiect (Partener 1)**, astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată¹:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezoreria Orașului Siret, Str. Sucevei nr. 1, Siret, jud. Suceava

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de rambursare²:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezoreria Orașului Siret, Str. Sucevei nr. 1, Siret, jud. Suceava

2. **UAT JUDEȚUL SUCEAVA**, cu sediul în Suceava, str. Ștefan cel Mare nr. 36, cod poștal 720026, codul fiscal 6728926, având calitatea de **Partener 2**, astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de rambursare:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- (1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”, care este depus în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiție 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv

¹ Se vor avea în vedere prevederile art. 39 alin (4) din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr. 93/2016;

² Se vor avea în vedere prevederile art. 39 alin (1) din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr. 93/2016;

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, apel de proiecte POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (Cod generat MySMIS: 120697 Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale), precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.

- (2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

- (1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
UAT ORAȘUL SIRET	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i>
Lider de parteneriat (Partener 1)	<i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>
	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i>
	<i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>
	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i>
	<i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i> <i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>
	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i> <i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>
UAT JUDEȚUL SUCEAVA Partener 2	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i> <i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>
	<i>Se vor descrie activitățile și subactivitățile pe care fiecare partener trebuie să le implementeze, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul MYSMIS al cererii de finanțare, inclusiv sub-activitățile privind derularea achizițiilor publice</i> <i>De asemenea, se va menționa valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat</i>

(2) Contribuția la co-finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura contribuția la co-finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Lider de parteneriat (Partener 1)	<i>Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile: XXX lei, reprezentând XXX% din valoarea totală eligibilă a proiectului</i> <i>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile: 0,00 lei, reprezentând 100% din valoarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului</i> <i>Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului: XXX lei, reprezentând XXX% din valoarea totală a proiectului)</i>

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

Partener 2	<i>Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile: 0 lei, reprezentând 0% din valoarea totală eligibilă a proiectului</i> <i>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile: 0,00 lei, reprezentând 0% din valoarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului</i> <i>Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului: 0 lei, reprezentând 0% din valoarea totală a proiectului</i>
------------	--

(3) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, aprobate prin HG nr. 93/2016. În acest sens, se vor include în acordul de parteneriat prevederi precum următoarele:

- pentru decontarea cheltuielilor rambursabile fiecare partener va depune la liderul de parteneriat o cerere de rambursare/plată pentru cheltuielile efectuate conform acordului de parteneriat și toate documentele justificative, inclusiv dosarul achizițiilor publice derulate de aceștia;
- liderul de parteneriat este responsabil cu depunerea cererilor de rambursare/plată către OI/autoritatea de management³, iar autoritatea de management virează, după efectuarea verificărilor necesare, valoarea cheltuielilor nerambursabile în conturile liderului de parteneriat/partenerilor care le-au efectuat, în concordanță cu valoarea corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate conform prevederilor art. 3, alin. (1) și (2) din acordul de parteneriat.
- liderul de parteneriat și partenerii - instituții publice își cuprind în bugetul propriu sumele pentru creditele de angajament și creditele bugetare în limita sumei necesare finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate conform prevederilor acordului de parteneriat, anexă la cererea de finanțare⁴.

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prelungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Partenerului 1)**A. Drepturile liderului de parteneriat**

- Liderul de proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de

³ A se vedea art. 35 alin (1) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 93/2016;

⁴ A se vedea art. 8 alin (1) din OUG nr. 40/2015).

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

progres, a cererilor de rambursare/plată, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către Autoritatea de management / Organismul intermediar POR.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către OI/autoritatea de management a cererilor de rambursare/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat are obligația îndosarierii și păstrării tuturor documentelor proiectului în original precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a Programului sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.
- (6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor de rezultat/realizare/obiectivelor proiectului, în conformitate cu prevederile art. 6 din OUG nr. 66/2011, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/realizare/obiectivelor aferenți activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la rambursare/plată.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (9) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii conform notificărilor și titlurilor de creanță emise pe numele său de către Autoritatea de management.

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerului 2

- (1) Cheltuielile angajate de Partenerii 2, 3, n, sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerii au dreptul, prin transfer de către AM, la fondurile obținute din procesul de rambursare/plată pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) Partenerii au dreptul să fie consultați cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informați despre progresul în implementarea proiectului și să li se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Partenerii au dreptul să fie consultați, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către AM / OI POR.

B. Obligațiile Partenerului 2

- (4) Partenerii au obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, informării și publicității în implementarea activităților proprii.
- (5) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (6) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, în scopul elaborării cererilor de rambursare.
- (7) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/plată.
- (8) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția AM/OI, sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.
- (9) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerii au obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (10) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.
- (11) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor de rezultat/realizare/obiectivelor proiectului, în conformitate cu prevederile art. 6 din OUG nr. 66/2011, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/realizare/obiectivelor aferenți activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la rambursare/plată.

ANEXA LA HCL NR. 3/19.01.2018

- (12) Partenerii au obligația de a restitui AM/OI, orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul prezentului contract de finanțare, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (13) Partenerii sunt obligați să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (14) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.
- (15) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.
- (16) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (17) Pentru neregulile identificate în cadrul proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat cheltuielile afectate de nereguli, conform legislației în vigoare.
- (18) Partenerii pe numele cărora a fost emis titlul de creanță au obligația restituirii sumelor cuprinse în acestea și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (19) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (20) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de AM

Art. 8. Achiziții publice

- (1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de către membrii parteneriatului, cu respectarea legislației în vigoare, a condițiilor din contractul de finanțare și a instrucțiunilor emise de AM/OI și/sau alte organisme abilitate.

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.
- (2) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au făcut obiectul proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final.
- (3) Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor, a mijloacelor de transport în comun, ce au făcut obiectul finanțării nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate.
- (4) Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin POR 2014-2020, pe o perioadă de 5 ani de la data efectuarea plății finale. De

asemenea, părțile au obligația respectării prevederilor contractului de finanțare cu privire la ipotecarea bunurilor în scopul realizării proiectului.

Art. 10. Confidențialitate

(1) Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

Art. 12 Dispoziții finale

- (1) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în 3 (trei) exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

UAT ORAȘUL
SIRET

POPOIU ADRIAN
PRIMAR

Semnătura

Data și locul
semnării

Lider de
parteneriat
(Partener 1)

UAT JUDEȚUL
SUCEAVA

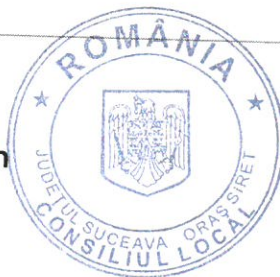
FLUTUR GHEORGHE
PREȘEDINTE

Semnătura

Data și locul
semnării

Partener 2

Președinte de ședință,
Mateiciuc Alin Constantin



Siret, 19.01.2018

Nr. 3

Contrasemnează

Secretarul orașului Siret,
Adrian-Victor Ioniță

HOTĂRÂRE

privind aprobarea asocierii între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava în vederea implementării proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”

Consiliul local al orașului Siret;

Având în vedere:

- Expunerea de motive nr. 535 din 18.01.2018 a domnului Adrian Popoiu, primarul orașului Siret;
- Raportul nr. 536/18.01.2018 al Serviciului urbanism și amenajarea teritoriului și al Compartimentului juridic;
- Raportul nr. ____/____.01.2018 al Comisiei pentru programe de dezvoltare economico-socială, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al orașului, servicii și comerț;
- Legea nr. 147/2017 din 26 iunie 2017 pentru modificarea anexei nr. 2 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI”;
- Ghidul solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „b”, „d” și „e”, alin. (6) lit. „a”, pct. 13 și 14, alin. (7) lit. „c”, art. 45 alin. (2), lit. „f” și art. 115 alin. (1) lit. „b” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE

Art. 1. Se aprobă asocieria între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret – lider de parteneriat (Partener 1) și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava (Partener 2) în scopul implementării în comun a proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”, conform Acordului de parteneriat prezentat în Anexa 1, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Acordul de parteneriat intră în vigoare la datasemnării de către părți și va avea valabilitatea până la finalizarea tuturor obligațiilor contractuale din contractul de finanțare.

Art. 3. Se împuternicește Dl. Popoiu Adrian, Primar al Orașului Siret, să reprezinte UAT Orașul Siret în cadrul Parteneriatului și să semneze în numele și pe seama Unitatii Administrativ Teritoriale Orașul Siret, Acordul de Parteneriat cu Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava.

Art. 4. Primarul orașului Siret, prin Serviciul Urbanism și amenajarea teritoriului și Compartimentul juridic, aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Inițiator
Primar
Popoiu Adrian



Avizat pentru legalitate
Secretarul orașului
Adrian-Victor Ioniță

EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea asocierii între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava în vederea implementării proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”

Primăria Orașului Siret și Consiliul local al orașului Siret au decis realizarea unui proiect integrat, bazat pe Planul de Mobilitate Urbana al Orașului Siret, care să răspundă nevoilor multiple privind mobilitatea urbana și dezvoltarea pe termen lung a orașului Siret cu finanțare din fonduri externe nerambursabile (Axa prioritară 3 din Programul Operațional Regional 2014-2020 – „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon”, Prioritatea de investiții 4e – „Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare”). Necesitatea și oportunitatea investiției derivă din Planul de Mobilitate Urbana al orașului Siret coroborat cu Strategia Locală de dezvoltare a orașului pe perioada 2011 -2020.

În vederea realizării acestui obiectiv de investiții, s-au luat în considerare, printre altele, următoarele aspecte:

- Unul dintre obiectivele proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale” este modernizarea DJ 291A (Ștefan Petriceicu Voda, Latcu Voda, Unirii, 9 Mai, Moldovei);
- Legea nr. 147/2017 din 26 iunie 2017 pentru modificarea anexei nr. 2 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții care explicitează “dreptul asupra construcției și/sau terenului care conferă titularului dreptul de a obține, potrivit legii, din partea autorității competente autorizația de construire/desființare”;
- Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI” care prevede că „solicitantul trebuie să dețină/să fi deținut dreptul de execuție a lucrărilor de construire asupra imobilelor ce fac obiectul proiectului, conform legislației în vigoare, la data emiterii Autorizației de construire”;
- Ghidul solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă care precizează că beneficiarii proiectelor depuse în cadrul apelurilor aferente Obiectivului specific 3.2 pot fi și **parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe eligibile în cadrul O.S. 3.2 și Unitatea**

administrativ-teritorială județul (în care orașele partenere sunt situate) care are în administrare infrastructura rutieră, ce face obiectul proiectului;

- Data și ora de închidere a depunerii de proiecte: 20 martie 2018, ora 12.00;
- Necesitatea aprobării acordului de parteneriat și în Ședința ordinară a Consiliului Județean Suceava din luna ianuarie 2018;

Având în vedere cele de mai sus, în vederea îndeplinirii unuia dintre obiectivele proiectului menționat mai sus, și anume modernizarea DJ 291A (Ștefan Petriceicu Voda, Latcu Voda, Unirii, 9 Mai, Moldovei), se impune încheierea unui parteneriat cu UAT Județul Suceava.

În acest caz, solicitantul eligibil al finanțării nerambursabile prin Axa prioritară 3 din Programul Operațional Regional 2014-2020 – „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon”, Prioritatea de investiții 4e – „Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare” va fi Parteneriatul dintre UAT Orașul Siret și UAT Județul Suceava.

Față de cele menționate mai sus, vă rugăm să analizați și să aprobați în limita prevederilor legale, prezentul proiect de hotărâre.

PRIMAR,
Adrian Popoiu





MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE,
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ȘI
FONDURILOR EUROPENE

ORDIN

Nr. 7065/ 07.12.2017

pentru modificarea „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI”, Obiectivul specific 3.2 - *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă*, aprobat prin

Ordinul ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3715/2017

Având în vedere prevederile Regulamentului (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1.083/2006 al Consiliului publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 347 din 20 decembrie 2013

Ținând cont de prevederile Hotărârii Guvernului nr. 398/2015 pentru stabilirea cadrului instituțional de coordonare și gestionare a fondurilor europene structurale și de investiții și pentru asigurarea continuității cadrului instituțional de coordonare și gestionare a instrumentelor structurale 2007-2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și de prevederile Hotărârii Guvernului nr. 399/2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020,

Având în vedere Decretul Președintelui României nr. 948/2017 pentru numirea Guvernului României,

Luând în considerare prevederile art. 12 alin. (1), (3) și (8) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2017 pentru stabilirea unor măsuri în domeniul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 15 alin. (2) și (9) din Hotărârea Guvernului nr. 15/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene,

Ministrul delegat pentru fonduri europene
emite următorul:

ORDIN:



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE,
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ȘI
FONDURILOR EUROPENE

Art. I. - Cu data prezentului ordin, „Ghidul Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI”, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3715/2017, cu modificările ulterioare, se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. II. Prevederile prezentului ordin intră în vigoare începând cu data publicării acestuia, pe site-ul www.inforegio.ro, cu indicarea clară a datei respective.

Art. III. Modificările prevăzute la art. I cu privire la modalitatea de verificare a planurilor de mobilitate urbană durabilă sunt aplicabile inclusiv cererilor de finanțare și planurilor de mobilitate urbană durabilă pentru care, la data publicării prezentului ordin, a fost demarată etapa de verificare a conformității administrative și a eligibilității cererii de finanțare, respectiv a fost demarată etapa de verificare a conformității administrative și a admisibilității planului de mobilitate urbană durabilă.

Art. IV. Direcția Generală Programul Operațional Regional din cadrul Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

MINISTRU DELEGAT PENTRU FONDURI EUROPENE
MARIUS NICA



[Handwritten signature]
07.12.2017



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE,
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ȘI
FONDURILOR EUROPENE

Anexa la Ordinul ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3715/20.07.2017, cu modificările și completările ulterioare

PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2014-2020

GHIDUL SOLICITANTULUI

**CONDIȚII SPECIFICE DE ACCESARE A FONDURILOR ÎN CADRUL
APELURILOR DE PROIECTE CU NUMĂRUL
POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI ȘI
POR/2017/3/3.2/1/ITI,
AXA PRIORITARĂ 3, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4e,
OBIECTIVUL SPECIFIC 3.2 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN
ZONELE URBANE BAZATĂ PE PLANURILE DE MOBILITATE
URBANĂ DURABILĂ**

Depunerea proiectelor prin MySMS



Inițiativă locală. Dezvoltare regională.



PREAMBUL

Acest document se aplică apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (Cod nr. POR/186/3), POR/2017/3/3.2/1/BI (Cod nr. POR/187/3) și POR/2017/3/3.2/1/ITI (Cod nr. POR/188/3) - Axa prioritară 3: *Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon*, Prioritatea de investiții 4e: *Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare*, Obiectivul specific 3.2: *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă*, din cadrul Programului Operațional Regional (POR) 2014-2020.

Cele trei apeluri de proiecte se lansează prin aplicația electronică MySMIS și sunt supuse aceluiași condiții, cu excepțiile menționate în ghid (de ex. ratele de cofinanțare aplicabile).

Interpretarea informațiilor incluse în cererea de finanțare se realizează sistematic, în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, aprobat și publicat pe site-ul www.inforegio.ro.

Prezentul document se adresează tuturor potențialilor solicitanți pentru apelurile de proiecte mai sus menționate, cu precizarea că la acestea se adaugă și prevederile Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare, doar în secțiunile în care se specifică acest aspect.

Aspectele cuprinse în aceste documente ce derivă din Programul Operațional Regional 2014-2020 și modul său de implementare, vor fi interpretate de către Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene (MDRAPPE - AMPOR) cu respectarea legislației în vigoare și folosind metoda de interpretare sistematică.

Pentru apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/ITI, Asociația pentru Dezvoltarea Intercomunitară ITI Delta Dunării are un rol decisiv în stabilirea conformității proiectului cu Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării, fiind instituția care, pe baza informațiilor oferite de solicitantul de finanțare în cadrul fișei de proiect, decide dacă proiectul este conform cu SIDDDD și în urma luării acestei decizii, ADI ITI DD eliberează solicitantului de finanțare un „Aviz de conformitate”.

IMPORTANT

Vă recomandăm ca înainte de a începe completarea cererii de finanțare pentru apelurile de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI - Axa prioritară 3: *Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon*, Prioritatea de investiții 4e: *Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare*, Obiectivul specific 3.2: *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă* să vă asigurați că ați parcurs toate informațiile prezentate în acest document, precum și prevederile la care se face referire din Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare și să vă asigurați că ați înțeles toate aspectele legate de specificul intervențiilor finanțate din POR 2014-2020.

Prezentul ghid constituie documentul în baza căruia se completează și lansează în MySMIS apelurile de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI. Acest document prevalează asupra extraselor din ghid incluse în MySMIS.

Vă recomandăm ca până la data limită de depunere a cererilor de finanțare în cadrul prezentelor apeluri de proiecte, să consultați periodic pagina de internet www.inforegio.ro, pentru a urmări eventualele modificări ale condițiilor generale și/sau specifice, precum și alte comunicări / clarificări pentru accesarea fondurilor în cadrul POR 2014-2020.

Pentru a facilita procesul de completare și transmitere a cererilor de finanțare, la sediul Agențiilor pentru Dezvoltare Regională (ADR) funcționează un birou de informare, unde solicitanții pot fi asistați, în mod gratuit, în clarificarea unor aspecte legate de completarea și pregătirea cererilor de finanțare. Întrebările relevante și răspunsurile corespunzătoare sunt publicate periodic pe pagina de internet a Agențiilor pentru Dezvoltare Regională (ADR), la secțiunea dedicată POR 2014-2020. Pentru apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/ITI, solicitanții se pot adresa inclusiv Asociației pentru Dezvoltarea Intercomunitară ITI Delta Dunării.

Cuprins

1. INFORMAȚII AXĂ PRIORITARĂ / PRIORITATE DE INVESTIȚII / OBIECTIV SPECIFIC	4
1.1. Axă Prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon	4
1.2. Obiectivul specific al axei prioritare/priorității de investiții	4
1.3. Regiunile în cadrul cărora se pot solicita finanțări prin cele trei apeluri ale Obiectivului specific 3.2	5
1.4. Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 3.2	5
1.5. Indicatorii priorității de investiții/obiectivului specific	13
1.6. Rezultatele așteptate	14
1.6.1. Rezultatele așteptate generale	14
1.6.2 Rezultatele așteptate în funcție de activitățile proiectului	15
1.7 Rata cofinanțării acordate în cadrul apelurilor de proiecte	16
2. INFORMAȚII APEL DE PROIECT	17
2.1. Tipul apelurilor	17
2.2 Perioada de depunere a proiectelor	17
2.3. Modalitatea de depunere a proiectelor	17
2.4. Valoarea minimă și maximă a unui proiect	18
2.5. Alocarea apelurilor de proiecte	19
2.6. Solicitanții de finanțare în cadrul apelurilor de proiecte	19
2.7. Specificul proiectelor ce pot fi depuse în cadrul apelurilor de proiecte	21
3. PROIECTE GENERATOARE DE VENIT ȘI APLICAREA REGULILOR PRIVIND AJUTORUL DE STAT	23
3.1 Proiecte generatoare de venit	23
3.2 Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat	24
4. CRITERII DE ELIGIBILITATE ȘI SELECȚIE	25
4.1 Eligibilitatea solicitanților și a partenerilor proiectelor (dacă este cazul)	25
4.2 Criterii de evaluare tehnică și financiară	31
4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților	32
4.3.1 Criterii generale cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților	32
4.4 Eligibilitatea cheltuielilor	55
4.4.1 Reguli generale de eligibilitate a cheltuielilor	55
4.4.2 Reguli specifice de eligibilitate a cheltuielilor	56
4.4.3 Cheltuieli neeligibile	58
5. COMPLETAREA CERERILOR DE FINANȚARE	58
5.1 Limba utilizată în completarea cererii de finanțare	59
5.2 Completarea și justificarea bugetului cererii de finanțare	59
5.3 Echipa de implementare a proiectului	59
5.4 Anexele la cerere de finanțare aplicabile prezentului apel	59
5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare	59
5.4.2 Anexele obligatorii la momentul contractării	76
6. VERIFICAREA, EVALUAREA, SELECȚIA ȘI CONTRACTAREA PROIECTELOR	82
6.1 Conformitate administrativă și eligibilitate. Aspecte generale - criterii, proces, clarificări	82
6.2 Evaluarea tehnică și financiară, inclusiv vizita la fața locului	83
6.3 Renunțarea la cererea de finanțare și restituirea documentației	84
6.4 Contestații	84
6.5 Etapele precontractuală	84
6.6 Contractarea proiectelor	85
6.7 Etapa de implementare și durabilitate a contractului de finanțare	85
7. MODIFICAREA GHIDULUI SOLICITANTULUI	87
8. ANEXE	87

1. INFORMAȚII AXĂ PRIORITARĂ / PRIORITATE DE INVESTIȚII / OBIECTIV SPECIFIC

1.1. Axa Prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon

Prioritatea de investiții 4e	Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare
------------------------------	---

Prioritatea de investiții 4e derivă din Obiectivul Tematic 4 - „Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele”¹.

1.2. Obiectivul specific al axei prioritare/priorității de investiții

Obiectivul 3.2	Specific	<i>Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>
----------------	----------	---

Prin Obiectivul specific 3.2 din POR 2014-2020 sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor/orașelor și al zonelor funcționale² (în continuare Z.F.) ale acestora. Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și în măsurile propuse în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (în continuare P.M.U.D.) ale municipiilor/ orașelor sau elaborate inclusiv la nivel de zone periurbane/metropolitane, conform prevederilor legale.

P.M.U.D. reprezintă o strategie sectorială de transport, care analizează în principal impactul scenariilor de transport, constituite din pachete integrate de proiecte finanțabile din diverse surse, iar în ceea ce privește proiectele individuale, P.M.U.D. oferă, de regulă, doar o analiză preliminară a acestora („screening”). Având în vedere acest lucru, impactul proiectelor individuale din P.M.U.D. asupra reducerii de echivalent CO₂, va fi detaliat în cadrul unor studii de analiză a traficului realizate la nivelul ariei de studiu³ a proiectului. Desigur, studiile de trafic se vor dezvolta ținând seama de prognozele, tendințele generale, analizele, datele etc. din P.M.U.D. Aceste aspecte vor fi detaliate în cuprinsul secțiunilor următoare ale prezentului document, precum și al anexelor și modelelor la acesta.

Reducerea de echivalent CO₂ din transport la nivelul ariei de studiu este definită ca diferența, pentru un an stabilit (de ex. primul an de după implementarea proiectului), dintre emisiile totale de echivalent CO₂ al celui mai posibil scenariu „fără proiect” („A face minimum”) și emisiile totale de echivalent CO₂ pentru scenariul „cu proiect” („A face ceva”). Se va avea în vedere faptul că cel mai posibil scenariu „A face minimum” presupune continuarea situației existente, dar poate include și unele investiții care sunt

¹ A se vedea art.9 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului;

² Zone periurbane/metropolitane, respectiv UAT din vecinătatea teritorială imediată a orașelor/municipiilor;

³ Aria de influență/de impact a proiectului. Se vor vedea explicațiile din Modelul M - Studiul de trafic, cu privire la aria de studiu a proiectului;

așteptate să se realizeze înainte de anul de prognoză respectiv. Astfel, acest scenariu poate include și investiții aflate în implementare sau cu avizele luate (și unde finanțarea a fost deja obținută) și care se așteaptă să fie finalizate înainte de anul avut în vedere. Calcularea emisiilor de CO₂ pentru scenariile „A face minimum” și „A face ceva” se va realiza la nivelul ariei de studiu a proiectului.

1.3. Regiunile în cadrul cărora se pot solicita finanțări prin cele trei apeluri ale Obiectivului specific 3.2

Aceste trei apeluri de proiecte ale obiectivului specific 3.2 se adresează orașelor și municipiilor din cele opt regiuni de dezvoltare ale României, definite în Anexa la *Legea nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România*: Nord-Est, Sud-Est, Sud- Muntenia, Sud-Vest Oltenia, Vest, Nord-Vest, Centru și București-Ilfov, cu excepția celor 39 de municipii reședință de județ eligibile în cadrul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020. Apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/ITI se adresează orașelor și municipiului reședință de județ Tulcea din Zona de Investiție Teritorială Integrată Delta Dunării (a se vedea Anexa 3.2.8 la ghid), așa cum aceasta este descrisă în Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării (SIDDDD), aprobată prin HG nr. 602/2016, care se regăsește în Regiunea de Dezvoltare Sud-Est.

1.4. Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 3.2

Conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

Prin dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee pentru biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală⁴ a transportului privat cu autoturisme (în creștere în România), către transportul public, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO₂ în orașe/municipii produse de acesta.

În acest sens, prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 3.2, se va urmări, în principal, îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modulele nemotorizate de transport. De asemenea, se va urmări ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public/a modurilor nemotorizate, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea numărului autoturismelor și reducerea emisiilor de echivalent CO₂.

Astfel, în cadrul Priorității de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2, vor fi finanțate acele **activități/subactivități** care, printr-o **abordare integrată**, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES)⁵, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor/orașelor și a Z.F., generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației în interiorul municipiului/orașului, dar și pentru deplasarea navetiștilor din Z.F., care au ca origine sau destinație a deplasărilor municipiul/orașul în cauză.

⁴ Repartiția procentuală a modului de utilizare a tipurilor de transport;

⁵ În cuprinsul ghidului se va folosi termenul de echivalent CO₂;

Măsurile operaționale și/sau organizaționale

De asemenea, se va avea în vedere faptul că, de cele mai multe ori, simpla implementare a activităților de realizare/modernizare/achiziționare a infrastructurii/a mijloacelor de transport public de călători nu este suficientă pentru atingerea obiectivului propus al proiectului. Astfel, activitățile finanțate prin Obiectivul specific 3.2 trebuie să fie însoțite inclusiv de măsuri operaționale și/sau organizaționale care să asigure atractivitatea și competitivitatea sistemului de transport public, precum și atractivitatea și utilizarea extinsă a modurilor nemotorizate de transport. În cazul sistemelor de transport public, aceste măsuri se pot referi, după caz, la: modificarea și integrarea într-o manieră multimodală a orarelor mijloacelor de transport public, creșterea frecvenței mijloacelor de transport public, stabilirea unor sisteme de tarifyare atractive pentru utilizatori, derularea unor campanii de informare a utilizatorilor mijloacelor de transport public și a utilizatorilor transportului privat cu autoturisme cu privire la avantajele/beneficiile utilizării transportului public sau cu privire la măsurile luate referitoare la reducerea traficului, instituirea unor măsuri eficiente de control al parcarilor neregulate, reglementarea și taxarea parcarilor în zona centrală, controlul accesului în zona centrală, inclusiv a autovehiculelor de marfă și de utilități etc.

Dintre măsurile operaționale obligatoriu a fi întreprinse de către solicitant la nivelul municipiului/orașului/Z.F., în general și la nivelul ariei de studiu a proiectului, în special, se numără reglementarea politicii parcarilor (criteriul de eligibilitate 4.3.1.13). De asemenea, în cadrul proiectului se va puna în implementare și a altor măsuri operaționale și/sau organizaționale.

Complementaritatea și caracterul integrat al cererilor de finanțare

Având în vedere criteriul de eligibilitate 4.3.1.12, dar și cerințele privind complementaritatea activităților din secțiunea 4.3.1.1, pentru a se răspunde într-un mod eficient la exigențele Obiectivului specific 3.2 și pentru a se asigura o abordare integrată a activităților/ sub-activităților/cererilor de finanțare, se vor avea în vedere cerințele privind complementaritatea și caracterul integrat al activităților/sub-activităților/cererilor de finanțare, conform celor de mai jos.

- *i. Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează componentele principale ale sistemului de transport public de călători, respectiv componente de infrastructură de transport public (infrastructură rutieră, cale de rulare tramvai, rețea de troleibuz), componente ale sistemului de managementul traficului (dacă este cazul) și/sau mijloace de transport aferente sistemelor de transport public de călători⁶, se vor avea în vedere cele trei situații de mai jos (a, b și c) privind complementaritatea celor trei tipuri (minimum)⁷ de activități menționate anterior:*

a. Cererile de finanțare conțin activități complementare ce vizează minimum infrastructura utilizată de transportul public (infrastructură rutieră, cale de rulare tramvai, rețea de troleibuz), mijloacele de transport public de călători utilizate inclusiv pe respectiva infrastructură, dar și componente ale sistemelor de managementul traficului pentru prioritizarea pe respectivele trasee a mijloacelor de transport public în trafic⁸, doar dacă este necesar⁹. În această situație (a.), cererea de finanțare include toate cele trei tipuri de activități minime.

⁶ De ex. activitățile 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10 din categoria A și activitatea 1 și 2 din categoria C;

⁷ Cererea de finanțare poate include și alte activități complementare privind transportul public de călători/modurile nemotorizate, decât cele minime menționate;

⁸ Activitatea 1 din categoria C;

⁹ Doar dacă viteza de deplasare a mijloacelor de transport este afectată de traficul rutier. De exemplu, în cazul creării unor benzi separate pentru transportul public, s-ar putea stabili, în urma analizei, că nu este necesară această activitate.

b. În situația în care cererea de finanțare prin care se finanțează componentele principale ale sistemelor de transport public de călători nu include toate activitățile complementare enumerate la lit. i (**infrastructura utilizată de transportul public, mijloace de transport public, precum și componentele sistemelor de managementul traficului, dacă este cazul**), se poate justifica complementaritatea activităților acestui tip de cerere de finanțare cu **proiecte/investiții finalizate** (de ex. proiect finalizat de modernizare a infrastructurii rutiere, proiect finalizat de achiziție de mijloace de transport public de călători etc), ce vor fi indicate în clar în cererea de finanțare din MySMIS analizată (a se vedea Anexa 3.2.1) și dacă este cazul, se vor anexa documente justificative (de ex. proces verbal de recepție, proces verbal de predare-primire etc).

În acest caz, solicitantul trebuie să justifice faptul că investițiile realizate prin proiectele complementare finalizate sunt în bune condiții tehnice, iar acestea împreună cu activitățile/măsurile propuse prin cererea de finanțare analizată vor conduce la îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public, scurtarea timpului de călătorie pentru transportul public, creșterea frecvenței transportul public etc.



În cazul unor tronsoane de drumuri naționale, deținute în proprietate de Statul Român și în administrare de Ministerul Transporturilor etc, se acceptă justificarea imposibilității realizării unor investiții asupra infrastructurii rutiere pe care vor fi stabilite trasee ale transportului public (mai ales traseele zonale stabilite în cazul unei ADI având ca scop serviciul de transport public).

c. În situația în care *cererea de finanțare prin care se finanțează componentele principale ale sistemelor de transport public de călători* nu include toate activitățile complementare enumerate la lit. i (**infrastructura utilizată de transportul public, mijloacele de transport public, precum și componentele sistemelor de managementul traficului, dacă este cazul**), se poate justifica complementaritatea activităților cererii de finanțare analizate cu activitățile complementare ale unor **proiecte în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare** din diverse surse de finanțare, inclusiv din Obiectivul specific 3.2 al POR 2014-2020. Acestea vor fi indicate în clar în cererea de finanțare din MySMIS analizată (a se vedea Anexa 3.2.1), cu anexarea sau indicarea dovezilor faptului că respectivele proiecte sunt în implementare/în evaluare (de ex. codul SMIS al proiectelor complementare, numărul anunțurilor publicate în SEAP, HCL de aprobare a proiectului etc). Este obligatorie finanțarea atât a cererii de finanțare analizate, cât și a proiectului/proiectelor complementare/complementare.

În cazul în care se justifică complementaritatea activităților cererii de finanțare analizate cu **proiecte ce urmează a fi depuse la finanțare**, se vor avea în vedere următoarele situații și condițiile aferente privind aceste proiecte:

✓ În cazul în care proiectul (sau proiectele) complementar este propus a fi finanțat prin O.S 3.2 al POR 2014-2020 sau din alte fonduri ESI, acesta trebuie depus prin MySMIS în maximum cinci zile lucrătoare de la data depunerii cererii de finanțare analizate¹⁰.

✓ În cazul în care proiectul complementar se realizează din sursele proprii ale solicitantului, se va anexa la depunerea cererii de finanțare analizate, minimum Hotărârea de Consiliu Local de aprobare la finanțare a proiectului complementar;

✓ În cazul în care proiectul complementar va fi finanțat din credite bancare, se va anexa la depunerea cererii de finanțare analizate, minimum angajamentul instituției bancare de finanțare a proiectului complementar.

În acest caz, proiectele **în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare**, complementare activităților cererii de finanțare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023 (se vor vedea clauzele specifice din Anexa 3.2.5).

¹⁰ În cadrul etapei de CAE pentru cererea de finanțare analizată;



Verificarea unor condiții de eligibilitate (reducerea traficului, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ etc.) se poate realiza, cumulat, la nivel de proiecte complementare¹¹ (de ex. proiect privind construirea rețelei de tramvai și proiect privind achiziția de tramvaie), pentru aceeași arie de studiu.

Pot exista și situații combinate (a., b. și/sau c.), în care cererea de finanțare analizată conține activități complementare integrate (parțial situația a.) și/sau este complementară cu proiecte finalizate (situația b.) și/sau este complementară cu proiecte în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare (situația c.)¹².

- *ii. Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează alte investiții¹³ decât cele privind componentele principale ale sistemului de transport public de călători de la litera i., se vor avea în vedere cele trei situații de mai jos (a, b și c) privind asigurarea complementarității activităților, astfel încât cererea de finanțare să-și atingă obiectivele propuse.*

a. Cererea de finanțare conține sub-activități/activități complementare, în mod obligatoriu în cazul activităților/sub-activităților unde este menționată o cerință expresă în acest sens¹⁴ în cadrul secțiunii 4.3.1.1 din prezentul ghid;

b. Se justifică complementaritatea activităților cererii de finanțare cu proiecte/investiții finalizate, ce vor fi indicate în clar în cererea de finanțare din MySMIS analizată și dacă este cazul, se vor anexa documente justificative (de ex. proces verbal de recepție, proces verbal de predare-primire etc);

c. Se justifică complementaritatea activităților cererii de finanțare prin referire la activitățile complementare ale unor proiecte în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare din diverse surse de finanțare, inclusiv din Obiectivul specific 3.2 al POR 2014-2020, ce vor fi indicate în clar în cererea de finanțare din My SMIS analizată, cu anexarea sau indicarea dovezilor faptului că respectivele proiecte sunt în implementare/în evaluare (de ex. codul MySMIS al proiectelor complementare, numărul anunțurilor publicate în SEAP, HCL etc). Este obligatorie finanțarea atât a cererii de finanțare analizate, cât și a proiectului/proiectelor complementar/complementare.

În cazul în care se justifică complementaritatea activităților cererii de finanțare analizate cu proiecte ce urmează a fi depuse la finanțare, se vor avea în vedere următoarele situații și condițiile aferente privind aceste proiecte:

✓ În cazul în care proiectul (sau proiectele) complementar este propus a fi finanțat prin O.S 3.2 al POR sau din alte fonduri ESI, acesta trebuie depus prin MySMIS în maximum cinci zile lucrătoare de la data depunerii cererii de finanțare analizate¹⁵.

✓ În cazul în care proiectul complementar se realizează din sursele proprii ale solicitantului, se va anexa la depunerea Cererii de finanțare analizate, minimum Hotărârea de Consiliu Local de aprobare și finanțare a proiectului complementar;

¹¹ Dacă este cazul, respectiv dacă solicitantul stabilește realizarea unui studiu de trafic ce vizează proiecte complementare din aceeași arie de studiu;

¹² De exemplu, această situație (situația c.) ar putea fi întâlnită în cazul proiectelor de creare a sistemelor de managementul traficului, în scopul principal al îmbunătățirii transportului public, unde este cazul, ce ar putea necesita o abordare centralizată la nivelul unui oraș/municipiu.

¹³ De ex. activitățile 6, 7 și 8 - categoria A, activitățile 1, 3, 4 (în special pentru zonele pietonale/semi-pietonale), 5 - categoria B și activitățile 3, 4 - categoria C;

¹⁴ De exemplu, sub-activitatea Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), categoria B, activitatea 4 sau activitatea privind Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - categoria C, activitatea 3 etc;

¹⁵ În cadrul etapei de CAE pentru Cererea de finanțare analizată;

✓ În cazul în care proiectul complementar va fi finanțat din credite bancare, se va anexa la depunerea Cererii de finanțare analizate, minimum angajamentul instituției bancare de finanțare a proiectului complementar.

În acest caz, proiectele în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare, complementare activităților Cererii de finanțare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la data de 31.12.2023 (se vor vedea clauzele specifice din Anexa 3.2.5).



Verificarea unor condiții de eligibilitate (reducerea traficului, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ etc.) se poate realiza, cumulat, la nivel de proiecte complementare¹⁶ (de ex. proiect privind construirea rețelei de piste pentru biciclete și proiect complementar privind crearea de sisteme de închiriere de biciclete), pentru aceeași arie de studiu.

Pot exista și situații combinate (a. b. și/sau c.), conform descrierii de mai sus, de la litera i.

De asemenea, proiectele/activitățile complementare pot viza atât investițiile de la litera i. ***Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează componentele principale ale sistemului de transport public de călători, respectiv componente de infrastructură de transport public (infrastructură rutieră, cale de rulare tramvai, rețea de troleibuz), componente ale sistemului de managementul traficului (dacă este cazul) și/sau mijloace de transport aferente sistemelor de transport public de călători (minimum), cât și de la litera ii. Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează alte investiții decât cele privind componentele principale ale sistemului de transport public de călători de la litera i.*** (prezentate separat în scopul clarificării posibilelor situații), atât timp cât acestea se completează și contribuie împreună la atingerea obiectivului general de îmbunătățire a transportului public și/sau a modurilor nemotorizate, de reducere a numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și, implicit, de reducere a emisiilor de echivalent CO₂ din transport, din același areal al orașului/municipiului.



Toate activitățile/măsurile/proiectele complementare, conform precizărilor din cererea de finanțare analizată, de care depinde atingerea rezultatelor acesteia, se vor realiza până la data de 31.12.2023.

➤ **iii. Caracterul integrat al Cererii de finanțare**

În Cererea de finanțare analizată se va prezenta în mod obligatoriu abordarea integrată a acesteia cu alte proiecte aferente O.S. 3.2, ***dacă solicitantul propune mai multe proiecte prin Obiectivul specific 3.2, aflate în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanțare/finalizate, cu accent, în funcție de tipul activităților proiectului, pe prezentarea abordării integrate a proiectelor ce vizează încurajarea transferului modal către sistemele de transport public de călători și/sau către modurile nemotorizate de transport. De asemenea, se poate prezenta caracterul integrat al cererii de finanțare analizate cu proiecte finanțate din O.S. 4.1 al POR 2014-2020 sau alte fonduri ESI.***

În caz că solicitantul propune doar un proiect în cadrul O.S 3.2, se va prezenta abordarea integrată a Cererii de finanțare cu proiecte finalizate/în implementare/depuse sau propuse la finanțare din alte surse decât O.S. 3.2., inclusiv alte fonduri ESI, cu relevanță pentru transportul public de călători și/sau modurile nemotorizate. Se pot avea în vedere proiectele din scenariile „A face minimum” și „A face ceva” din P.M.U.D.

¹⁶ Dacă este cazul, respectiv dacă solicitantul stabilește realizarea unui studiu de trafic ce vizează proiecte complementare din aceeași arie de studiu;

Domeniile de intervenție

Având în vedere domeniile de intervenție aferente Obiectivului Specific 3.2 din POR 2014-2020¹⁷, preluate din Anexa I a *Regulamentului (UE) nr. 215/2014*¹⁸, activitățile sprijinite prin O.S. 3.2 sunt prezentate succint mai jos în corespondență cu codurile aferente¹⁹.

Codurile stabilite pentru Obiectivul specific 3.2 în cadrul POR 2014-2020 sunt menționate și în *Anexa 3.2.1. - Instrucțiuni de completare a cererii de finanțare în MySMIS*, punctul 29. *Buget - Câmp de intervenție*.

Activitățile de mai jos sunt detaliate în secțiunea 4.3.1.1 din prezentul ghid.



Notă: În cadrul ghidului, investițiile referitoare la transportul public urban vizează transportul public local sau zonal de călători (în cazul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca scop serviciul de transport public de călători). Doar acolo unde se specifică în ghid și fără a afecta regulile de ajutor de stat, sunt permise unele investiții punctuale privind transportul județean de călători (stațiile de transport de călători utilizate în comun cu transportul public local/zonal).

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

Mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Achiziționarea de material rulant (tramvaie) - Codul 043;
- ✓ Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie) - Codul 043;
- ✓ Achiziționarea de troleibuze - Codul 043;
- ✓ Achiziționarea de autobuze - Codul 043;

Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public de călători

- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric - Codul 043;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă - Codul 043;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea stațiilor de transport public (tramvai, troleibuz, autobuz urban) - Codul 043;
- ✓ Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) - Codul 044;
- ✓ Crearea/modernizarea/reabilitarea/extinderea de benzi separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public de călători - Codul 043;

¹⁷ A se vedea POR 2014-2020, Axa prioritară 3, Tabelul Dimensiunea 1 - Domeniul de intervenție;

¹⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 215/2014 al Comisiei din 7 martie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, în ceea ce privește metodologiile privind sprijinul pentru obiectivele legate de schimbările climatice, stabilirea obiectivelor de etapă și a țintelor în cadrul de performanță și nomenclatura categoriilor de intervenție pentru fondurile structurale și de investiții europene;

¹⁹ În cadrul Cererii de Finanțare completate în MySMIS (a se vedea Anexa 3.2.1) se vor stabili cheltuielile aferente fiecărui cod;

- ✓ Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, în vederea construirii/modernizării/extinderii benzilor dedicate pentru transportul public de călători, a construirii/modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere - Codurile 032/034 (partea carosabilă)/ 043 (benzi dedicate și separate pentru transportul public urban)/ 090 (piste pentru biciclete și trasee pietonale) etc, după caz;

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

- ✓ Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a automobilelor electrice și electrice hibride - Codul 083;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete - Codul 090;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-rental”/„bike-sharing”) - Codul 043 (pentru echipamente și mijloace de transport - biciclete);
- ✓ Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale - Codul 090;
- ✓ Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone - Codul 044;

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI) - Codul 044;
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport - Codurile 032/034, după caz;
- ✓ Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - Codul 083;
- ✓ Construirea parcarilor de transfer la transportul public urban de tip „park and ride” - Codul 043;

Proiectele propuse la finanțare (activitățile/sub-activitățile/măsurile componente ale acestora), ce cuprind activitățile/sub-activitățile eligibile enumerate mai sus, trebuie să fie justificate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.)²⁰ și să se regăsească în scenariul optim selectat „A face ceva” al P.M.U.D. Astfel, o activitate eligibilă orizontală, asociată celor trei categorii de activități de mai sus, este reprezentată de elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) la nivel de arie de studiu stabilită conform prevederilor legale în vigoare (se va vedea și Anexa 3.2.6, în ceea ce privește cheltuielile eligibile aferente acestui document strategic).

Activități/proiecte care nu sunt sprijinite prin O.S. 3.2

Atenție!

Pentru clarificare, enumerăm o serie de sub-activități/activități sau proiecte ne-eligibile în cadrul O.S. 3.2:



- ✓ Nu sunt eligibile sub-activitățile²¹/activitățile/proiectele care urmăresc, în mod prioritar, fluidizarea traficului autoturismelor și reducerea congestiei acestora;
- ✓ Nu sunt eligibile sub-activitățile/activitățile/proiectele care vor conduce, în mod prioritar, la încurajarea și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea transportului cu

²⁰ A se vedea și POR 2014-2020, SFC martie 2016, p.129-130;

²¹ Singura excepție este reprezentată de sub-activitatea *Construirea/modernizarea/reabilitarea benzilor (partea carosabilă)* din activitatea 10, categoria A, în vederea configurării/reconfigurării infrastructurii rutiere cu benzi dedicate pentru transportul public;

autoturismele (creșterea vitezei acestora, îmbunătățirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părții carosabile utilizate în mod prioritar de autoturisme etc), întrucât, contrar obiectivului specific urmărit, acestea vor contribui la creșterea utilizării transportului privat și a emisiilor de echivalent CO₂.

- ✓ Nu sunt eligibile sub-activitățile/activitățile care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, în vederea descurajării utilizării transportului privat cu autoturisme;
- ✓ Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea utilizării transportului privat în aria de studiu a proiectului și/sau în afara acesteia;
- ✓ Nu sunt eligibile proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane. Această activitate trebuie să reprezinte doar o activitate complementară în cadrul proiectelor care urmăresc îmbunătățirea transportului public;
- ✓ Nu sunt eligibile sub-activitățile/activitățile de construire/reabilitare/modernizare a pasajelor și podurilor, indiferent de destinația acestora (pietonal/biciclete/rutier/traseu dedicat pentru transportul public etc), dacă acestea nu fac parte dintr-un proiect/activitate de construire/reabilitare/modernizare a unui traseu pietonal/biciclete/transport public etc.

Se vor avea în vedere inclusiv condiționările cu privire la activitățile proiectelor din secțiunea 4.3.1.1 a prezentului ghid.

Astfel, după cum s-a menționat mai sus, se va avea în vedere faptul că proiectele care contribuie doar la îmbunătățirea vitezei de deplasare/fluidizarea traficului autoturismelor participante la traficul rutier (de ex. proiecte/activități ce vizează doar îmbunătățirea părții carosabile a străzilor în beneficiul transportului privat cu autoturisme), nu sunt sprijinite în Obiectivul specific 3.2 și, prin urmare, nu sunt eligibile. Astfel, chiar dacă, aparent, investițiile din asemenea proiecte ar putea determina o ușoară reducere a emisiilor de CO₂ în condițiile menținerii acelorași fluxuri de trafic, în fapt, pe termen scurt și mediu, asemenea investiții vor genera un trafic rutier suplimentar, ca urmare a condițiilor îmbunătățite pentru deplasarea²² motorizată. Astfel, investițiile privind partea carosabilă a infrastructurii rutiere pot fi eligibile, cu respectarea condițiilor de eligibilitate stabilite în cuprinsul ghidului, dacă acestea urmăresc îmbunătățirea transportului public de călători și încurajarea transferului modal²³ către acesta.



În cadrul acestei priorități de investiții nu sunt sprijinite în mod direct activitățile/măsurile care ar putea conduce la scăderea **traficului rutier de tranzit** de pe drumurile naționale/județene cu trafic intens, ce traversează municipiile analizate. Aceste tipuri de investiții (de ex. șoselele ocolitoare) pot fi finanțate doar prin Prioritățile de investiții ce derivă din **Obiectivul Tematic 7** - "Promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore".

²² A se vedea ghidul [guidance_urbanmobility.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/legislation/guidance/) de la adresa: http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/legislation/guidance/;

²³ În POR SFC martie 2016, p. 125: „În concordanță cu politicile UE de reducere a CO₂ în toate zonele urbane contribuția așteptată la obiectivul menționat, respectiv sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele, va fi asigurată prin scăderea emisiilor de noxe provenite din transport, respectiv oferirea opțiunilor de transport alternativ și descurajarea utilizării autoturismelor personale, orașele devenind astfel spații mai bune de trăit pentru cetățeni.”

1.5. Indicatorii priorității de investiții/obiectivului specific

Indicatorii de rezultat specifici programului, pe obiectiv specific (pentru FEDR și Fondul de Coeziune)

- ✓ 1S9 - Pasageri transportați în transportul public urban în România (nr. pasageri)²⁴;
- ✓ 1S10 - Emisii GES provenite din transportul rutier (mii tone echivalent CO₂/an)²⁵;

Indicatorii de realizare comuni și specifici programului²⁶

- ✓ CO15 - Lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou²⁷ noi sau îmbunătățite (km cale simplă)²⁸;
- ✓ 1S11 - Operațiuni (proiecte) implementate destinate transportului public și nemotorizat (nr. operațiuni);
- ✓ 1S12 - Operațiuni (proiecte) implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat) (nr. operațiuni);

Operațiunile (proiectele) implementate destinate transportului public și nemotorizat se referă la proiectele care vizează activități din categoriile „A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban” și/sau „B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat”.

Operațiunile (proiectele) implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂ (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat) se referă la proiectele care vizează activități din categoria „C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană”.

În cazul unor proiecte integrate ce conțin activități din ambele tipuri de operațiuni (*Operațiuni implementate destinate transportului public și nemotorizat și Operațiuni implementate destinate reducerii emisiilor de CO₂*), stabilirea încadrării proiectului într-unul din cei doi indicatori aferenți se va stabili pe baza unui calcul pro-rata. Astfel, încadrarea unui proiect cu activități din categorii diferite (A. și/sau B. și C.), dar integrate, într-unul din cei doi indicatori urmăriți se stabilește în funcție de depășirea pragului de 50% din valoarea eligibilă a proiectului în cauză, de către valoarea eligibilă cumulată a activităților aferente uneia din cele două tipuri de operațiuni menționate.



Dacă în perioada de implementare a proiectului, după derularea procedurilor de achiziții publice, se va modifica încadrarea proiectului în indicatorii 1S11 și 1S12, se va proceda la actualizarea secțiunii corespunzătoare din cererea de finanțare, conform prevederilor contractului de finanțare.

Indicatorii de realizare comuni și specifici programului vor face obiectul monitorizării implementării și performanței investițiilor propuse prin proiect, iar neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a acestora poate conduce la recuperarea finanțării proporțional cu gradul de neîndeplinire, în conformitate cu prevederile OUG nr. 66/2011.

²⁴ Valoarea indicatorului pentru anul 2023 va fi furnizată de către Institutul Național de Statistică (INS);

²⁵ Valoarea indicatorului pentru anul 2023 va fi furnizată de către Ministerul Mediului (MM);

²⁶ Sursa anuală a datelor pentru acești indicatori sunt: Rapoartele de monitorizare POR-MYSMIS;

²⁷ În cadrul POR nu se finanțează sistemele de transport cu metroul. Indicatorul comun este preluat din *Anexa I - Indicatori de realizare comuni privind sprijinul FEDR în cadrul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă* (articolul 6) la Regulamentul (UE) nr. 1301/2013

²⁸ Aplicabil doar pentru Regiunea București-Ilfov;



Indicatorii de realizare vor fi preluați în cererea de finanțare completată în MySMIS (Secțiunea *Indicatori prestabiliți*).

NOTĂ(*): Nu se accepta identificarea și cuantificarea în cadrul cererii de finanțare a altor indicatori în afara celor menționați în cadrul secțiunii 1.5.

1.6. Rezultatele așteptate

1.6.1. Rezultatele așteptate generale

Pentru o monitorizare mai exactă a Cererilor de finanțare în cadrul POR, în toate proiectele se vor menționa rezultatele așteptate ca urmare a realizării acestora.

Unul din aceste rezultate așteptate, ce va fi menționat în mod obligatoriu în fiecare Cerere de finanțare, este:

- ✓ Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO₂/an)²⁹;

Cuantificarea valorilor acestui rezultat se va realiza conform tabelului de mai jos:

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului (anul de bază) ³⁰	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării ³¹ proiectului	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare
Scenariul „fără proiect”			
Scenariul „cu proiect”			
Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO ₂ /an) ³²			

De asemenea, se vor menționa rezultatele așteptate cu referire la creșterea estimată a numărului de pasageri/bicicliști/pietoni³³, după caz, care utilizează sistemele de transport public și/sau infrastructura/sistemele pentru deplasări nemotorizate create/modernizate/reabilitate/extinse, astfel:

- ✓ Creșterea estimată a numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători construite/modernizate/extinse (nr. pasageri); și/sau
- ✓ Creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează piste/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse; și/sau

²⁹ Valorile vor fi obținute prin utilizarea *Instrumentului de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor* sau a modulului specific din modelul de transport, după caz (a se vedea secțiunea 5.1.4 și criteriul 4.3.1.9)

³⁰ Pentru anul de bază, se pot înregistra aceleași valori pentru scenariul „fără proiect” și „cu proiect”.

³¹ Sau primul an de operare;

³² Diferența dintre scenariile „fără proiect” și „cu proiect”.

³³ Valorile se vor prelua din Studiul de trafic;

- ✓ Creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează traseele/zonle pietonale/semi-pietonale construite/modernizate/extinse;

Cuantificarea valorilor acestor rezultate așteptate se va realiza conform tabelului de mai jos:

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării ³⁴ proiectului	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare
Scenariul „fără proiect”			
Scenariul „cu proiect”			
Creșterea anuală estimată			



Rezultatele așteptate generale vor fi completate în cererea de finanțare din MySMIS (Secțiunea 9. *Rezultatele așteptate*).

Valorile preconizate trebuie să fie realiste, realizabile și măsurabile.



Observație: În cererea de finanțare, secțiunea *Rezultatele așteptate*, se va specifica dacă rezultatele așteptate generale menționate corespund doar cererii de finanțare analizate sau acesteia și a unui/unor proiecte complementare din aceeași arie de studiu, conform mențiunilor din secțiunea 1.4.

NOTĂ(*): Nu se accepta identificarea și cuantificarea în cadrul cererii de finanțare a altor *Rezultatele așteptate generale* în afara celor menționate în cadrul secțiunii 1.6.1.

1.6.2 Rezultatele așteptate în funcție de activitățile proiectului

În cadrul fiecărei Cereri de Finanțare se vor menționa rezultatele așteptate în corelare cu activitățile propuse prin proiect.



Rezultatele așteptate în funcție de activitățile proiectului vor fi completate în cererea de finanțare din MySMIS (Secțiunea 9. *Rezultatele așteptate*).
Valorile preconizate trebuie să fie realiste, realizabile și măsurabile.

Aceste posibile rezultate așteptate în funcție de activitățile proiectului sunt enumerate mai jos.

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

³⁴ Sau primul an de operare;

- ✓ Tramvaie/troleibuze/autobuze achiziționate (nr./set), după caz;
- ✓ Tramvaie existente modernizate (nr./set);
- ✓ Lungimea liniilor de tramvai construite/modernizate/reabilitate/extinse (km), după caz;
- ✓ Lungimea liniilor de troleibuz construite/modernizate/reabilitate/extinse (km), după caz;
- ✓ Stații de reîncărcare electrică achiziționate/instalate/construite pentru autobuzele alimentate electric (nr.);
- ✓ Depouri/autobaze pentru transportul public urban construite/modernizate/reabilitate/extinse (nr.), după caz;
- ✓ Stații de transport public construite/modernizate/reabilitate (nr.), după caz;
- ✓ Sisteme de e-ticketing create/modernizate/extinse (nr.), după caz;
- ✓ Lungimea benzilor separate pentru vehiculele de transport public construite/modernizate/reabilitate/extinse (km), după caz;
- ✓ Lungimea/Suprafața infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) configurate/reconfigurate pe care se suprapun benzi separate ale transportului public de călători construite/extinse/reabilitate/modernizate (km/kmp), după caz;

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

- ✓ Stații/puncte de reîncărcare a automobilelor alimentate electric achiziționate și instalate (nr.);
- ✓ Lungimea pistelor/traseelor de biciclete construite/modernizate/extinse (km), după caz;
- ✓ Sisteme de închiriere de biciclete („bike-sharing”/”bike rental”) create/modernizate/extinse (nr.), după caz;
- ✓ Lungimea/suprafața traseelor/zonelor pietonale/semi-pietonale construite/modernizate/extinse (km/kmp), după caz;
- ✓ Sisteme instalate de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone (nr.);

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

- ✓ Sisteme de managementul traficului, precum și alte sisteme de transport inteligente create/modernizate/extinse (nr.), după caz;
- ✓ Lungimea/Suprafața infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) utilizate prioritar de transportul public de călători în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transport construite/reabilitate/modernizate (km/kmp), după caz;
- ✓ Aliniamente de arbori și arbuști plantați (nr., km, nr./km);
- ✓ Parcări de transfer de tip „park and ride” construite (nr./nr.locuri);

Cuantificarea valorilor acestor rezultate așteptate se va realiza conform tabelului de mai jos:

Rezultat așteptat	Valoare la începutul implementării proiectului	Valoare estimată la finalul implementării proiectului

1.7 Rata cofinanțării acordate în cadrul apelurilor de proiecte

În cadrul celor trei apeluri de proiecte, pentru întocmirea bugetului cererii de finanțare, se vor lua în calcul următoarele rate de cofinanțare:

- A. Pentru regiunea București-Ilfov, rata de cofinanțare acordată prin Fondul European de Dezvoltare Regională este de 80% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, iar rata de cofinanțare din bugetul de stat reprezintă 18% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului.
- B. Pentru fiecare din celelalte 7 regiuni de dezvoltare, rata de cofinanțare acordată prin Fondul European de Dezvoltare Regională este de 85% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, iar rata de cofinanțare din bugetul de stat reprezintă 13% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului.

Pentru proiectele depuse în cadrul prezentelor apeluri de proiecte, cofinanțarea din partea solicitantului este de minim 2% din valoarea cheltuielilor eligibile, indiferent de regiunea de dezvoltare în care se implementează.

2. INFORMAȚII APEL DE PROIECT

2.1. Tipul apelurilor

Prin prezentul Ghid specific se lansează apelurile de proiecte cu nr. POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (pentru regiunile NE, SE, SM, SV, V, NV, C), POR/2017/3/3.2/1/BI (pentru regiunea BI) și POR/2017/3/3.2/1/ITI (pentru Zona de Investiție Teritorială Integrată Delta Dunării) din Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2. Aceste apeluri sunt necompetitive, cu depunerea la termen a Cererilor de finanțare, iar evaluarea acestora se va desfășura conform principiului "primul venit, primul servit".

Proiectele pot fi depuse doar în perioada menționată în cadrul secțiunii 2.2 a prezentului document.

2.2 Perioada de depunere a proiectelor

Data lansării cererii de proiecte: 20 iulie 2017

Data și ora de începere a depunerii de proiecte: 20 septembrie 2017, ora 12.00.

Data și ora de închidere a depunerii de proiecte: 20 martie 2018, ora 12.00.

Cele trei apeluri au aceeași perioadă de depunere a proiectelor.



În cadrul acestor apeluri, o cerere de finanțare respinsă într-una din etapele procesului de evaluare, selecție și contractare, se poate redepona în cadrul aceluiași apel.

2.3. Modalitatea de depunere a proiectelor

În cadrul prezentului apel de proiecte, cererile de finanțare se vor depune exclusiv prin aplicația electronică MySMIS, disponibilă la adresa web <http://www.fonduri-ue.ro/mysmis>, doar în intervalul menționat la secțiunea 2.2 de mai sus.

Data depunerii cererii de finanțare este considerată data transmiterii aplicației prin sistemul electronic MySMIS.



Cererile de finanțare depuse prin sistemul MySMIS, se vor transmite sub semnătură electronică extinsă, certificată în conformitate cu prevederile legale în vigoare, a reprezentantului legal al solicitantului/liderului de parteneriat, după caz.

În cazul proiectelor implementate în parteneriat, declarațiile reprezentanților legali ai partenerilor vor fi semnate olograf de către aceștia și se vor transmite sub semnătură electronică extinsă, certificată în conformitate cu prevederile legale în vigoare, a reprezentantului legal al liderului de parteneriat.

Astfel, documentele anexate la cererea de finanțare vor fi încărcate în copie format pdf. sub semnătură electronică extinsă certificată. Documentele anexate vor fi scanate integral, denumite corespunzător, ușor de identificat și lizibile.

2.4. Valoarea minimă și maximă a unui proiect

Valoarea totală eligibilă a cererii de finanțare se încadrează în următoarele limite minime și maxime:

Valoarea minimă eligibilă: 500.000 euro*;

Valoarea maximă eligibilă³⁵:

- 5 milioane euro pentru orașele/municipiile cu o populație mai mică sau egală cu 20.000³⁶ de locuitori;
- 10 milioane euro pentru orașele/municipiile cu o populație de peste 20.000³⁷ de locuitori;

Pentru Municipiile București și Tulcea, valoarea maximă eligibilă:

- 20 milioane euro;
- Ca excepție, pentru Municipiul București, valoarea maximă eligibilă pentru o Cerere de finanțare depusă în cadrul O.S. 3.2: 40 milioane euro;

În situația unei Cereri de finanțare depuse de către un parteneriat, valoarea maximă eligibilă a Cererii de Finanțare va fi determinată de orașul/municipiul eligibil în cadrul O.S. 3.2 cu cea mai mare populație, sub condiția că vor fi implementate activități din proiect inclusiv pe teritoriul acestuia.

Cursul valutar la care se va calcula încadrarea în respectivele valori minime și maxime este cursul inforeuro din luna publicării ghidului specific, respectiv luna iulie 2017: 1 euro=4,5744 lei.

Acest curs va fi utilizat până la semnarea contractului de finanțare.

*Criteriul cu privire la valoarea minimă a investiției nu se menține pe perioada de implementare și durabilitate a investiției.

³⁵ Sumele cu care se depășesc valorile maxime eligibile ale unui proiect, pe categorii de solicitanți, sunt cheltuieli ne-eligibile și vor fi suportate de solicitanții de finanțare;

³⁶ Prin excepție de la prevederile Ghidului general, datele privind numărul populației solicitanților vor fi preluate din anul anterior deschiderii apelurilor de proiecte, respectiv din anul 2016, pe de site-ul <http://www.insse.ro/cms/ro>, secțiunea Tempo-Online - tutorial;

³⁷ Idem;

2.5. Alocarea apelurilor de proiecte

Alocarea financiară totală pentru aceste trei apeluri de proiecte aferente Obiectivului specific 3.2 este de 495.576.365 Euro (FEDR+BS). Alocarea financiară dedicată apelului POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI este de 317.698.530 Euro (FEDR+BS), pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/BI - alocarea financiară este de 136.647.706 Euro (FEDR+BS), iar pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/ITI, alocarea financiară este de 41.230.129 Euro (FEDR+BS).

Această alocare (FEDR+BS) este detaliată pe regiuni de dezvoltare/Zona ITI DD, astfel:

Regiunea de dezvoltare/Zona ITI DD	NE	SE	SM	SV	V	NV	C	BI	ITI DD
Alocarea în cadrul apelurilor de proiecte (FEDR+BS) (Euro - 100%) ³⁸	55.629.013	47.210.001	50.005.749	38.028.514	37.393.117	45.526.199	43.905.937	136.647.706	41.230.129
Alocarea în cadrul apelurilor de proiecte (FEDR+BS) (Lei - 100%)	254.469.355	215.957.431	228.746.296	173.957.634	171.051.074	208.255.046	200.843.317	625.081.267	188.603.104

Pentru transformarea din euro în lei a alocării în aplicația MySMIS este utilizat cursul inforeuro din luna publicării ghidului specific, respectiv luna iulie 2017: 1 euro=4,5744 lei.

În funcție de evoluția generală a Axei prioritare 3, Obiectivul specific 3.2, AM POR va stabili modalitatea de aplicare a prevederilor art. 12 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015, cu modificările și completările ulterioare, în conformitate cu regulile de evaluare, selecție și contractare stabilite prin ghid.

2.6. Solicitanții de finanțare în cadrul apelurilor de proiecte

Beneficiarii proiectelor depuse în cadrul apelurilor aferente Obiectivului specific 3.2 pot fi:

- ✓ **Unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii**, definite conform Legii nr. 215/2001 a administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare și constituite potrivit Legii nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată, cu excepția celor 39 municipii reședință de județ eligibile în cadrul Axei prioritare 4 - „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”;
- ✓ **Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2;**
- ✓ **Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2 cu UAT comune din zona funcțională a acestor orașe/municipii și care îndeplinesc condiția cu**

³⁸ Fără rezerva de performanță;

privire la vecinătatea teritorială față de aceste orașe/municipii eligibile și/sau cu Sectoarele Municipiului București (pentru apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/BI) și/sau cu Unitatea administrativ-teritorială județul (în care orașele/municipiile/comunele partenere sunt situate) și/sau cu instituții publice din subordinea UAT orașe/municipii/parteneri eligibili care au în administrare infrastructura rutieră, ce face obiectul proiectului.

În funcție de **activitățile eligibile realizate**, pentru **sistemele de transport public cu tramvaiul**, doar UAT Municipiul București și parteneriatele formate cu UAT Municipiul București sunt solicitanți eligibili, iar pentru **sistemele de transport public cu troleibuzul**, doar UAT municipii și parteneriatele formate cu UAT municipii sunt solicitanți eligibili.



În situația în care UAT județul este membră a unei ADI având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, se vor avea în vedere prevederile art. 10, alin. 6 lit. b din Legea nr. 51/2006 actualizată, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la proprietarul bunurilor aferente investițiilor comune în sistemele de transport public realizate în UAT-urile membre ale ADI.



Încheierea parteneriatelor este justificată prin realizarea în comun a unor investiții ce sunt/vor fi deținute și utilizate de toți partenerii implicați.

Nu există limitări cu privire la numărul partenerilor, iar liderii de parteneriat pot fi reprezentați de UAT oraș/municipiu/județ, după caz.

Pe teritoriul UAT comune din zona funcțională, parteneri în proiect și incluse în zona de studiu a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent orașului/municipiului eligibil, dar și pe teritoriul satelor aparținătoare ale orașului/municipiului, se vor putea realiza **investiții comune** cu orașul/municipiul, ce vizează doar următoarele activități eligibile: construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete/pentru pietoni, construirea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete, construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric (tramvai, troleibuz), construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea benzilor exclusive pentru transportul public, achiziția de tramvaie/troleibuze/autobuze și înființarea de trasee de transport public, în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea și secțiunea 3.2. Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat), precum și alte tipuri de investiții complementare privind transportul public/moduri nemotorizate (ce sunt detaliate în secțiunea 4.3.1.1 din prezentul ghid: stații de transport public, depouri/autobaze, amplasarea de parcuri de transfer de tip „park and ride” etc).

Se va avea în vedere faptul că în cazul proiectelor depuse de parteneriate dintre unități administrativ-teritoriale, pentru realizarea investițiilor comune în sistemele de transport public de călători, descrise mai sus, vor trebui respectate inclusiv condițiile art. 5, alin. (2), lit. b din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv va trebui probată existența unei Asociații de dezvoltare intercomunitară (ADI) având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, în etapa de pre-contractare. În mod evident, această Asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI) va include UAT-urile din parteneriatul constituit în vederea depunerii și implementării acestor cereri de finanțare, care, vor mandata ADI pentru încheierea contractului de servicii publice de transport public de călători cu un operator de transport.



În situația în care liderul de parteneriat/un partener al solicitantului de finanțare pentru proiecte de investiții comune în sistemele de transport public și totodată membru al unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători se retrage din asociație sunt aplicabile prevederile art. 10, alin. 11, cap. II din Legea nr.

51/2006 republicată *), cu modificările și completările ulterioare ³⁹, precum și ale contractului de finanțare.

2.7. Specificul proiectelor ce pot fi depuse în cadrul apelurilor de proiecte

Solicitanții care se încadrează în condițiile de conformitate și eligibilitate prevăzute în prezentul ghid pot depune mai multe cereri de finanțare integrate în cadrul O.S 3.2. Pentru prima Cerere de Finanțare depusă de un solicitant se va parcurge etapa de verificare a conformității administrative și a admisibilității Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.), utilizându-se Anexa 3.2.2.a la prezentul ghid. Pentru apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, dacă P.M.U.D. a fost declarat conform și admisibil în apelul nr. POR/2017/3/3.2/1/SUERD, nu mai este necesară verificarea P.M.U.D în apelul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI.

În ceea ce privește P.M.U.D., potrivit Normelor metodologice⁴⁰, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016, acesta este documentul de planificare strategică și de modelare a mobilității și a nevoilor de transport ale persoanelor și mărfurilor, complementar Strategiei de dezvoltare teritorială și a Planului urbanistic general (P.U.G.).

În elaborarea acestor planuri de mobilitate se va ține seama, în principal, de conținutul art. 15-16 din Normele metodologice amintite anterior, cum ar fi: determinarea ariei de studiu și aprobarea P.M.U.D. (art. 15, alin. (4) și (7)), necesitatea corelării P.M.U.D. cu P.U.G. (art. 15, alin. (4) și (8)), colectarea datelor privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă, inclusiv prin efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion de minimum 1% din numărul total al populației zonei de studiu), realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate, realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință (UTR) (art. 15, alin. (9)), procesul participativ și consultativ (art. 15, alin. (12)), obiectivele P.M.U.D. (art. 15, alin. (13)), ariile de intervenție ale P.M.U.D. (art. 15, alin. (14)), Conținutul-cadru al P.M.U.D (art. 16).

În ceea ce privește conținutul-cadru, se poate avea în vedere Anexa 3.2.7 - *Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă*.

După cum reiese și din art. 15 alin. (13) din Normele metodologice, P.M.U.D. urmărește atingerea a 5 obiective principale (transformate în cuprinsul P.M.U.D. în criterii de analiză a impactului actual și viitor al mobilității), inclusiv reducerea impactului negativ asupra mediului, respectiv:

- ✓ Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri („eficiență economică”);
- ✓ Reducerea necesităților de transport motorizat, a poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie („impactul asupra mediului”);
- ✓ Asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității („accesibilitate”);
- ✓ Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație („siguranță”);
- ✓ Îmbunătățirea atractivității și calității mediului urban („calitatea vieții”).

Proiectele individuale sau activitățile/măsurile componente ale proiectelor individuale propuse la finanțare prin Obiectivul specific 3.2 al POR 2014-2020 trebuie să fie justificate în cadrul P.M.U.D. aferent orașului/municipiului/zona de studiu (de ex. să se identifice în cadrul P.M.U.D. problemele cărora li se

³⁹ A se vedea art. 10, alin. 6, cap II din Legea nr. 51/2006 republicată *), cu modificările și completările ulterioare;

⁴⁰ A se vedea art. 15 și 16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016;

adresează proiectul/activitățile și măsurile componente ale acestuia, abordarea integrată a proiectului cu alte proiecte din cadrul scenariului optim selectat din P.M.U.D., prioritățile stabilite în P.M.U.D. cărora le răspunde proiectul, impactul preliminar al proiectului etc.) și să se regăsească în cadrul scenariului optim selectat "A face ceva" al P.M.U.D.

Prioritizarea proiectelor la finanțare de către solicitant prin Prioritatea de Investiții 4e, O.S. 3.2 a POR 2014-2020, ar trebui să fie analizată și justificată încă din cadrul P.M.U.D., ținând seama de gradul în care proiectele contribuie la atingerea tuturor celor 5 obiective ale P.M.U.D, cu accent pe atingerea obiectivului privind protecția mediului înconjurător.

Pentru a fi prioritate la finanțare de către solicitant, investițiile propuse prin proiect ar trebui să vizeze arealele din orașe/municipii cu niveluri de emisii de echivalent CO₂ ridicate, generate de transportul rutier de la nivel urban (areale cu niveluri ridicate ale mediilor zilnice anuale ale traficului, congestii, întârzieri în trafic etc.) și să determine, în principal, îmbunătățirea transportului public de călători, dar și a modurilor nemotorizate de transport, reducerea traficului rutier și a emisiilor de gaze cu efect de seră din aceste areale, prin descurajarea utilizării autoturismelor personale.

Referitor la sistemele de transport public, prin Prioritatea de investiții 4e sunt sprijinite în principal sistemele de transport public de călători cu tramvaiul (infrastructură și material rulant).

O condiție de eligibilitate este ca prin realizarea investițiilor prin Prioritatea de investiții 4e, ce vizează **sistemele de transport public de călători și modurile nemotorizate de transport**, să se reducă traficul rutier motorizat de la nivelul ariei de studiu a proiectului, fără a determina transferarea problemelor de trafic în afara acesteia. În acest sens, se va avea în vedere criteriul de eligibilitate de la secțiunea 4.3.1.8 din prezentul ghid. Astfel, se va avea în vedere ca participanților la traficul rutier inițial cu automobilul privat să li se creeze condițiile adecvate pentru a se orienta către transportul public urban de călători și/sau către modurile nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta și pe jos), devenite mai atractive/eficiente prin măsurile/activitățile implementate prin proiect/proiecte complementare.

Ținând seama de obiectivul specific urmărit, în proiectele depuse de solicitanți, în cadrul priorității de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2, va trebui să se demonstreze și să se cuantifice contribuția investițiilor propuse la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, respectiv reducerea emisiilor de echivalent CO₂, provenite din reducerea transportului rutier din arealul de influență al proiectului, fără a determina, după cum s-a menționat, transferarea acestuia în alte areale ale orașului/municipiului. Se va avea în vedere criteriul de eligibilitate de la secțiunea 4.3.1.9 din prezentul ghid.

Pe lângă măsurile privind infrastructura, emisiile de echivalent CO₂ pot fi ameliorate și printr-o serie de măsuri operaționale și organizaționale, identificate începând din Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, măsuri care vor fi solicitate în mod obligatoriu (a se vedea criteriul de eligibilitate 4.1.3.13) sau încurajate și punctate inclusiv în cadrul grilelor de evaluare tehnică și financiară ale proiectelor individuale.

Pentru anumite investiții asupra componentelor sistemelor de transport public urban de călători puse la dispoziția operatorului de transport public (a se vedea secțiunea 3.2.1 din prezentul ghid specific), este necesar ca între autoritatea locală competentă (UAT oraș/municipiu/asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători) și operatorul de transport să se încheie și să se prezinte un contract de servicii publice/hotărâre privind darea în administrarea a prestării serviciului, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare. De asemenea, în cazul proiectelor depuse de parteneriate dintre unități administrativ-teritoriale pentru realizarea investițiilor comune în sisteme de transport public de călători, vor trebui respectate condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, art. 5, alin. (2), lit. b, respectiv va trebui probată existența unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, în care UAT partenere sunt membre, în etapa pre-contractuală. Acestei ADI, UAT partenere trebuie să-i mandateze încheierea contractului de servicii publice cu operatorul de transport public de călători, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. În acest sens, se va avea în vedere criteriul de eligibilitate de la secțiunea 4.3.1.11 din prezentul ghid.

Pe teritoriul UAT comune din zona funcțională, parteneri în proiect și incluse în zona de studiu a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent orașului/municipiului eligibil, dar și pe teritoriul satelor aparținătoare ale orașului/municipiului, se vor putea realiza investiții comune, ce vizează doar anumite activități eligibile, conform secțiunii 2.6 din prezentul ghid. De asemenea, se va avea în vedere criteriul de eligibilitate de la secțiunea 4.3.1.10 din prezentul ghid, privind teritoriul eligibil.

3. PROIECTE GENERATOARE DE VENIT ȘI APLICAREA REGULILOR PRIVIND AJUTORUL DE STAT

3.1 Proiecte generatoare de venit

Proiectele finanțate în cadrul acestei priorități de investiții pot fi proiecte generatoare de venituri nete dacă se încadrează în prevederile art. 61 alin. 1 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013.

Metoda de calculare a venitului net actualizat al operațiunilor generatoare de venituri nete se va realiza în conformitate cu prevederile art. 15 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 480/2014 al Comisiei⁴¹. Perioada de referință aplicabilă sectorului de transport urban, în care se va calcula venitul net actualizat al proiectului este, conform Anexei I la Regulamentul Delegat (UE) nr. 480/2014 al Comisiei, de 25-30 de ani. Această perioadă de referință include perioada de implementare a proiectului.

Dacă este cazul, solicitantul va declara faptul că proiectul propus nu este considerat la momentul depunerii Cererii de finanțare/contractării ca fiind un proiect generator de venituri nete, conform prevederilor art. 61 din Regulamentul 1303/2013 (A se vedea prevederea din declarația de eligibilitate). În caz contrar, solicitantul va completa și anexa Modelul D - Metodă de calculare pentru proiectele generatoare de venit (metoda „funding gap”). În situația unui proiect generator de venituri, diferența dintre totalul costurilor eligibile actualizate și necesarul de finanțare („funding-gap”) va fi suportată de către solicitantul de finanțare. În conformitate cu prevederile art. 61, alin. (7)-(8) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, această metodă nu se aplică proiectelor al căror cost total eligibil nu depășește echivalentul a 1.000.000 euro⁴².

În cazul proiectelor care generează venituri nete în cursul implementării și care au o valoare totală eligibilă, înainte de estimarea sau identificarea veniturilor nete generate de proiect, sub 1.000.000 euro, se vor reduce veniturile nete care nu sunt luate în calcul în momentul încheierii contractului de finanțare din valoarea finanțării nerambursabile acordate, în conformitate cu art. 65 alin. (8) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, dar și cu art. 7 alin. (3) din Anexa I - *Condiții specifice*, Secțiunea I - *Condiții specifice aplicabile POR 2014-2020* din formatul de contract de finanțare⁴³.

Dacă veniturile generate de un proiect cu o valoare ce depășește echivalentul a 1.000.000 euro nu au putut fi estimate în mod obiectiv și/sau nu au putut fi estimate la data depunerii Cererii de finanțare și/sau au fost declarate ulterior de către Beneficiar sau constatate de către una dintre instituțiile abilitate conform

⁴¹ Regulamentul Delegat (UE) nr. 480/2014 al Comisiei din 3 martie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime;

⁴² La cursul inforeuro din luna publicării ghidului;

⁴³ Anexa 10.8 la Ghidul solicitantului - *Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare*;

legii, se vor aplica prevederile art. 61 alin. (6) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, precum și din Anexa I - *Condiții specifice*, Secțiunea I - *Condiții specifice aplicabile POR 2014-2020* din formatul de contract de finanțare.

3.2 Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat

3.2.1 Investiții privind transportul public local/zonal de călători

În cazul orașelor/municipiilor ale căror sisteme de transport public sunt puse la dispoziția operatorilor (de către orașe/municipii sau prin mandatarea Asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal), se va prezenta ca anexă obligatorie, la depunerea cererii de finanțare (a se vedea secțiunea 5.4.1, punctele 17.1 și 17.2A) sau în etapa de implementare (a se vedea secțiunea 5.4.1, punctul 17.3 și 17.2B, precum și secțiunea 6.7), un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/zonal de călători/ hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, conform cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007⁴⁴ și, după caz, ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare, în vederea realizării prin O.S. 3.2 a următoarelor **tipuri de investiții/activități**:

- ✓ Achiziționarea de material rulant (tramvaie);
- ✓ Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie);
- ✓ Achiziționarea de troleibuze;
- ✓ Achiziționarea de autobuze;
- ✓ Crearea/extinderea traseelor de transport public electric (tramvai, troleibuz, stațiilor de încărcare pentru autobuzele alimentate electric);
- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- ✓ Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);



Atenție! Pentru activitățile enumerate mai sus privind sistemele de transport public local, care intră sub incidența ajutorului de stat, **demararea lucrărilor**⁴⁵ se va realiza după depunerea cererilor de finanțare în My SMIS.



Atenție! Se recomandă ca în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători/hotărâri de dare în administrare să fie prevăzute investițiile propuse de solicitant (în principal UAT) cu privire la sistemele de transport public local de călători, finanțate prin O.S. 3.2 (mai ales cele prevăzute în secțiunea 3.2.1 din ghid), inclusiv sub forma unor condiții suspensive.

⁴⁴ A se vedea Grila 9, pagina 3, punctul 12 din Analytical Grids on the application of State aid rules to the financing of infrastructure projects http://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/state_aid_grids_2015_en.pdf;

⁴⁵ Se va vedea art. 2 - Definiții, punctul 23 din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat - „fie demararea lucrărilor de construcții în cadrul investiției, fie primul angajament cu caracter juridic obligatoriu de comandă pentru echipamente sau oricare alt angajament prin care investiția devine ireversibilă”.

Asigurarea conformității contractelor de servicii publice de transport local/zonal de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007⁴⁶ se va realiza în următoarele etape, astfel:

- ✓ **La momentul depunerii Cererii de finanțare** - condițiile obligatorii de îndeplinit din această etapă se regăsesc menționate în secțiunea 5.4.1 din acest ghid.
- ✓ **În etapa de implementare a contractului de finanțare** - condițiile obligatorii de îndeplinit se regăsesc menționate în secțiunea 6.7. din acest ghid.
- ✓ **În etapa de durabilitate a contractului de finanțare** - condițiile obligatorii pentru această etapă se regăsesc menționate în Anexa 3.2.5 - *Clauze contractuale specifice Obiectivului specific 3.2*

3.2.2 Alte investiții, decât cele privind transportul public urban de călători

Pentru alte investiții, decât cele privind sistemele de transport public local/zonal de călători, ce vor fi operate de către terțe părți după finalizare (alții decât solicitantul), transmiterea către aceștia a dreptului de exploatare a infrastructurii/bunurilor create/modernizate/reabilitate/extinse prin proiect pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare, pentru îndeplinirea activităților corespunzătoare obiectivelor proiectelor, se face prin procedură competitivă, transparentă și nediscriminatorie, în condițiile legii, precum și ale prevederilor art. 107 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Se vor avea în vedere clauzele din Anexa 3.2.5 - *Clauze contractuale specifice Obiectivului specific 3.2*.

În această situație se pot încadra următoarele activități:

- ✓ Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a automobilelor electrice și electrice hibride;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete;
- ✓ Construirea parcarilor de transfer de tip „park and ride” etc;

Pe perioada de implementare (dacă este cazul) și durabilitate a contractului de finanțare, în situația în care aceste investiții de mai sus vor fi operate de către solicitant sau de serviciile de interes public local aflate în subordinea acestuia, veniturile colectate pe seama utilizării investiției (de ex. prin bilete/tarife, publicitate etc.) nu vor depăși 50% din cheltuielile de exploatare ale investiției ce face obiectul proiectului, pentru a nu fi încălcate regulile privind ajutorul de stat. De asemenea, este responsabilitatea solicitantului ca la nivelul acestuia să existe un mecanism de control și verificare a tuturor costurilor și veniturilor, în scopul stimulării eficienței și evitării creșterii artificiale a costurilor.

4. CRITERII DE ELIGIBILITATE ȘI SELECȚIE

4.1 Eligibilitatea solicitanților și a partenerilor proiectelor (dacă este cazul)

Cererea de finanțare (inclusiv anexele/modelele la cererea de finanțare) completată de către solicitant, face obiectul verificării eligibilității solicitantului și a proiectului, pe baza criteriilor enumerate în

⁴⁶ Se are în vedere faptul că AMPOR nu are atribuții în domeniul reglementării transportului public local/zonal de călători și nici în domeniul concurenței;

continuare și incluse în Grila de verificare a conformității administrative și eligibilității, prevăzută în Anexa 3.2.2 la prezentul ghid sau pe baza criteriilor verificate în etapa pre-contractuală (a se vedea secțiunea 5.4.2) și implementare (secțiunea 6.7), după caz.

Criteriile de eligibilitate trebuie respectate de solicitant, după caz, începând cu data depunerii cererii de finanțare, în etapa de pre-contractare, precum și pe perioada de implementare și de durabilitate a contractelor de finanțare, în condițiile stipulate de acestea.

Pentru aplicarea și obținerea finanțării în cadrul Priorității de Investiții 4e, O.S. 3.2. al POR 2014-2020, solicitantul și proiectul trebuie să respecte toate criteriile de eligibilitate mai jos menționate, în termenele stabilite în prezentul ghid și anexele la acesta.

Solicitantul eligibil, în sensul prezentului ghid, reprezintă entitatea care îndeplinește cumulativ criteriile enumerate și prezentate în cadrul prezentei secțiuni.

1. Forma de constituire a solicitantului

Criteriul se interpretează în corelare cu secțiunea 2.6 din prezentul ghid (interpretare sistematică).

Solicitanții de finanțare pot fi:

- A. Unități administrativ-teritoriale orașe/municipii, cu excepțiile menționate în cadrul secțiunii 2.6, definite conform Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;



Atenție!

Solicitantul UAT oraș/municipiu își va păstra statutul de oraș (minimum) pe toată perioada de durabilitate a investiției, în caz contrar, beneficiarul are obligația contractuală de a returna finanțarea nerambursabilă acordată prin acest Obiectiv specific.

- B. Forme asociative - parteneriate, după cum s-a prezentat în secțiunea 2.6 din prezentul ghid, respectiv:
- ✓ **Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2;**
 - ✓ **Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2 cu UAT comune din zona funcțională a acestor orașe/municipii și care îndeplinesc condiția cu privire la vecinătatea teritorială față de aceste orașe/municipii eligibile și/sau cu Sectoarele Municipiului București (pentru apelul de proiecte nr. POR/2017/3/3.2/1/BI) și/sau cu Unitatea administrativ-teritorială județul (în care orașele/municipiile/comunele partenere sunt situate) și/sau cu instituții publice din subordinea UAT orașe/municipii/parteneri eligibili care au în administrare infrastructura rutieră, ce face obiectul proiectului.**

Se va corela cu secțiunea 2.6 din prezentul ghid.



Criteriile de eligibilitate ale solicitantului se aplică și partenerului, după cum este indicat în cadrul acestui capitol.

*În scopul constituirii parteneriatelor se încheie un **Acord de parteneriat**, în scopul implementării proiectului - conform Modelului C - Acordul de parteneriat.*

2. Solicitantul și/sau reprezentantul său legal, inclusiv partenerul și/sau reprezentantul său legal, dacă este cazul, **NU** se încadrează în niciuna din situațiile prezentate în Declarația de eligibilitate

Solicitantul și/sau reprezentantul său legal inclusiv partenerul și/sau reprezentantul său legal, dacă este cazul, NU se încadrează în niciuna din situațiile prezentate în Declarația de eligibilitate (model A din cadrul ghidului specific).

3. **Drepturi asupra imobilului, obiect al proiectului, la depunerea cererii de finanțare, în etapa de precontractare sau implementare, după caz, precum și pe o perioadă de minimum 5 ani de la data plății finale (așa cum reiese din documentele depuse), pentru care poate fi acordat dreptul de execuție a lucrărilor de construcții, în conformitate cu legislația în vigoare, la data emiterii Autorizației de construire**

În vederea respectării prevederilor art. 71 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, pentru proiectele care presupun realizarea de lucrări de construcție (numai cu autorizație de construire), solicitantul de finanțare trebuie să demonstreze și să prezinte documente care atestă drepturile de mai jos asupra imobilelor, în condițiile și termenele maxime (a se vedea secțiunea 5.4.1 - punctul 11, secțiunea 5.4.2 - punctul 6, secțiunea 6.7 - punctul 3), în caz contrar proiectul fiind respins. Solicitantul la finanțare poate să demonstreze următoarele drepturi:

- a) **Dreptul de proprietate publică/privată;**
- b) **Dreptul de administrare⁴⁷;**
- c) **Dreptul de suprafață;**

Din documentele privind drepturile reale asupra imobilului trebuie să reiasă faptul că dreptul respectiv este menținut pe toată perioada implementare și durabilitate a investiției.

Solicitantul trebuie să dețină/să fi deținut dreptul de execuție a lucrărilor de construire asupra imobilelor ce fac obiectul proiectului, conform legislației în vigoare, la data emiterii Autorizației de construire.

Nu sunt eligibile proiectele care propun exclusiv realizarea de lucrări de infrastructură fără autorizație de construire.

Prin imobil, în sensul Legii nr. 7/1996 *a cadastrului și a publicității imobiliare, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, se înțelege terenul, cu sau fără construcții, de pe teritoriul unei unități administrativ-teritoriale, care se identifică printr-un număr cadastral unic.

Dacă pe parcursul perioadei de implementare a contractului de finanțare sau în perioada de durabilitate a acestuia sunt afectate condițiile de construire/exploatare ale infrastructurii imobilului aferent proiectului, beneficiarul are obligația contractuală de a returna finanțarea nerambursabilă acordată, precum și alte penalități, dacă este cazul, în conformitate cu prevederile contractuale.

Nu se acceptă înscrierea provizorie a dreptului de administrare/suprafață menționat în cadrul acestei secțiuni.

Imobilele (în conformitate cu prezentul criteriu de eligibilitate), ce fac obiectul proiectului care implică execuția de lucrări de construcții, trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții începând de la momentul depunerii cererii de finanțare:

- ✓ să fie libere de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea și exploatarea operațiunii;
- ✓ să nu facă obiectul unor litigii având ca obiect dreptul invocat de către solicitant pentru realizarea proiectului, aflate în curs de soluționare la instanțele judecătorești;
- ✓ să nu facă obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

⁴⁷ În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Cu referire la condițiile de mai sus, nu vor conduce la respingerea cererii de finanțare din procesul de evaluare, selecție și contractare, acele limite ale dreptului de proprietate care nu sunt incompatibile cu realizarea activităților proiectului (de ex. servituți legale, servitutea de trecere cu piciorul, etc).

Garanțiile reale asupra imobilelor (ex. ipoteca etc.) sunt considerate în accepțiunea AMPOR incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul POR 2014-2020.

În accepțiunea AMPOR nu este considerată sarcină dreptul de administrare/ dreptul de folosință cu titlu gratuit înscris în cartea funciară în favoarea unei structuri aflate în subordinea solicitantului și care nu afectează condițiile de implementare și exploatare ale proiectului.

Nu este considerată sarcină punerea la dispoziția operatorului de transport public local de călători a sistemelor de transport public ce fac obiectul proiectului.

Fiecare caz în parte va fi analizat la nivelul OI în cadrul etapei de verificare a conformității administrative și eligibilității.



Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare din POR 2014-2020, pentru investiții în infrastructură, trebuie ca pe perioada de durabilitate:

- ✓ Să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- ✓ Să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar/administrator/superficiar al infrastructurii, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare;
- ✓ Să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

Aceste elemente constituie clauze în contractul de finanțare.

4. Drepturi asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri mobile⁴⁸, după caz, ce fac obiectul proiectului la momentul depunerii cererii de finanțare/în etapa precontractuală/de implementare, după caz, precum și pe o perioadă de minimum 5 ani de la data plății finale (așa cum reiese din documentele depuse)

În vederea respectării prevederilor art. 71 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, solicitantul la finanțare trebuie să demonstreze în condițiile și termenele maxime menționate în secțiunea 5.4.1 - punctul 11, secțiunea 5.4.2 - punctul 6, secțiunea 6.7- punctul 3, următoarele:

a) Dreptul de proprietate publică/privată asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri mobile, după caz, ce fac obiectul proiectului;

Pentru activitatea de modernizare a materialului rulant (tramvaielor) și pentru modernizarea/extinderea unor sisteme de transport inteligente (STI)-e-ticketing, managementul traficului etc. este obligatoriu ca solicitantul să dețină dreptul de proprietate publică/privată asupra tramvaielor sau bunurilor ce alcătuiesc sistemele existente, ce urmează a fi modernizate/extinse. În perioada de operare, pentru materialul rulant modernizat se vor avea în vedere prevederile legislației în vigoare⁴⁹ privind proprietatea.

Pentru alte tipuri de activități ce implică instalarea de echipamente în mijloacele de transport public (de ex. privind sistemele de e-ticketing, managementul traficului), solicitantul va dovedi fie că deține dreptul de proprietate publică/privată asupra mijloacelor de transport în care se instalează STI (și i se aplică condițiile de la această criteriu), fie că deține dreptul de folosință ca drept real/de creanță din partea

⁴⁸ De exemplu, în cazul modernizării/extinderii unor sisteme de transport inteligente (STI);

⁴⁹ Conform art. 2, lit. j, capitolul I și al art. 8, alin. (1), capitolul II din *Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice - Republicare**, modificată prin Legea nr. 225/2016, art. I, punctul 6, respectiv punctul 13 și conform Art. VIII din Legea nr. 225/2016;

operatorului de transport public pentru instalarea echipamentelor în mijloacele sale de transport (și i se aplică condițiile de la criteriul 5 din această secțiune, de mai jos).



Atenție! Dacă pe parcursul perioadei de implementare a contractului de finanțare sau în perioada de durabilitate a acestuia sunt afectate condițiile de realizare a activităților ce fac obiectul proiectului, beneficiarul are obligația contractuală de a returna finanțarea nerambursabilă acordată, precum și alte penalități, dacă este cazul, în conformitate cu prevederile contractuale.

Materialul rulant (tramvaie ce urmează a fi modernizate) și sistemele de transport inteligente existente ce fac obiectul proiectului, îndeplinesc cumulativ următoarele condiții la momentul depunerii cererii de finanțare:

- ✓ să fie libere de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea și exploatarea operațiunii;
- ✓ să nu facă obiectul unor litigii având ca obiect dreptul invocat de către solicitant pentru realizarea proiectului, aflate în curs de soluționare la instanțele judecătorești;
- ✓ să nu facă obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

Garanțiile reale asupra materialului rulant și STI, după caz (ex. ipoteca etc.) sunt considerate în accepțiunea AMPOR incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul POR 2014-2020.

Nu este considerată sarcină punerea la dispoziția operatorului de transport public local de călători a sistemelor de transport public ce fac obiectul proiectului.

Fiecare caz în parte va fi analizat la nivelul OI în cadrul etapei de verificare a conformității administrative și eligibilității.

Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare din POR 2014-2020, trebuie ca pe perioada de durabilitate:

- ✓ Să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- ✓ Să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar al materialului rulant modernizat, al mijloacelor de transport (dacă este cazul), al bunurilor aferente sistemelor de transport inteligente existente, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare și;
- ✓ Să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

Aceste elemente constituie clauze în contractul de finanțare.

5. Drepturi asupra imobilelor și asupra mijloacelor de transport public în cazul proiectelor ce vizează activitățile de creare/extindere/modernizare a sistemelor de e-ticketing, managementul traficului și alte sisteme de transport inteligente, precum și pentru sub-activitatea de creare/modernizare/extinderea a iluminatului public⁵⁰ la depunerea cererii de finanțare, pe perioada de implementare, precum și pe o perioadă de minimum 5 ani de la data plății finale (așa cum reiese din documentele depuse)

Pentru activitatea de creare/extindere/modernizare a sistemelor de e-ticketing, managementul traficului și alte sisteme de transport inteligente, precum și pentru sub-activitatea de creare/modernizare/extindere a iluminatului public, în cazul în care solicitantul nu dovedește dreptul de proprietate publică/privată/administrație/superficie asupra obiectivelor de investiție, în conformitate cu cele prevăzute la criteriile 3 și 4, poate să demonstreze, la data depunerii cererii de finanțare, faptul că deține un drept

⁵⁰ Punctual, doar în cazul activităților 2 și 4, categoria B;

de folosință, ca drept real sau de creanță, transmis prin orice tip de operațiune juridică. Acesta trebuie să acopere perioada de evaluare, selecție, contractare, implementare și durabilitate a investiției. În acest sens, solicitantul poate să demonstreze:

- ✓ **Dreptul de folosință asupra mijloacelor de transport public deținute de către operatorul de transport public**, pentru instalarea echipamentelor aferente sistemelor de e-ticketing/managementul traficului/alte sisteme de transport inteligente, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;
- ✓ **Dreptul de folosință asupra unor imobile aflate în proprietatea operatorului de transport public/altor instituții publice, ce vor funcționa ca dispecerate aferente acestor sisteme**, pentru instalarea echipamentelor aferente sistemelor de e-ticketing/managementul traficului/alte sisteme de transport inteligente, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare. În acest caz, asupra clădirii dispeceratelor pentru care solicitantul are asigurat doar dreptul de folosință nu se vor executa prin proiect lucrări de construire pentru care este necesară autorizația de construire;
- ✓ **Dreptul de folosință asupra unor imobile pentru instalarea componentelor sub-sistemelor CCTV, respectiv a camerelor de supraveghere a traficului, ce fac parte din sistemul de management al traficului sau a camerelor de supraveghere a parcarilor pentru biciclete, „park and ride” etc**, după caz, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;
- ✓ **Dreptul de folosință a unor imobile (de ex. stâlpi)**, pentru instalarea punctuală a sistemului de iluminat pentru zone pietonale, semi-pietonale și piste/trasee pentru biciclete, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare. În acest caz, asupra imobilelor respective nu se vor executa lucrări de construire pentru care este necesară autorizația de construire.
- ✓ Pentru rețeaua sistemului de iluminat public, se acceptă dovedirea **dreptului de trecere**⁵¹, conform prevederilor legii 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Pentru toate situațiile de mai sus, în care solicitantul **demonstrează doar un drept de folosință** asupra obiectivelor de investiție, acesta trebuie să demonstreze **acordul proprietarului** pentru realizarea activităților proiectului și menținerea investiției pentru o perioadă care să acopere durabilitatea proiectului.



În situația în care pe parcursul procesului de evaluare, selecție și contractare, dar și în perioada de implementare, sunt sesizate anumite probleme marginale privind dovedirea drepturilor reale asupra imobilelor sau privind condițiile de realizare a investițiilor proiectului, conform ghidului specific pentru proiectele prin care se realizează lucrări de construire, se va solicita un Memoriu tehnic din partea proiectantului care să stabilească dacă proiectul poate fi considerat funcțional fără acele investiții/obiecte asupra cărora s-au constatat unele probleme marginale. În situația în care proiectantul argumentează în Memoriul tehnic că proiectul nu este funcțional fără acele lucrări, proiectul va fi respins.

În situația în care proiectantul argumentează în Memoriul tehnic că proiectul este funcțional fără acele lucrări, solicitantul se angajează să scoată acele lucrări în afara proiectului, prin reproiectare, dacă este cazul și să elimine cheltuielile corespunzătoare din bugetul proiectului sau să le considere neeligibile, după caz. Noua documentație tehnico-economică reproiectată și bugetul proiectului pot face subiectul evaluării tehnico-economice sau a unei evaluări tehnico-economice simplificate, conform celor stabilite printr-o Instrucțiune AMPOR.

⁵¹ A se vedea art. 5, alin. (10) al Legii 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare;



Dacă pe parcursul perioadei de implementare a contractului de finanțare sau în perioada de durabilitate a acestuia sunt afectate condițiile de realizare a activităților ce fac obiectul proiectului, beneficiarul are obligația contractuală de a returna finanțarea nerambursabilă acordată, precum și alte penalități, dacă este cazul, în conformitate cu prevederile contractuale.



Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare din POR 2014-2020, trebuie ca pe perioada de durabilitate:

- ✓ Să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- ✓ Să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar al bunurilor / echipamentelor achiziționate, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare;
- ✓ Să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

Aceste elemente constituie clauze în contractul de finanțare.

4.2 Criterii de evaluare tehnică și financiară

Evaluarea tehnică și financiară se va realiza în baza Grilei de evaluare tehnică și financiară, prezentată în cadrul Anexei 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară* la prezentul ghid, care va cuprinde următoarele criterii de evaluare tehnică și financiară:

1. Contribuția proiectului la realizarea Obiectivului specific 3.2 - *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă* din POR 2014-2020

Sub-criteriile sunt detaliate în Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară*.

2. Respectarea principiilor privind dezvoltarea durabilă, egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea

Sub-criteriile sunt detaliate în Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară*.

3. Complementaritatea cu alte investiții realizate din axele prioritare ale POR, precum și din alte surse de finanțare

Sub-criteriile sunt detaliate în Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară*.

4. Calitatea, maturitatea și sustenabilitatea proiectului

Sub-criteriile sunt detaliate în Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară*.

Fundamentarea rezonabilității costurilor

Dacă este posibil, se va verifica încadrarea în standardele de cost, respectiv dacă prețurile unitare de referință ale lucrărilor de intervenție/activităților prevăzute prin proiect se încadrează în standardele de cost aplicabile, conform legislației în vigoare.

Pentru echipamentele/dotările/mijloacele de transport și/sau lucrările/serviciile pentru care nu există standarde de cost se vor prezenta documente justificative care au stat la baza stabilirii costului aferent (minim trei oferte de preț pentru echipamente/dotări/mijloace de transport, liste de cantități și prețuri unitare provenite din surse verificabile și obiective etc.). În acest sens, se va atașa la documentația tehnico-economică o notă asumată de proiectant din care să reiasă încadrarea în standardele de cost (a se vedea Modelul K (orientativ) - *Notă pentru încadrarea în standardele de cost*).

5. Capacitatea operațională a solicitantului

Sub-criteriile sunt detaliate în Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară*.

4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților

4.3.1 Criterii generale cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților

4.3.1.1 Încadrarea proiectului și a activităților sale privind investițiile în acțiunile specifice sprijinite în cadrul Obiectivului Specific 3.2 al Priorității de investiții 4e

Prin intermediul Obiectivului Specific 3.2 - „Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă”, vor fi sprijinite activități specifice care să conducă la îmbunătățirea transportului public local/zonal de călători și a modurilor nemotorizate de transport, reducerea utilizării transportului privat cu autoturisme și, în final, la reducerea emisiilor de echivalent CO₂ provenite din transport.

Proiectele propuse la finanțare în acest Obiectiv specific vor trebui să fie însoțite de o demonstrație clară a faptului că există sau sunt în curs de implementare măsuri eficiente pentru gestionarea durabilă și controlul parcurii, mai ales în aria de studiu a proiectului. Intervențiile de acest tip trebuie să fie orientate către minimizarea impactului parcurii asupra altor categorii de utilizatori (în mod special pietoni, bicicliști, pasageri, persoane cu mobilitate redusă), precum și către obiectivele politicii de mobilitate durabilă, de descurajare a folosirii autovehiculelor, în special în partea centrală a orașelor/municipiilor.

Atenție!



Nicio activitate eligibilă din O.S. 3.2 nu trebuie văzută ca un scop în sine, ci aceasta, în mod individual, dar mai ales în mod integrat cu alte activități/sub-activități din cadrul proiectului sau din proiecte complementare, trebuie să conducă la atingerea obiectivului specific menționat. Se vor avea în vedere inclusiv cerințele cu privire la complementaritatea și caracterul integrat al activităților și al proiectelor.

În situația în care nu este argumentată/justificată/evidențiată modalitatea în care activitățile/sub-activitățile⁵² individuale contribuie la atingerea obiectivului specific 3.2, acestea pot fi considerate ne-eligibile.

Activitățile eligibile propuse în cadrul proiectelor reprezintă obligații contractuale ce vor fi monitorizate pe parcursul implementării proiectului și după finalizarea implementării proiectului. Activitățile eligibile enumerate mai jos nu sunt limitative, alte activități de tipul celor de mai jos pot fi considerate eligibile dacă se încadrează în limitele activităților sprijinite prin POR 2014-2020 și dacă solicitantul justifică necesitatea derulării lor în scopul implementării în condiții optime a proiectului.

De asemenea, există posibilitatea ca un proiect să conțină inclusiv **activități ne-eligibile** (iar cheltuielile aferente sunt **considerate ne-eligibile**), însă acestea trebuie să contribuie la atingerea obiectivelor și la asigurarea sustenabilității proiectului finanțat prin Obiectivul specific 3.2 al POR.

⁵² Singura excepție este reprezentată de sub-activitatea *Construirea/modernizarea/reabilitarea benzilor (partea carosabilă)* din activitatea 10, categoria A, în vederea configurării/reconfigurării infrastructurii rutiere cu benzi dedicate pentru transportul public;

Toate criteriile de eligibilitate menționate în prezentul ghid se verifică doar pentru activitățile eligibile prevăzute în proiect, iar realizarea **activităților ne-eligibile** se află în răspunderea solicitantului, acesta urmând a se asigura de respectarea legislației în vigoare pentru realizarea lor.

Activitățile eligibile ale proiectului trebuie să se încadreze în următoarele acțiuni:

O activitate orizontală, care trebuie asociată în mod obligatoriu unei/unor activități eligibile, după caz, din categoriile de activități A, B, C, este reprezentată de: **elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă**, în care sunt fundamentate inclusiv proiectele/activitățile propuse la finanțare, prin Prioritatea de investiții 4e, O.S. 3.2 din POR 2014 - 2020.

O activitate orizontală încurajată este activitatea de promovare a activităților proiectului și de conștientizare a populației cu privire la avantajele/beneficiile utilizării serviciului de transport public local de călători și/sau a modurilor nemotorizate de transport.

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

Prin aceste activități se urmărește îmbunătățirea transportului public local/zonal de călători, asigurarea condițiilor pentru creșterea calității, frecvenței și a eficienței acestuia, cu impact asupra reducerii utilizării autoturismelor și a emisiilor de echivalent CO₂. Impactul activităților proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (analiză preliminară), studiul de trafic, instrumentele de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor, documentația tehnico-economică, cererea de finanțare etc.

1. **Achiziționarea de material rulant (tramvaie)**, în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul la data depunerii Cererii de finanțare. A se vedea și secțiunea 2.6 din ghid.
2. **Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie)**, în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul la data depunerii Cererii de finanțare. A se vedea și secțiunea 2.6 din ghid.
Modernizare tramvaielor poate avea ca scop: asigurarea accesibilității tramvaielor pentru persoane cu mobilitate redusă (condiție obligatorie), îmbunătățirea siguranței în exploatare, creșterea vitezei de circulație, reducerea consumului de energie etc.
3. **Achiziționarea de troleibuze**, în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu troleibuzul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport doar în municipiile, inclusiv Z.F. proprie a acestora, în care sistemul de transport cu troleibuzul nu există/nu este funcțional la data depunerii Cererii de finanțare. A se vedea și secțiunea 2.6 din ghid.
4. **Achiziționarea de autobuze**, definite conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 *privind transporturile rutiere*, cu modificările și completările ulterioare, **având o capacitate de peste nouă locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto**⁵³. Autobuzele trebuie să fie special construite pentru transportul călătorilor așezați pe scaune sau în picioare și să aibă podea joasă, pentru a se permite urcarea și coborârea cu ușurință a călătorilor în stațiile de transport public.

Această activitate este eligibilă pentru toate unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, parteneriate dintre UAT orașe/municipii/comune/județ, conform secțiunii 2.6, inclusiv pentru cele în care, la momentul depunerii cererii de finanțare, nu se prestează serviciul de transport public local de călători

⁵³ Art. 3, pct. 3. din *Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare*, respectiv: autobuz - autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare, care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto.

sub forma de curse regulate cu operatori autorizați⁵⁴ sau în care se prestează, dar în alt tip de gestiune decât cea introdusă prin proiect.

Pentru introducerea transportului public urban, numărul autobuzelor achiziționate și capacitatea acestora vor trebui să fie corelate cu cererea de călătorii rezultată din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și din studiul de analiză a traficului aferent proiectului, precum și cu capacitatea financiară a solicitantului de a susține serviciul de transport public de călători.

Autobuzele achiziționate prin proiect vor fi folosite pe traseele cuprinse în limitele administrativ-teritoriale ale solicitanților de finanțare (inclusiv parteneriatele formate între UAT orașe/municipii/comune/județ), în contextul apartenenței la o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, conform secțiunii 2.6 și al unui contract de servicii publice încheiat conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

O excepție la această regulă privind traseele este reprezentată de situația în care traseul autobuzelor achiziționate prin intermediul unui proiect finanțat prin Obiectivul specific 3.2 leagă și, implicit, intră pe teritoriul municipiului reședință de județ eligibil în cadrul Obiectivului specific 4.1⁵⁵, în condițiile apartenenței solicitantului eligibil al proiectului depus prin O.S. 3.2 și a respectivului municipiu reședință de județ la o Asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători (această apartenență se va dovedi în etapa pre-contractuală). Prin proiectul finanțat prin Obiectivul specific 3.2 nu vor fi realizate investiții în infrastructura de pe teritoriul municipiului reședință de județ eligibil prin Obiectivul specific 4.1 (municipiul reședință de județ eligibil prin O.S. 4.1 nu este partener eligibil în cadrul Obiectivului specific 3.2).

În cadrul P.M.U.D. al solicitantului trebuie să se justifice existența traseului care depășește limita administrativ-teritorială a solicitantului eligibil prin Obiectivul specific 3.2.

Cel târziu în etapa precontractuală, Asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători (în care municipiul reședință de județ și solicitantul sunt membri) își va da acordul cu privire la înființarea respectivului traseu de transport public cu autobuze, în caz că acesta nu a fost înființat până la acel moment sau se va dovedi existența traseului, aprobat de ADI.

În ceea ce privește explicitarea **caracterului integrat** al unui proiect din O.S. 3.2 ce vizează achiziția de autobuze cu trasee ce intră pe teritoriul municipiului reședință de județ eligibil prin O.S. 4.1, pe lângă proiectele integrate aferente teritoriului propriu al solicitantului eligibil în cadrul Obiectivului specific 3.2, se pot solicita informații de la municipiul reședință de județ cu privire la posibilele proiecte din O.S. 4.1, selectate și prioritizate de Autoritatea Urbană, integrate cu proiectul în cauză din O.S. 3.2.

Este eligibilă achiziționarea următoarelor tipuri de autobuze:

- ✓ Autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG);
- ✓ Autobuze alimentate cu gaz natural lichefiat (LNG);
- ✓ Autobuze alimentate cu esteri metilici ai acizilor grași (FAME);
- ✓ Autobuze alimentate cu ulei vegetal hidrotratat (HVO);
- ✓ Autobuze alimentate cu bioetanol;
- ✓ Autobuze electrice;
- ✓ Autobuze hibride de tip diesel/electric;
- ✓ Autobuze hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electricitate.



Mijloacele de transport achiziționate vor trebui să obțină/dețină omologarea CE de tip (de ex. autobuzele care dețin o omologare CE de tip a întregului vehicul emisă de orice stat membru al

⁵⁴ Potrivit art. 2 lit a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, prin „transport public de călători” se înțelege *serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu.*

⁵⁵ Cu alocare financiară proprie, ale cărui proiecte sunt selectate și prioritizate inclusiv de către Autoritatea Urbană;

Uniunii Europene nu mai necesită omologare în România) și Cartea de identitate a vehiculului (CIV) eliberată de Registrul Auto Român, în conformitate cu procedurile administrative specifice. În baza Cărții de identitate a vehiculului (CIV) se va proceda la înmatricularea în România.



Atenție! Toate vehiculele de transport public achiziționate/modernizate (tramvaie, troleibuze, autobuze) vor întruni cerințele legate de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă.



Urmare a implementării proiectului, este posibilă schimbarea tipului de gestiune al serviciului de transport public de călători.

5. Construirea/modernizarea /reabilitarea /extinderea traseelor de transport public electric

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele sub-activități:

5.1. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea căii de rulare a tramvaielor (cu toate elementele componente necesare funcționării acesteia: infrastructură, suprastructură, aparate de cale, linii de depouri, rețea fir, stații de redresare etc.) în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul care poate fi construit, extins (inclusiv în UAT orașe/municipii/comune partenere din Z.F.), modernizat sau reabilitat.

Proiectele de construire/modernizare/reabilitare/extindere a căii de rulare a tramvaielor vor include măsuri pentru evitarea blocării căii de rulare, prin folosirea acesteia de către traficul autoturismelor și, unde este cazul, de asigurare a priorității tramvaielor în trafic.



Atenție! Ca regulă generală, calea de rulare a tramvaiului trebuie să fie separată fizic de traficul autoturismelor (de exemplu, prin sisteme de tip bolarzi, garduri, borduri, diferență de nivel etc.), cu excepția unor zone unde traseul este folosit în comun cu traficul autoturismelor din motive operaționale clare, ce trebuie justificate (de exemplu intersecții, gâturi punctuale, trama stradală unde este imposibilă crearea de benzi dedicate, zonă semi-pietonală etc.), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate, prin măsuri de managementul traficului etc.

Astfel, această activitate va fi complementară fie cu activitatea nr. 9, fie cu activitatea nr. 10, categoria A, sau cu activitatea nr. 2, Categoria C.

5.2. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea rețelei de troleibuz (cu toate elementele componente necesare funcționării acesteia: linii de contact, stâlpi, trolee etc.), în cazul în care solicitantul de finanțare/liderul de parteneriat deține un sistem funcțional de transport public de călători cu troleibuzul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport doar în municipii, inclusiv Z.F. în care sistemul de transport cu troleibuzul nu există/nu este funcțional la data depunerii Cererii de finanțare.

5.3. Construirea/modernizarea/extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric, în situația în care acestea sunt amplasate în afara depourilor/autobazelor, pe traseele autobuzelor.

6. Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă

Această activitate implică construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor și autobazelor utilizate pentru sistemele de transport public local/zonal de călători. Construirea depourilor/autobazelor este eligibilă doar pentru sistemele de transport public și tipurile de mijloace de transport public eligibile prin O.S. 3.2.

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele sub-activități:

- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea clădirilor depourilor și a autobazelor, inclusiv clădirile cu funcție administrativă;
- ✓ Construirea/reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei, inclusiv parcări, macaze, rețea de contact pentru troleibuz/tramvai etc;
- ✓ Crearea/instalarea de stații de alimentare pentru tipurile de autobuzele eligibile prin O.S. 3.2;
- ✓ Achiziționarea/montajul de mașini-unelte și echipamente de diagnostic pentru atelierele interne de reparații;
- ✓ Crearea/modernizarea/reabilitarea instalațiilor automatizate de spălat vehicule de transport public;

Depourile nou create pot fi amplasate și în localități din zona funcțională/satele aparținătoare, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 și 3.2.1 din prezentul ghid.

Prin realizarea acestei activități se urmărește îmbunătățirea calității transportului public local/zonal de călători.



Atenție! Această activitate trebuie să fie integrată cu alte activități eligibile complementare din O.S.3.2. pentru a putea fi justificată contribuția acesteia la îmbunătățirea transportului public și la reducerea emisiilor de echivalent CO₂.



Atenție! Crearea/modernizarea autobazelor/depourilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. nu reprezintă o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea de Investiții 4e, O.S. 3.2. După cum se poate observa și din secțiunea 3.2.1 din acest ghid, această activitate intră sub incidența regulilor de ajutor de stat.

7. Construirea și modernizarea stațiilor de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuz)

În cadrul acestei activități pot fi construite/modernizate stațiile de transport public local/zonal de călători, indiferent dacă acestea sunt stații simple, stații de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz) sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie dinspre limita administrativă a orașului/municipiului sau din Z.F./sate aparținătoare (dar, care deservește orașul/municipiul), ce pot funcționa ca puncte intermodale de transfer al pasagerilor la transportul public local/zonal, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare.

În ceea ce privește stațiile capăt de linie, la fel ca în cazul celorlalte tipuri de stații, activitatea de creare/modernizare a acestora trebuie să fie corelată cu alte investiții complementare, cum ar fi, crearea de trasee ale mijloacelor de transport în comun ce încep de la stația capăt de linie și se continuă până în zona centrală a orașului/municipiului, inclusiv achiziția de mijloace de transport, parcare de tip „park and ride”,

puncte de închiriere sau parcare de biciclete, etc., în vederea contribuiri la evitarea aglomerării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală.

Stațiile de transport public de călători vor avea o serie de facilități, adaptate în funcție de tipul stației. Fără ca lista să fie exhaustivă, aceste facilități se referă la: adăposturi/săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică, iluminat, platforme de îmbarcare/debarcare călători, facilități pentru parcare a bicicletelor, etc. Sunt de asemenea eligibile intervențiile privind îmbunătățirea accesului pietonal în zona stațiilor (mai exact, construirea/modernizarea/reabilitarea trotuarelor), spații de parcare a mijloacelor de transport public urban etc.

Stațiile de transport public urban de călători pot fi construite/modernizate și în localități din zona funcțională/sate aparținătoare, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid.



Atenție! Crearea/modernizarea stațiilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. poate reprezenta o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea de Investiții 4e, O.S. 3.2., doar dacă sunt folosite în comun pentru transportul public local/zonal, cu respectarea celorlate condiții de eligibilitate din ghid.

8. Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”)

Prin realizarea acestei activități se poate atrage un număr mai mare de călători către transportul public, în primul rând prin posibilitatea promovării unei politici tarifare integrate care să asigure transferuri facile între moduri și trasee ale transportului public local/zonal. În plan secundar, acest sistem poate avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.

În cadrul acestei activități de creare/extindere/modernizare a sistemelor de „e-ticketing”, amplasate în dispecerate, în stații și în mijloacele de transport public, pot fi finanțate următoarele componente, fără ca lista să fie exhaustivă: puncte speciale de vânzare carduri (cu personal sau automate), echipamente specifice instalate în mijloacele de transport și în stații (dispozitive de validare carduri, unități GPS, computere de bord, modemuri, routere etc.), dispozitive mobile de verificare a cardurilor, sisteme centrale informatice (atât componente hardware, cât și software) instalate în dispecerate, către care vor fi transmise toate informațiile privind funcționarea și operarea sistemului „e-ticketing”, lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor etc.

De asemenea, în această activitate pot fi create aplicații software, pentru achiziționarea electronică a biletelor de transport public local/zonal.

Această activitate vizează inclusiv localitățile din zona funcțională/satele aparținătoare, cu respectarea cerințelor din secțiunile 2.6 și 3.2.1 din prezentul ghid și poate fi complementară cu activitatea de achiziționare/modernizare a mijloacelor de transport public, inclusiv cu achiziționarea de autobuze ale căror trasee intră pe teritoriul municipiului reședință de județ eligibil în cadrul Obiectivului specific 4.1 (a se vedea activitatea nr. 4).

9. Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători

Prin construirea/modernizarea/extinderea unor benzi dedicate, separate fizic de restul traficului, pentru transportul public pe anumite trasee, se urmărește creșterea vitezei medii de deplasare a vehiculelor de transport public de călători și implicit reducerea timpului petrecut de acestea în trafic. Astfel, transportul public poate deveni mai competitiv și mai rentabil, în comparație cu utilizarea transportului privat.

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră, indiferent de categoria funcțională a drumului.

Această activitate de construire/modernizare/extindere a benzilor exclusive pentru mijloacele de transport public local/ zonal de călători (tramvai, troleibuz și autobuze) vizează construirea/modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului benzii dedicate și separarea fizică a acesteia de restul traficului rutier prin sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere (de exemplu, de tip bolarzi, garduri, borduri, diferență de nivel etc).

Benzile exclusive se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor folosite pentru parcare a automobilelor) fie, acolo unde este fezabil, prin construirea unei benzi noi, prin lărgirea profilului transversal al străzii existente.

Este considerată eligibilă sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a unor **pasaje/poduri** pentru construirea/extinderea/modernizarea traseelor dedicate ale **sistemului de transport public cu tramvaiul** (sprijinit în mod special prin acest O.S), acolo unde nu este identificată o altă soluție optimă din punct de vedere tehnic și economic. Dacă este fezabil, aceste poduri/pasaje utilizate pentru construirea/extinderea benzilor dedicate de transport public cu tramvaiul pot fi destinate inclusiv pentru construirea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale și/sau pentru biciclete, însă nu vor fi destinate pentru circulația autoturismelor (în caz contrar, a se vedea activitatea 10). Astfel, această sub-activitate poate fi complementară inclusiv cu activitatea 5. *Construirea/modernizarea/ reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric* (traseele dedicate pentru calea de rulare a tramvaiului) etc.



Observație: Benzile dedicate pentru transportul public pot fi folosite de mai multe sub-sisteme de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz), inclusiv benzile aferente podurilor/pasajelor cu benzi dedicate pentru sistemul de transport public cu tramvaiul.

10. Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, în vederea construirii/modernizării/extinderii benzilor dedicate separate pentru transportul public de călători, a construirii/modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere

Această activitate presupune configurarea/reconfigurarea străzilor urbane de categoria 1 (3 benzi de circulație/sens⁵⁶), 2 (2 benzi de circulație/pe sens) și doar unde este posibil, de categoria 3 și 4, cu 1 bandă de circulație/sens, respectiv 1 bandă (de ex. în continuarea străzilor de categoriile 1 și 2 cu benzi dedicate pentru transport public), pentru realizarea/modernizarea de **benzi separate dedicate transportului public de călători (separate de restul traficului)**. Unde este posibil, se va construi/moderniza/extinde infrastructura pentru modurile de transport nemotorizate (infrastructura pentru biciclete și pietoni).

Astfel, în cadrul acestei activități pot fi eligibile sub-activitățile privind:

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea benzilor separate dedicate transportului public** (sub-activitate obligatorie a acestei activități), cu tramvaiul, troleibuzul și autobuzul, după caz.

⁵⁶ Conform OG nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Pentru detalierea acestei sub-activități pot fi avute în vedere prevederile activității 9. *Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători, de mai sus.*



Atenție! În caz că nu se realizează această sub-activitate din activitatea 10, devin aplicabile prevederile de activității 2 (C). *Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători* (activitate eligibilă într-un anumit procent, în cazul străzilor de categoriile 3 și 4, prevăzute la aceasta activitate) sau activitatea devine neeligibilă, în cazul străzilor în care nu se poate justifica imposibilitatea construirii benzilor dedicate (cum sunt străzi de categoriile 1 și 2)⁵⁷.

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni** care vor fi rezervate acestor moduri de transport, precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitățile 2. și 4., categoria B.;
- ✓ **Construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere**, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzători sau hipoacuzici etc;
- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea benzilor (partea carosabilă) utilizate pentru transportul autoturismelor**, ca parte a activității de reconfigurare/configurare a străzilor urbane cu benzi dedicate;
- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători;**

În cadrul acestei sub-activități este eligibilă construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public, ce sunt parte a infrastructurii rutiere pe care sunt prevăzute benzi dedicate transportului public de călători. După cum s-a menționat în secțiunea 1.4 din ghid, aceste poduri/pasaje trebuie să facă parte dintr-un proiect/activitate de construire/reabilitare/modernizare a unui traseu de transport public.

În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, iar în lipsa spațiului, vor fi prevăzute, în mod obligatoriu, cel puțin măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat. În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute benzi pentru transportul autoturismelor.

Se va avea în vedere faptul că din justificarea investiției aferente acestei sub-activități va trebuie să reiasă faptul că aceasta este realizată în beneficiul transportului public de călători și a modurilor nemotorizate de transport.

Astfel, scopul principal al acestei sub-activități trebuie să fie îmbunătățirea transportului public (care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători, descurajarea traficului autoturismelor private etc.), a modurilor nemotorizate și în final, să conducă la reducerea utilizării autoturismelor și a emisiilor de echivalent CO₂, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D (analiză preliminară), în studiul de trafic, în Cererea de finanțare etc.

⁵⁷ Astfel, pentru străzile de categoriile 1 și 2 este obligatorie crearea benzilor separate pentru transportul public urban;



Atenție! Cheltuielile pentru investiția de bază⁵⁸ aferente sub-activității „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători” din cadrul activității 10. cumulate cu cele ale unor sub-activități din activitatea 2, categoria C, sunt eligibile în procent de maximum 40% (pentru cele 7 regiuni mai puțin dezvoltate) și de maximum 30% (pentru regiunea mai dezvoltată - BI) din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriilor 6 și Categoriilor 15, cu respectarea condițiilor anterior amintite privind transportul public (Se va vedea Anexa 3.2.6 - *Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria 181 - Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).



Conform activității 9. „Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători”, doar activitatea de construire/modernizare/extindere a unor pasaje/poduri pentru traseele dedicate ale sistemului de transport public de călători cu tramvaiul (inclusiv pentru alte sub-sisteme de transport public, cu trasee pietonale și/sau de biciclete, fără benzi pentru circulația autoturismelor personale), poate fi însoțită de o cheltuială eligibilă în integralitate (fără încadrarea într-un procent maxim de cheltuieli eligibile, raportate la valoarea eligibilă totală acheltuielilor din Categoriile 6 și 15).

Prin partajarea adecvată a infrastructurii rutiere între diferitele moduri de transport, se creează condițiile pentru îmbunătățirea eficienței transportului public, dezvoltarea altor forme de transport nepoluante, cum ar fi mersul pe bicicletă și mersul pe jos, creșterea nivelului de siguranță pentru toți utilizatorii infrastructurii stradale, reducerea transportului privat cu autoturisme și implicit a emisiilor de echivalent CO₂. De asemenea, această organizare a arterelor de circulație în artere prietenoase cu pasagerii, pietonii și cicliștii, va răspunde atât cerințelor de protecție a mediului, cât și criteriilor de siguranță, accesibilitate și de creștere a calității vieții, urmărite în cadrul P.M.U.D.

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

1. Achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a autovehiculelor electrice și electrice hibride

În cadrul acestei activități, sunt eligibile achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a vehiculele electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip **punct de reîncărcare cu putere normală** și de tip **punct de reîncărcare cu putere înaltă**, definite și descrise în art. 3, art. 7 și anexa nr. 2 din *Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*⁵⁹.

1.1. „Punct de reîncărcare cu putere normală înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW care sunt instalate în gospodării private sau al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice și care nu sunt accesibile publicului.”⁶⁰

Potrivit Anexei nr. 2 - *Specificații tehnice*, partea 1 - *Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare*, punctul 1.1, aceste puncte de reîncărcare de putere normală utilizează curent alternativ (AC) și trebuie să fie „echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN62196-2”.

⁵⁸ Capitolul 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază din Devizul pe obiectul aferent sub-categoriilor 181 - Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători;

⁵⁹ Transpusă din Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

⁶⁰ Articolul 3, lit. d) din Legea nr. 34/2017;

1.2. „Punct de reîncărcare cu putere înaltă înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mare de 22 kW.”⁶¹

Potrivit Anexei nr. 2 - *Specificații tehnice*, partea 1 - *Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare*, punctul 1.2, punctele de reîncărcare cu putere înaltă prezintă următoarele caracteristici:

- ✓ „Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN62196-2.”
- ✓ Punctele de reîncărcare cu curent continuu (DC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN62196-3.”

Ținând seama de art. 7, alin. 2 din *Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*, numărul acestor puncte de reîncărcare instalate se stabilește prin luarea în considerare, în principal, a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020 la nivelul orașului/municipiului și a zonei funcționale, după caz.

Aceste puncte/stații de reîncărcare vor fi amplasate în parcurile publice ale solicitantului, asigurându-se acces permanent și nediscriminatoriu utilizatorilor („punct de reîncărcare accesibil publicului”), iar locul de amplasare a acestor puncte de reîncărcare va fi semnalizat corespunzător. În corespondență cu numărul modulelor aferente fiecărui punct de reîncărcare instalat se va alocă un număr de locuri de parcare, marcate corespunzător, exclusiv pentru alimentarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.

Această activitate, prin care este stimulată utilizarea autoturismelor nepoluante, este complementară altor activități de reducere a traficului autoturismelor, în special a celor poluante, precum și a emisiilor de echivalent CO₂.

2. Construirea/ modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră și indiferent de categoria funcțională a drumului.

Pistele/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse prin proiect trebuie să fie integrate într-o rețea urbană continuă, deja existentă sau propusă a fi creată prin proiect sau prin proiecte complementare, care să ofere legături cu zonele de importanță locală sau turistică ale orașului/municipiului/Z.F.

Sunt eligibile următoarele sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete sau atât pentru biciclete, cât și pentru pietoni, fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată);**
- ✓ **Achiziționarea și instalarea de rastele, achiziționarea și instalarea de camere de supraveghere video pentru parcarele bicicletelor (de exemplu, dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcarele bicicletelor), amplasarea de indicatoare;**
- ✓ **Construirea de parcaje pentru biciclete;**

⁶¹ Articolul 3, lit. e) din *Legea nr. 34/2017*;

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea punctuală a sistemului de iluminat public** care deservește doar aceste piste de biciclete sau piste/traseele pentru biciclete și pietoni, nu și partea carosabilă. Această sub-activitate va contribui la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitare infrastructură în zona delimitării pistelor pentru biciclete de partea carosabilă și/sau de infrastructura pentru pietoni.

Piste/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranță a fluxului estimat de bicicliști⁶², trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale. Pistele pentru biciclete trebuie să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.

Pentru această activitate poate fi eligibil inclusiv teritoriul UAT din zona funcțională/sate aparținătoare cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid, dar doar în contextul legării acestora prin piste/trasee pentru biciclete de oraș/municipiu.



Atenție! Ca regulă generală, piste/traseele pentru biciclete nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor sau în detrimentul pietonilor. Dacă prin excepție, condițiile locale nu permit acest lucru, se va asigura păstrarea unui spațiu suficient pentru fluxurile pietonale (în conformitate cu OMT nr. 49/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane) și a Normativului 51/2012 (accesibilizarea spațiului public la nevoile persoanelor cu dizabilități).

Lățimea minimă prevăzută de dispozițiile legale trebuie să excludă spațiul ocupat de mobilierul stradal, stâlpi, copaci sau alte obiecte sau activități care restrâng spațiul de circulație al pietonilor. Se va asigura o delimitare între traseele pentru biciclete și spațiul pietonal.

3. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”)

Activitatea eligibilă de creare/modernizare/extindere a sistemelor de închiriere de biciclete poate viza achiziționare și instalarea, după caz, a următoarelor facilități, fără ca lista să fie exhaustivă:

- ✓ Stații de închiriere/chioșcuri de închiriere biciclete amplasate în zonele de referință ale orașului/municipiului/Z.F., biciclete, dotări dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete etc.

Această activitate este complementară activității „2. Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete”, categoria B.

4. Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră și indiferent de categoria funcțională a drumului.

Pot fi considerate eligibile următoarele sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale**, unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe;
- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)**, utilizate ca spații partajate pentru pietoni și trasee ale transportul public urban de călători.

⁶² În conformitate și cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”;

În situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investiții privind crearea unor spații semi-pietonale partajate „shared-space” dedicate pietonilor, persoanelor care utilizează bicicleta, transportului public urban și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor/bicicliștilor și cel dedicat transportului public/deplasărilor motorizate.

În cazul acestor investiții pot fi prevăzute elemente pentru sporirea gradului de confort al pietonilor (de ex. bolarzi), viteza mijloacelor de transport va fi redusă/limitată și vor fi eliminate parcarile din aceste zone.



Atenție! Activitățile care vizează „Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” și/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu trebuie să fie văzute ca activități de sine-stătătoare, ci trebuie să fie în mod obligatoriu integrate cu alte activități complementare și să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor. După cum s-a menționat în secțiunea 2.7, dar și în criteriul 4.3.1.8, proiectele nu trebuie să conducă la mutarea problemelor de trafic, nici în aria de studiu a proiectului, nici în afara acesteia⁶³.

În caz că proiectele/activitățile care vizează „Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” și/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu îndeplinesc condiția de eligibilitate cu privire la evitarea mutării problemelor de trafic în aria de studiu și în afara acesteia, atunci acestea devin neeligibile în cadrul O.S. 3.2⁶⁴.

În cadrul Cererilor de finanțare, sub-activitatea privind „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” trebuie să fie însoțită și de alte activități complementare.

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea unor trasee pietonale**, inclusiv prin construirea/modernizarea/extinderea trotuarelor și limitarea folosirii acestui spațiu pentru parcare autoturismelor;
- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pietonale** sau atât pentru biciclete și pietoni, fără componenta de trafic rutier, doar dacă sunt parte a traseului/zonelor pietonale (nu ca investiție separată);
- ✓ **Amplasarea de panouri de informare și/sau indicatoare de orientare** pentru traseele pietonale ale solicitantului;
- ✓ În cadrul traseelor/zonelor semi-pietonale/pietonale se poate instala **mobiliu urban, componente de accesibilizare (lifturi)** și se poate **construi/moderniza/extinde punctual iluminatul public** aferent acestor trasee/zone, dar și pentru cele de biciclete (nu și pentru partea carosabilă), această sub-activitate contribuind la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.

Se va avea în vedere raționalizarea utilizării traseelor/zonelor semi-pietonale/pietonale în alte scopuri decât cel pentru deplasarea pietonilor (de ex. cum ar fi pentru parcare, terase, chioșcuri, panouri etc.).

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitarea infrastructurii în zona delimitării traseelor pietonale de partea carosabilă și/sau de infrastructura pentru biciclete.

⁶³ Se va vedea explicațiile din Modelul M - *Studiul de trafic*.

⁶⁴ Deoarece se încadrează în alt Obiectiv tematic (privind regenerarea urbană) și nu în Obiectivul tematic 4;

5. Instalarea de sisteme de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone.

Aceste sisteme se pot instala cu precădere în zonele semi-pietonale/pietonale ale solicitantului, dar și în alte zone, după caz.

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

1. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI)⁶⁵

În cadrul acestei activități este eligibilă crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, ce pot fi compuse din următoare sub-sisteme și sub-activități, fără ca lista să fie exhaustivă:

- ✓ Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții;
- ✓ Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate;
- ✓ Sisteme de localizare a mijloacelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.);
- ✓ Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public;
- ✓ Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun;
- ✓ Alte sisteme de informare (VMS - sisteme de mesaje variabile);
- ✓ Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor;
- ✓ Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware, precum și lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor;

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de infrastructură (activitate complementară), în general din zona intersecțiilor, necesare pentru a reconfigura fluxurile de trafic corespunzătoare noilor planuri de semaforizare/management de trafic.

Aceste sisteme pot fi amplasate în dispecerat, în stații și în mijloacele de transport public de călători, alte componente de infrastructură.

Amplasarea acestor sisteme va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate de transport public, informarea mai bună a pasagerilor transportului public urban de călători/pietonilor/bicicliștilor și doar în subsidiar, fluidizarea traficului rutier. Aceste rezultate ar putea conduce (conform justificărilor din P.M.U.D, din studiul de trafic etc.), în final, la creșterea atractivității utilizării transportului public și a siguranței utilizării modurilor nemotorizate de transport.



Atenție! Proiectele/activitățile referitoare la sistemele de management al traficului/alte STI care urmăresc doar managementul traficului rutier nu sunt eligibile, optimizarea transportului public fiind scopul principal al finanțării acestor sisteme.

⁶⁵ A se vedea și Ordonanța Guvernului nr. 7 din 25 ianuarie 2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

Această activitate vizează inclusiv localitățile din zona funcțională/satele aparținătoare, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid.

2. Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO₂ din transportul rutier

În situația în care, pentru străzile urbane de **categoriile 3 și 4**, cu trasee actuale și viitoare ale transportului public urban de călători (tramvai, troleibuz, autobuz), **este imposibilă** construirea/extinderea/modernizarea benzilor dedicate transportului public de călători (separate fizic de restul traficului), activitatea de construire/modernizare/reabilitare a infrastructurii rutiere, inclusiv a părții carosabile, este eligibilă în măsura în care aceasta reprezintă o activitate complementară altor activități principale destinate îmbunătățirii transportului public de călători și care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public local de călători, descurajarea traficului autoturismelor etc. În mod obligatoriu acolo unde se justifică⁶⁶, această activitate va fi asociată cu activități/măsuri de acordare a priorității în trafic a mijloacelor de transport public și de descurajare a utilizării autoturismelor personale, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D (analiză preliminară) și în studiul de trafic etc. Activitatea poate contribui inclusiv la îmbunătățirea transportului nemotorizat, conform sub-activităților prezentate mai jos.



Atenție! În cadrul acestei activități, prin care nu sunt create benzi dedicate pentru transportul public de călători, solicitantul trebuie să justifice **faptul că este imposibilă crearea benzilor dedicate**.

Această activitate poate cuprinde următoarele sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere**, respectiv a părții carosabile utilizate în comun de mijloacele de transport public de călători, care vor avea asigurată prioritatea în trafic, precum și de autoturisme. După cum s-a menționat în secțiunea 1.4 din ghid, această sub-activitate trebuie să fie integrată cu alte activități în cadrul cererii de finanțare, nefiind eligibile proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane.
 - ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni**, care vor fi rezervate acestor moduri de transport, precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitățile 2. și 4., categoria B.;
- În situația în care nu este prevăzută sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni, din lipsa spațiului, se vor prevedea în mod obligatoriu măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat.
- ✓ **Componente/sisteme de managementul traficului**, pentru prioritizarea mijloacelor de transport public de călători în trafic. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitatea 1, categoria C.
 - ✓ **Construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere**, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor

⁶⁶ Dacă viteza de deplasare a mijloacelor de transport este afectată de traficul rutier.

de pietoni, creare facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipocuzici etc;

- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători;**

În cadrul acestei sub-activități este eligibilă activitatea de construire/modernizare/reabilitare a podurilor și a pasajelor supra și subterane ce sunt parte a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători. După cum s-a menționat în secțiunea 1.4 din ghid, aceste poduri/pasaje trebuie să facă parte dintr-un proiect/activitate de construire/reabilitare/modernizare a unui traseu de transport public.

În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, iar în lipsa spațiului, vor fi prevăzute, în mod obligatoriu, cel puțin măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat.

Se va avea în vedere faptul că din justificarea investiției aferente acestei sub-activități va trebuie să reiasă faptul că aceasta este realizată în beneficiul transportului public de călători și a modurilor nemotorizate de transport.

Astfel, scopul principal al acestei sub-activități trebuie să fie îmbunătățirea transportului public (care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători etc.), a modurilor nemotorizate, descurajarea transportului privat și reducerea utilizării acestuia, precum și reducerea emisiilor de echivalent CO₂, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D (analiză preliminară), în studiul de trafic, în Cererea de finanțare etc.



Atenție! Cheltuielile pentru investiția de bază⁶⁷ aferente sub-activităților „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere” și „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători” din cadrul activității 2, categoria C cumulate cu cele ale sub-activității „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători” din cadrul activității 10, categoria A, sunt eligibile în procent de maximum 40% (pentru cele 7 regiuni mai puțin dezvoltate) și de maximum 30% (pentru regiunea mai dezvoltată - BI) din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriei 6 și Categoriei 15, cu respectarea condițiilor anterior amintite privind transportul public (se va vedea Anexa 3.2.6 - *Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria 181 - Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).

3. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști

Această activitate eligibilă vizează:

- ✓ **Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști în corpul drumurilor (în special, străzi urbane, dar nu numai), în zonele pietonale și semi-pietonale, în lungul pistelor pentru biciclete, trasee pietonale, parcuri de tip „park and ride” etc.**

Selecția speciilor de arbori și arbuști de către solicitant va trebui să ia în considerare următoarele aspecte: condițiile pedo-climatice ale zonei și gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții, capacitatea specifică de retenție a CO₂ în cazul speciilor propuse, măsurile necesare pentru asigurarea calității peisajului urban.

⁶⁷ Capitolul 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază din Devizul pe obiectul aferent sub-categoriei - 181 Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători;

Astfel, pe lângă funcția principală de retenție a emisiilor de CO₂, acești arbori și arbuști plantați vor putea avea și funcția de ameliorarea a calității peisajului urban, prin umbrirea spațiilor publice, mai ales a celor destinate deplasărilor nemotorizate.

- ✓ **Realizarea de înierbări în locația proiectului**, mai cu seamă în arealele unde au fost plantați arbori și arbuști (de exemplu, din zona de protecție a drumului), inclusiv sistemele de irigații aferente.



Atenție! Această activitate trebuie văzută doar ca o activitate auxiliară altor activități din Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2. Dacă această activitate nu este parte a unei Cereri de finanțare cu o abordare integrată privind (re)organizarea mobilității urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă prin această prioritate de investiții.

Această activitate vizează inclusiv localitățile din zona funcțională/satele aparținătoare, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid.

4. Realizarea parcarilor de transfer de tip „park and ride”

În cadrul acestei activități de construire/modernizare a parcarilor de transfer la transportul public de tip „park and ride”(„parcheză și călătorește cu transportul public”), pe lângă parcare propriu-zisă sunt eligibile inclusiv investițiile asociate: construirea sistemelor de iluminat pentru parcare, cabină de pază, supraveghere video etc, după caz.

Aceste parări vor fi amplasate lângă stațiile capăt de linie de tramvai, troleibuz și autobuz cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a orașului/municipiului sau din localitățile din zona funcțională/sate aparținătoare, dar care să deservească tot orașul/municipiul în cauză. Alegerea amplasării acestor parări va fi justificată prin fluxurile de navetiști care tranzitează orașul/municipiul cu autovehicule proprii, iar capacitatea parării va fi corelată cu cererea estimată.



Atenție! Nu sunt considerate eligibile parările care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (sezoniere).

Nu sunt considerate eligibile parările amplasate în zonele centrale ale orașelor/municipiilor.

Această activitate de construire a parcarilor de transfer de tip „park and ride” va fi integrată în mod obligatoriu cu alte activități complementare, respectiv construire/modernizare de stații capăt de linie ale transportului public de călători (dinspre limita administrativ-teritorială a orașului/municipiului) și construire/modernizare/extindere de trasee pentru transportul public, inclusiv achiziția/modernizarea de mijloace de transport, dacă este cazul. După caz, pot fi create inclusiv piste pentru biciclete și de puncte de închiriere de biciclete care să lege aceste parări de zonele centrale etc.

Prin realizarea acestui tip de parcare se urmărește reducerea pătrunderii fluxurilor motorizate pe rețeaua stradală a orașelor/municipiilor, prin încurajarea schimbării modale de la transportul privat la transport public și, după caz, la modurile nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta), evitarea congestionării traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din oraș/municipiu și, în final, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din traficul rutier.

Proiectele pot conține activități/subactivități integrate din toate cele 3 categorii de activități (A, B și C).

În vederea asigurării sustenabilității proiectelor ce conțin activități eligibile privind crearea/extinderea/modernizarea/reabilitarea, după caz, a infrastructurii rutiere aferente străzilor urbane (cu toate elementele componente), pistelor pentru biciclete, zonelor și traseelor pietonale, este eligibilă sub-activitatea de construire/extindere/modernizare/reabilitare a rețelelor sistemelor de alimentare cu apă, de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale, precum și a canalelor tehnice pentru rețele, situate doar în corpul acelor străzi urbane, piste pentru biciclete și/sau zone/trasee pietonale, ce fac obiectul activităților eligibile ale proiectului. Pentru această sub-activitate vor fi respectate condițiile de eligibilitate și plafoanele de cheltuieli eligibile stabilite prin prezentul ghid și anexele la acesta, acolo unde este cazul.

Pentru sub-activitatea referitoare la construirea/extinderea/modernizarea/reabilitarea rețelelor sistemelor de alimentare cu apă, de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale, situate în amplasamentul proiectului (limitat la investițiile aferente activităților eligibile menționate în paragraful anterior), este obligatorie prezentarea avizului operatorului de utilități publice, în etapa pre-contractuală. Acest aviz se solicită pentru a se asigura conformitatea soluțiilor tehnice din proiectul depus în cadrul O.S. 3.2 cu soluția tehnică existentă sau propusă în alte proiecte de investiții, precum și pentru a se confirma că respectivele lucrări privind utilitățile nu sunt incluse în proiecte finanțabile din alte programe/sursele proprii ale operatorului etc.

De asemenea, dacă prin proiect se realizează investiții punctuale în sistemul de iluminat public (a se vedea subactivitatea eligibilă din cadrul activităților 2 și 4, categoria B), se va solicita un aviz de conformitate inclusiv de la operatorului de iluminat public (se va vedea secțiunea 5.4.2).

4.3.1.2 Proiectul propus spre finanțare nu trebuie să fie încheiat în mod fizic sau implementat integral înainte de depunerea cererii de finanțare în cadrul POR 2014-2020, indiferent dacă toate plățile aferente au fost realizate sau nu de către beneficiar (art. 65 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013)

Nu sunt eligibile investițiile care au fost finalizate din punct de vedere fizic (de ex. a fost efectuată recepția la terminarea lucrărilor, a fost semnat procesul verbal de predare-primire a echipamentelor) până la momentul depunerii cererii de finanțare.

Contractele de lucrări și de furnizare de echipamente trebuie să fi fost încheiate după data de 01.01.2014, în caz contrar cheltuielile aferente acestora sunt neeligibile.

4.3.1.3. Proiectul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică în ultimii 5 ani, pentru același tip de activități (reabilitare/ modernizare/ construcție/ extindere) realizate asupra aceleiași infrastructuri/ aceluiași segment de infrastructură și nu beneficiază în prezent de fonduri publice din alte surse de finanțare, altele decât cele ale solicitantului

➤ Pentru proiectele fără lucrări începute

În această situație, în ultimii 5 ani de dinainte de data depunerii Cererii de Finanțare, proiectul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică, pentru același tip de activități (reabilitare/modernizare/ construcție/extindere) realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceluiași segment de infrastructură și nu s-a aflat în perioada de garanție pentru activitățile enumerate anterior. Așadar, beneficiarul se va asigura, dacă este cazul, că a obținut recepția finală în cazul activităților asupra infrastructurii/aceluiași segment de infrastructură ce fac obiectul proiectului, înainte de perioada celor 5 ani de dinainte de depunerea Cererii de Finanțare. De asemenea, proiectul propus nu beneficiază în prezent de fonduri publice din alte surse de finanțare, altele decât cele ale solicitantului.

Această cerință se aplică și pentru serviciile de modernizare de tramvaie, care nu trebuie să mai fi beneficiat de aceleași servicii de modernizare în ultimii 5 ani dinainte de data depunerii Cererii de Finanțare.

➤ **Pentru proiectele cu lucrări începute**

În această situație, în ultimii 5 ani de dinainte de data emiterii ordinului de începere a contractului de lucrări aferent (emis în mod obligatoriu după data de 1 ianuarie 2014), proiectul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică, pentru același tip de activități (reabilitare/modernizare/construcție/extindere) realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceluiasi segment de infrastructură și nu s-a aflat în perioada de garanție pentru activitățile enumerate anterior.

După data emiterii ordinului de începere a lucrărilor, proiectul nu a beneficiat de fonduri publice din alte surse de finanțare, altele decât cele ale solicitantului.



Atenție! În cazul proiectelor cu lucrări începute se va avea în vedere că acestea trebuie să facă parte din cadrul scenariului selectat „A face ceva” din P.M.U.D. (și nu din „A face minimum”). De asemenea, se va avea în vedere că și pentru aceste proiecte trebuie să fie elaborate studii de trafic și analize cu privire la reducerea emisiilor de echivalent de CO₂, conform cerințelor ghidului.



Acest criteriu se poate aplica și obiectelor de investiții individuale din cadrul proiectelor.

În caz că proiectul prezintă lucrări care nu se încadrează în prezenta condiție, acele lucrări vor fi considerate cheltuieli neeligibile.

Se va vedea Declarația de eligibilitate (Model A - Declarația de eligibilitate).

Criteriul nu se aplică pentru lucrările de întreținere și reparații curente.

4.3.1.4. Incadrarea valorii proiectului în limitele valorilor minime și maxime eligibile ale priorității de investiții 4e, O.S 3.2 din POR 2014-2020

Valoarea totală eligibilă a cererii de finanțare se încadrează în următoarele limite minime și maxime:

Valoarea minimă eligibilă: 500.000 euro*;

Valoarea maximă eligibilă:

- 5 milioane euro pentru orașele/municipiile cu o populație mai mică sau egală cu 20.000⁶⁸ de locuitori;
- 10 milioane euro pentru orașele/municipiile cu o populație de peste 20.000⁶⁹ de locuitori;

Pentru Municipiile București și Tulcea, valoarea maximă eligibilă:

- 20 milioane euro;
- Ca excepție, pentru Municipiul București, valoarea maximă eligibilă pentru o Cerere de finanțare depusă în cadrul O.S. 3.2: 40 milioane euro;

⁶⁸ Prin excepție de la prevederile Ghidului general, datele privind numărul populației solicitanților vor fi preluate din anul anterior deschiderii apelului de proiecte, respectiv din anul 2016, pe de site-ul <http://www.insse.ro/cms/ro>, secțiunea Tempo-Online - tutorial;

⁶⁹ Idem;

În situația unei Cereri de finanțare depuse de către un parteneriat, valoarea maximă eligibilă a Cererii de Finanțare va fi determinată de orașul/municipiul eligibil în cadrul O.S. 3.2 cu cea mai mare populație, sub condiția că vor fi implementate activități din proiect inclusiv pe teritoriul acestuia.

Cursul valutar la care se va calcula încadrarea în respectivele valori minime și maxime este cursul inforeuro din luna publicării ghidului specific, respectiv luna iulie 2017: 1 euro=4,5744 lei.

Acest curs va fi utilizat până la semnarea contractului de finanțare.

*Criteriul cu privire la valoarea minimă a investiției nu se menține pe perioada de implementare și durabilitate a investiției.

4.3.1.5. Perioada de implementare a activităților proiectului nu depășește 31 decembrie 2023

Perioada de implementare a activităților proiectului se referă atât la activitățile realizate înainte de depunerea cererii de finanțare cât și la activitățile ce urmează a fi realizate după momentul contractării proiectului. Solicitantul trebuie să prevadă în mod realist perioada de implementare pentru fiecare activitate în parte, luând în considerare specificul fiecărei activități.

În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 399/ 2015 *privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020*, una dintre condițiile de eligibilitate a cheltuielilor se referă la angajarea și plata cheltuielilor în condițiile legii între 1 ianuarie 2014 și 31 decembrie 2023, cu respectarea perioadei de implementare stabilite prin contractul de finanțare.

4.3.1.6. Proiectul respectă principiile privind dezvoltarea durabilă, egalitatea de șanse, gen, și nediscriminarea

În procesul de pregătire, contractare, implementare și valabilitate a contractului de finanțare, solicitantul a respectat și va respecta:

1. legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul egalității de șanse, de gen, nediscriminare, accesibilitate;
2. legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului și eficienței energetice.

Solicitantul va declara în cadrul Declarației de angajament că va respecta obligațiile prevăzute în legislația comunitară și națională în domeniul dezvoltării durabile, egalității de șanse și nediscriminării.

Pentru stabilirea abordării optime a respectării acestor principii, se recomandă lucrarea „Ghid privind integrarea temelor orizontale în cadrul proiectelor finanțate din Fondurile ESI 2014-2020”, realizat de Ministerul Fondurilor Europene⁷⁰, unde la anexa 2 a primului volum și la anexa 2 la al doilea volum este listată legislația națională relevantă.

Solicitantul va descrie în secțiunea relevantă din cererea de finanțare modul în care sunt respectate obligațiile prevăzute de legislația specifică aplicabilă, precum și alte acțiuni suplimentare (dacă este cazul).

4.3.1.7 Măsurile și activitățile proiectului sunt incluse în cadrul scenariului optim selectat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

Proiectul trebuie să fie inclus în cadrul scenariului optim selectat din P.M.U.D./în planul de acțiune al acestuia. În cazul unui proiect implementat în parteneriat va trebui să existe un singur P.M.U.D. care să

⁷⁰ Disponibil la adresa: <http://www.fonduri-structurale.ro/detaliu.aspx?t=Stiri&elD=17937>

cuprindă în aria sa de studiu orașele/municipiile/comunele partenere și în care să se regăsească proiectul în cauză.

Vor fi depuse pentru finanțare, acele proiecte care au o contribuție însemnată la atingerea Obiectivului specific 3.2 al Priorității de investiții 4e din POR 2014-2020, dintre proiectele posibil eligibile prin O.S. 3.2 ale respectivului solicitant de finanțare, inclusiv ale unui parteneriat eligibil, propuse în scenariul optim/planul de acțiune din P.M.U.D.

În elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă se va ține seama în principal de conținutul art. 15-16 din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016, dar și, orientativ, de conținutul Anexei 3.2.7 - *Structura detaliată a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă*.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al unui oraș/municipiu/zonă de studiu mai extinsă va fi depus împreună cu prima Cerere de Finanțare a unui solicitant de finanțare (care poate fi în cazul unui P.M.U.D elaborat la nivel de arie de studiu mai extinsă, orașul-centru polarizator, alte orașe din aria studiu a P.M.U.D, parteneriate dintre aceste orașe, inclusiv cu alți parteneri eligibili din O.S. 3.2 etc.) și va face obiectul verificării conformității administrative și a admisibilității, pe baza criteriilor din Anexa 3.2.2.a - *Grila de verificare a conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D.*

Etapă de verificare a conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D. este o etapă de verificare distinctă de etapa de verificare a conformității administrative și a eligibilității cererilor de finanțare depuse de un solicitant, iar finalizarea acestei etape nu depinde de rezultatul etapei de verificare a conformității administrative și a eligibilității cererii de finanțare la care P.M.U.D. a fost anexat sau de rezultatele etapelor de verificare CAE ale altor cereri de finanțare ale solicitantului.

Astfel, în situația în care cererea de finanțare la care P.M.U.D este anexat nu este conformă și eligibilă (din motiv de neîndeplinire a altor criterii decât cel legat de P.M.U.D.), etapa de verificare a P.M.U.D, odată finalizată cu rezultatul că **P.M.U.D. este conform și admisibil**, nu se va mai relua pentru următoarele cereri de finanțare depuse de un solicitant și nici în situația redeunerii, în același apel de proiecte, a cererii de finanțare la care P.M.U.D. a fost inițial anexat (caz în care nu mai este necesară nici redeunerea P.M.U.D.).

De asemenea, nu se va mai relua verificarea P.M.U.D. în situația în care P.M.U.D. a fost considerat conform și admisibil, iar etapa de verificare a conformității și admisibilității P.M.U.D. a constituit o sub-etapă a etapei de verificare a conformității administrative și a eligibilității primei cereri de finanțare depuse de un solicitant, indiferent de parcursul ulterior al acestei cereri de finanțare, de după finalizarea etapei de CAE.

P.M.U.D. elaborat la nivel de arie de studiu mai extinsă

În situația în care Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este întocmit pentru o arie de studiu mai extinsă decât a unui oraș/municipiu, cum ar fi: teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, teritoriul unei unități administrativ-teritoriale inițitoare/polarizatoare plus teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona funcțională, toate localitățile din județul Ilfov etc, conform prevederilor legale, criteriile din grila de conformitate administrativă și de admisibilitate a P.M.U.D. vor fi aplicate din perspectiva: 1. solicitantului Cererii de finanțare la care P.M.U.D. a fost depus sau 2. a solicitantului cererii de finanțare plus alte orașe/municipii eligibile în O.S. 3.2 din aria de studiu a P.M.U.D. sau 3. a orașului centru-polarizator al P.M.U.D, eligibil în O.S.3.2. (poate coincide cu situația 1), în funcție de informațiile relevante ce se regăsesc în secțiunile P.M.U.D (aspect ce se va consemna în grila de verificare a P.M.U.D, doar când P.M.U.D. este realizat la o arie de studiu mai extinsă).

În situația în care P.M.U.D. a fost verificat din perspectiva mai multor potențiali solicitanți de finanțare din O.S. 3.2 (situația 2 de mai sus), nu mai este necesară redeunerea în cadrul acestui apel de proiecte a întregului P.M.U.D odată cu prima cerere de finanțare a fiecăruia din acei solicitanți (ci doar un extras în care se regăsește proiectul) și implicit nici reverificarea P.M.U.D.

De asemenea, în cazul unui proiect implementat în parteneriat pentru realizarea unor investiții comune, dacă P.M.U.D., elaborat la nivel de arie de studiu mai extinsă, este verificat și considerat conform și admisibil, (inclusiv) din perspectiva orașului/municipiului-centru polarizator/inițiator al P.M.U.D (situația 3 de mai sus), **partener în proiect**, nu mai este necesară (re)verificarea conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D. din perspectiva celorlalți parteneri din proiect și nici redepunerea P.M.U.D.

A se vedea și secțiunea 5.4.1, punctul 7.

4.3.1.8 Proiectul contribuie la reducerea traficului rutier motorizat din aria de studiu a proiectului

Din compararea scenariilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”) pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului sau primul an de operare⁷¹ va trebui să rezulte o reducere în ceea ce privește deplasările aferente traficului rutier motorizat cu autoturismele din aria de studiu a proiectului, fără a determina o creștere a utilizării transportului privat cu autoturismele și, implicit, o înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu. Reducerea deplasărilor aferente transportului privat și creșterea cotelor modale ale transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate se vor menține și pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare, acest lucru reieșind din compararea scenariilor „fără proiect” și „cu proiect” pentru perioada de durabilitate. În acest sens, se vor avea în vedere valorile pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare.

Aceasta scădere a traficului rutier motorizat cu autoturisme va fi însoțită de o creștere a cotelor modale ale transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate⁷².

4.3.1.9 Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din aria de studiu a proiectului

Din compararea scenariilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”) pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (primul an de operare) va trebui să rezulte o reducere a emisiilor de echivalent CO₂, bazată, în mod obligatoriu și pe o creștere a cotei modale a transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate.

Reducerea emisiilor de echivalent CO₂ se va menține și pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare, acest lucru reieșind din compararea scenariilor „fără proiect” și „cu proiect” pentru perioada de durabilitate. În acest sens, se vor avea în vedere valorile pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare.

Coroborat cu cerințele de la criteriul 4.3.1.8, reducerea rezultată în ceea ce privește emisiile de echivalent CO₂ din aria de studiu a proiectului, nu va implica o creștere/înăutățire a emisiilor de CO₂ din transport în afara ariei de studiu.

Îndeplinirea acestui criteriu se va proba prin prezentarea foilor de calcul realizate cu ajutorul *Instrumentului pentru calcularea emisiilor echivalent GES din sectorul transporturilor* (Anexa 3.2.4.b), fie metoda agregată, fie metoda dezagregată, însoțite de o descriere a datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul utilizați (sub formă de anexă), mai ales în caz că parametrii inițiali au fost modificați, pentru aria de studiu a proiectului.

De asemenea, în cazul în care solicitantul utilizează, la elaborarea P.M.U.D./a studiului de trafic, un model de transport cu alocare multi-modală, bazat pe un soft de transport recunoscut de industria în domeniu, se

⁷¹ Pentru proiectele complementare din O.S. 3.2 se poate analiza primul an de operare în comun a investițiilor;

⁷² Se poate avea în vedere conținutul orientativ al Modelului M - *Studiul de trafic*.

pot prezenta extrase din acel model pentru compararea scenariilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”) pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (sau primul an de operare) și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare. Aceste informații vor fi însoțite de o *descriere a datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul utilizați* (sub formă de anexă), pentru aria de studiu a proiectului.



Parametrii de calcul utilizați în modelul de transport sunt adaptați pentru situația parcului auto de la nivel național/local.

În *Descrierea datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul*, anexă la foile de calcul din Anexa 3.2.4.b/extrasele din model, în mod obligatoriu, se va specifica dacă reducerea de CO₂ de la nivelul ariei de studiu a proiectului se bazează inclusiv pe o creștere a cotei modale a transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate și dacă activitățile proiectului nu generează o creștere a emisiilor de echivalent CO₂ din transport în afara ariei de studiu.

4.3.1.10 Activitățile eligibile ale proiectului se implementează pe teritoriul eligibil aferent Obiectivului specific 3.2

Activitățile proiectului se implementează pe teritoriul UAT orașe/municipii eligibile și, în parteneriat cu UAT orașe/municipii eligibile, pe teritoriul UAT comune din Z.F., în cadrul celor trei apeluri de proiecte ale Obiectivului specific 3.2, în conformitate cu precizările din secțiunea 2.6 a prezentului ghid.

În ceea ce privește activitățile privind sistemele de transport public cu tramvaiul și troleibuzul, se vor vedea solicitanții eligibili, menționați în secțiunea 2.6 din ghid și implicit teritoriul eligibil aferent acestora.

Pe teritoriul UAT comune din zona funcțională, partenere în proiect și incluse în zona de studiu a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aferent orașului/municipiului eligibil, dar și pe teritoriul satelor aparținătoare ale orașului/municipiului, se vor putea realiza **investiții comune** cu orașul/municipiul ce vizează doar următoarele activități eligibile: construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete/pietonale, construirea/ extinderea sistemelor de închiriere de biciclete, construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric (tramvai, troleibuz), construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea benzilor exclusive pentru transportul public, achiziția de tramvaie/troleibuze/autobuze și înființarea de trasee de transport public, în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea și secțiunea 3.2. Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat), precum și alte tipuri de investiții complementare privind transportul public/moduri nemotorizate (ce sunt detaliate în secțiunea 4.3.1.1 din prezentul ghid: stații de transport public, depouri/autobaze etc).

4.3.1.11 Proiectele care vizează realizarea de investiții în sistemele de transport public local/zonal de călători respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și regulile privind ajutorul de stat

În cazul investițiilor ce vizează unele componente ale sistemelor de transport public local/zonal de călători, menționate în secțiunea 3.2.1 din prezentul ghid specific, puse la dispoziția operatorului de transport public, este necesar ca între autoritatea locală competentă (UAT orașul/municipiul / asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători) și operatorul de transport public să se încheie și să se prezinte un contract de servicii publice/hotărâre de administrare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Documentele ce trebuie să fie depuse de solicitant pentru îndeplinirea acestei condiții se regăsesc menționate în secțiunile 5.4.1 - Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare, 5.4.2 - Anexele obligatorii la momentul contractării, 6.7 - Perioada de implementare și durabilitate a contractului de finanțare din prezentul ghid și în Anexa 3.2.5, după caz.

De asemenea, în cazul proiectelor depuse de parteneriate dintre unități administrativ-teritoriale pentru realizarea investițiilor comune în sisteme de transport public de călători, vor trebui respectate condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, art. 5, alin. (2), lit. b, respectiv va trebui probată existența unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, în care orașul/municipiul și UAT partenere să fie membre, cel târziu în etapa pre-contractuală, căreia UAT partenere să-i mandateze încheierea contractului de servicii publice cu operatorul, conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Nu sunt eligibile proiectele/obiectele de investiții privind sistemele de transport public de călători, ce intră sub incidența regulilor privind ajutorul de stat, menționate în secțiunea 3.2.1 din ghid, ale căror lucrări au fost demarate înainte de depunerea cererii de finanțare (de ex. a fost începută execuția lucrărilor de construcții sau a fost dată o comandă fermă de mijloace de transport/echipamente).

4.3.1.12 Complementaritatea activităților proiectului

Pentru a se răspunde într-un mod eficient la cerințele Obiectivului specific 3.2 și pentru a se asigura o abordare integrată a sub-activităților/activităților/cererilor de finanțare, se vor avea în vedere cerințele privind complementaritatea cererilor de finanțare, astfel:

➤ i. Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează componentele principale ale sistemului de transport public de călători, respectiv componente de infrastructură de transport public (infrastructură rutieră, cale de rulare tramvai, rețea de troleibuz), componente ale sistemului de managementul traficului (dacă este cazul) și/sau mijloace de transport aferente sistemelor de transport public de călători⁷³, se vor avea în vedere cele trei situații (a, b și c) privind complementaritatea celor trei tipuri (minimum)⁷⁴ de activități.

Se vor avea în vedere cerințele corespunzătoare din secțiunea 1.4 din prezentul ghid.

➤ ii. Pentru cererile de finanțare prin care se finanțează alte investiții⁷⁵ decât cele privind componentele principale ale sistemului de transport public de călători de la litera i., se vor avea în vedere cele trei situații (a, b și c) privind asigurarea complementarității activităților.

Se vor avea în vedere cerințele corespunzătoare din secțiunea 1.4 din prezentul ghid.

Pot exista proiecte/activități complementare ce vizează atât investițiile de la litera i., cât și de la litera ii.

➤ iii. Caracterul integrat al Cererii de finanțare

Se vor avea în vedere cerințele corespunzătoare din secțiunea 1.4 din prezentul ghid.

4.3.1.13 Proiectul cuprinde măsuri coerente privind politica de reglementare a parcarilor

⁷³ De ex. activitățile 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10 din categoria A și activitatea 1 și 2 din categoria C;

⁷⁴ Cererea de finanțare poate include și alte activități complementare privind transportul public de călători/modurile nemotorizate, decât cele minime menționate;

⁷⁵ De ex. activitățile 6, 7 și 8 - categoria A, activitățile 1, 3, 4 (în special pentru zonele pietonale/semi-pietonale), 5 - categoria B și activitățile 3, 4 - categoria C;

La nivelul solicitantului UAT oraș/municipiu, dar mai ales la nivelul ariei de studiu a proiectului, trebuie să se implementeze o politică coerentă de reglementare a parcarilor, ce poate conține măsuri privind eliminarea parcarilor neregulate, instituirea unor taxe pentru parcare, controlul accesului, mai ales, în zonele centrale ale orașelor/municipiilor, după caz etc.

La cererea de finanțare va fi anexată Hotărârea (sau Hotărârile) de Consiliu Local a solicitantului UAT oraș/municipiu (și a partenerilor UAT oraș/municipiu, după caz) din care să rezulte reglementarea politicii parcarilor la nivelul ariei de studiu a proiectului, respectiv, în primul rând, eliminarea parcarilor neregulate din aria de studiu și, după caz (opțional), instituirea unor taxe pentru parcare, controlul accesului în zonă etc. Respectarea prevederilor acestei HCL pentru aria de studiu a proiectului poate face subiectul monitorizărilor proiectului în perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

4.3.1.14. Conformitatea proiectului cu Strategia de Dezvoltare Durabilă Integrată în Delta Dunării (2030), doar pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/ITI

Conformitatea proiectului cu Strategia de Dezvoltare Durabilă Integrată în Delta Dunării (2030) este analizată exclusiv de către Asociația pentru Dezvoltare Intercomunitară ITI Delta Dunării, care va elibera un aviz de conformitate a proiectului cu strategia mai sus menționată.

Avizul de conformitate este un document ce trebuie depus de către solicitantul de finanțare, împreună cu cererea de finanțare.

Solicitanții de finanțare vor solicita și depune din timp, la sediul ADI ITI DD, toate documentele necesare unei analize atente și obiective a proiectului, efectuată exclusiv de către experții ADI ITI DD în scopul obținerii „Avizului de conformitate cu SIDDDD”.

Autoritatea de Management pentru Programul Operațional nu este implicată în analiza proiectului din punctul de vedere al conformității acestuia cu Strategia de Dezvoltare Durabilă Integrată în Delta Dunării (2030). Aplicantul poate contesta rezultatul acestei analize adresându-se în acest scop exclusiv Asociației pentru Dezvoltare Intercomunitară ITI Delta Dunării.

4.4 Eligibilitatea cheltuielilor

4.4.1 Reguli generale de eligibilitate a cheltuielilor

Baza legală pentru stabilirea eligibilității cheltuielilor:

- ✓ Regulamentul (UE, EURATOM) nr. 1311/2013 al Consiliului din 2 decembrie 2013 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014 - 2020;
- ✓ Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului;
- ✓ Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006;

- ✓ Hotărârea Guvernului nr. 399/ 2015 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune 2014-2020.

Condițiile cumulative de eligibilitate a cheltuielilor:

- să fie angajată de către beneficiar și plătită de acesta în condițiile legii între 1 ianuarie 2014 și 31 decembrie 2023, cu respectarea perioadei de implementare stabilite prin contractul de finanțare;
- să fie însoțită de facturi emise în conformitate cu prevederile legislației naționale sau a statului în care acestea au fost emise ori de alte documente contabile pe baza cărora se înregistrează obligația de plată și de documente justificative privind efectuarea plății și realitatea cheltuielii efectuate, pe baza cărora cheltuielile să poată fi verificate/controlate/auditate;
- să fie în conformitate cu prevederile programului;
- să fie în conformitate cu contractul de finanțare, încheiat între autoritatea de management sau organismul intermediar și beneficiar;
- să fie rezonabilă și necesară realizării operațiunii;
- să respecte prevederile legislației Uniunii Europene și naționale aplicabile;
- să fie înregistrată în contabilitatea beneficiarului, cu respectarea prevederilor art. 67 din Regulamentul (UE) nr. 1.303/2013.
- să nu fie contrară prevederilor dreptului aplicabil al Uniunii Europene sau legislației naționale care vizează aplicarea dreptului relevant al Uniunii, în privința eligibilității, regularității, gestiunii sau controlului operațiunilor și cheltuielilor.

Notă. Mecanismul de plată și rambursare a cheltuielilor în cadrul contractelor de finanțare se realizează în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 40 /23.09.2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014 - 2020, cu modificările și completările ulterioare, precum și normele de aplicare aprobate prin H.G. nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014 - 2020.

4.4.2 Reguli specifice de eligibilitate a cheltuielilor

Lista cheltuielilor eligibile cuprinde următoarele categorii de cheltuieli:

Categoriile și sub-categoriile de cheltuieli eligibile aplicabile în cadrul acestui apel de proiecte depus în MySMIS sunt:

Categorie	Subcategorie
3 - cheltuieli cu achiziția imobilelor deja construite	6 - Cheltuieli cu achiziția imobilelor deja construite
6 - cheltuieli cu achiziția de mijloace de transport	14 - cheltuieli cu achiziția de mijloace de transport indispensabile pentru atingerea obiectivului operațiunii
	182 - cheltuieli cu serviciile de modernizare a tramvaielor

7 - cheltuieli cu auditul achiziționat de beneficiar pentru proiect	15 - cheltuieli cu auditul achiziționat de beneficiar pentru proiect
8 - cheltuieli de informare, comunicare și publicitate	17 - cheltuieli de informare și publicitate pentru proiect, care rezultă din obligațiile beneficiarului
	18 - cheltuieli de promovare a obiectivului de investiție/produsului/serviciului finanțat
12 - cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului	34 - cheltuieli pentru achiziția terenului cu sau fără construcții
	38 - cheltuieli pentru amenajarea terenului
	39 - cheltuieli cu amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială
13 - cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	40 - cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului
	42 - studii cf HG 907/studii de teren cf HG 28
14 - cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică	43 - cheltuieli pentru (documentații suport) și obținere avize, acorduri, autorizații
	44 - proiectare și inginerie
	45 - cheltuieli pentru consultanță
	46 - cheltuieli pentru asistență tehnică
15 - cheltuieli pentru investiția de bază	53 - cheltuieli pentru construcții și instalații
	54 - cheltuieli cu dotările (utilaje, echipamente cu și fără montaj, dotări)
	181 - cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje utilizate prioritar de transportul public urban de călători
	55 - cheltuieli cu active necorporale
16 - cheltuieli cu organizarea de șantier	57 - cheltuieli pentru lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier
	58 - cheltuieli conexe organizării de șantier
17 - cheltuieli pentru comisioane, cote, taxe	59 - cheltuieli pentru comisioane, cote, taxe
18 - cheltuieli diverse și neprevăzute	60 - cheltuieli diverse și neprevăzute
29 - cheltuieli cu servicii	100 - cheltuieli pentru consultanță și expertiză, inclusiv pentru elaborare P.M.U.D.

Detalierea și plafoanele maxime ale acestor categorii și sub-categorii de cheltuieli se regăsesc în Anexa nr. 3.2.6 la prezentul ghid.

4.4.3 Cheltuieli neeligibile

În cadrul acestui apel de proiecte sunt neeligibile următoarele categorii de cheltuieli, ținând seama și de prevederile art. 13 din H.G. nr. 399/2015 *privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin FEDR, FSE, FC 2014-2020*;

- ✓ costuri operaționale, de funcționare, de testare și întreținere a obiectivelor finanțate prin proiect;
- ✓ costuri administrative;
- ✓ TVA deductibilă;
- ✓ costuri de personal;
- ✓ cheltuieli financiare, respectiv prime de asigurare, taxe, comisioane, rate și dobânzi aferente creditelor;
- ✓ contribuția în natură;
- ✓ amortizarea;
- ✓ cheltuielile cu leasingul prevăzute la art. 9 din H.G. nr. 399/2015;
- ✓ cheltuielile privind achiziția de dotări/echipamente/utilaje/mijloace de transport **second-hand**;
- ✓ amenzi, penalități, dobânzi, cheltuieli de judecată și cheltuieli de arbitraj;
- ✓ cheltuielile efectuate peste plafoanele maxime de cheltuieli specificate în ghidul solicitantului;
- ✓ cheltuieli care nu corespund particularităților/obiectivelor/activităților sprijinite prin Obiectivului specific 3.2 al POR 2014-2020;
- ✓ cheltuielile aferente activităților prevăzute la art. 3 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 1.301/2013;
- ✓ cheltuieli aferente unor contracte de lucrări/ furnizare încheiate înainte de 01.01.2014.

5. COMPLETAREA CERERILOR DE FINANȚARE

Cererea de finanțare este compusă din:

-Cererea de finanțare, ale cărei secțiuni se completează exclusiv în aplicația electronică MySMIS. Anexa 3.2.1 la acest ghid prezintă aceste secțiuni și include instrucțiuni, recomandări și clarificări privind modul de completare. Aceste detalii sunt disponibile inclusiv în cadrul aplicației MySMIS, la completarea fiecărei secțiuni în parte.

-Anexele la cererea de finanțare - toate aceste documente vor fi încărcate în MySMIS, în format pdf, după ce au fost semnate digital.

Pentru unele din anexele enumerate mai jos, acest ghid conține modele standard (ex. declarația de eligibilitate, declarația de angajament) sau anexe/modele recomandate/orientative.

Celelalte documente (ex. documente cadastrale, documentația tehnică/tehnico-economică) vor fi scanate, salvate în format pdf, semnate digital și încărcate în MySMIS, la completarea cererii de finanțare.

Documentele încărcate în aplicația MySMIS, ca parte din cererea de finanțare, trebuie să fie lizibile și complete. Se recomandă așadar o atenție sporită la scanarea anumitor documente (ex. planșe, schițe, tabele) de dimensiuni mari, ori care necesită o rezoluție adecvată pentru a asigura lizibilitatea.

5.1 Limba utilizată în completarea cererii de finanțare

Limba utilizată în completarea cererii de finanțare este limba română.

5.2 Completarea și justificarea bugetului cererii de finanțare

Completarea bugetului cererii de finanțare se va face conform prevederilor prezentului document, inclusiv a anexelor la acesta (A se vedea Anexele 3.2.1, 3.2.6).



Bugetul cererii de finanțare va fi corelat cu informațiile cuprinse în cadrul devizelor aferente celei mai recente documentații anexate la cererea de finanțare: SF/DALI/PT, contract de lucrări/ furnizare încheiat sau valoare estimată din cadrul Studiului de oportunitate.

5.3 Echipa de implementare a proiectului

Conform *Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare)*, secțiunea 7.3.

5.4 Anexele la cerere de finanțare aplicabile prezentului apel

Cererea de finanțare cuprinde atât anexe care sunt obligatorii, anexe care sunt obligatorii în anumite situații specifice (menționate), cât și anexe facultative/opționale (ex. documentele care atestă un anumit grad de maturitate a proiectului).

De asemenea, unele anexe sunt solicitate la momentul depunerii cererii de finanțare, în mod obligatoriu sau opțional (A se vedea secțiunea 5.4.1), iar altele în etapa pre-contractuală (secțiunea 5.4.2). În etapa de implementare și durabilitate a contractului de finanțare, vor fi depuse în mod obligatoriu documentele specificate în secțiunea 6.7 din ghid, în caz că acestea nu au fost depuse odată cu cererea de finanțare sau în etapa de precontractare. Acestea fac parte integrantă din cererea de finanțare.

În cazul în care solicitantul consideră că poate explica o anumită situație și prin alte documente, acesta le poate anexa la cererea de finanțare, însă acest aspect nu presupune lipsa documentelor obligatorii solicitate.

5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare

1. În cazul în care echipa de proiect a fost stabilită, CV-urile membrilor echipei de proiect și fișele de post;

2. Declarația de eligibilitate a solicitantului și, dacă este cazul, a partenerilor

Se va anexa Declarația de eligibilitate (Modelul A) pentru solicitant, iar în cazul parteneriatelor, atât pentru liderul de parteneriat, cât și pentru parteneri.

3. Declarația de angajament a solicitantului și, dacă este cazul, a partenerilor

Se va anexa Declarația de angajament (Modelul B) pentru solicitant, iar în cazul parteneriatelor atât pentru liderul de parteneriat, cât și pentru parteneri.

4. Declarație privind eligibilitatea TVA, dacă este cazul

Dacă este cazul, respectiv doar pentru TVA nerecuperabilă⁷⁶ conform legii, se va anexa Declarația privind eligibilitatea TVA (Modelul H) pentru solicitant, iar în cazul parteneriatelor, unde este cazul, atât pentru liderul de parteneriat, cât și pentru parteneri.

5. Acordul privind implementarea în parteneriat a proiectului, dacă este cazul

În cazul proiectelor implementate în parteneriat se va anexa în mod obligatoriu acordul privind implementarea proiectului în parteneriat, încheiat între parteneri, care va prezenta elementele de conținut minime din OUG nr. 40/2015. Se va vedea modelul acordului de parteneriat anexat la ghid - Modelul C la prezentul ghid.

6. Lista de echipamente, dotări, mijloace de transport, lucrări și/sau servicii, cu încadrarea acestora în secțiunea de cheltuieli eligibile /neeligibile

Se va anexa lista pentru echipamente și/sau dotări și/sau mijloace de transport și/sau lucrări și/sau servicii, evidențiindu-se cele două tipuri de cheltuieli (eligibile/ne-eligibile), cu menționarea prețurilor acestora, iar informațiile vor fi corelate cu bugetul proiectului.

Se va folosi Modelul F - Lista de echipamente, dotări, mijloace de transport, lucrări sau servicii la ghid.

7. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

- Odată cu prima cerere de finanțare depusă de un solicitant în cadrul O.S. 3.2 (care poate fi, în cazul unui P.M.U.D elaborat la nivel de arie de studiu mai extinsă, orașul-centru polarizator/inițiator al P.M.U.D, alte orașe din aria studiu a P.M.U.D, parteneriate dintre aceste orașe, inclusiv cu alți parteneri eligibili din O.S. 3.2 etc.), se va prezenta:
- ✓ Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, în al cărui scenariu optim selectat „A face ceva” se regăsește proiectul, cu următoarele anexe:
 - Hotărârea (în situația unui parteneriat, Hotărârile) de Consiliul Local de aprobare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.)⁷⁷;
 - Decizia finală emisă de autoritatea competentă privind Evaluarea Strategică de Mediu, conform H.G. nr. 1076/2004;
 - Declarația reprezentantului legal al beneficiarului în care se certifică și se detaliază parcurgerea procesului de consultare publică a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
- În cazul următoarelor cereri de finanțare ale solicitantului, se va depune doar un extras din scenariul optim selectat din P.M.U.D (varianta considerată conformă și admisibilă de către ADR) în care se regăsește proiectul (activitățile/măsurile componente) în cauză.

În cazul unui P.M.U.D elaborat la nivel de arie de studiu mai extinsă, în situația în care P.M.U.D. a fost verificat inclusiv din perspectiva solicitantului unei cereri de finanțare sau din perspectiva orașului-centru polarizator/inițiator, partener în noua cerere de finanțare și a fost considerat conform și admisibil, nu mai este necesară depunerea P.M.U.D. odată cu prima cerere de finanțare,

⁷⁶ A se vedea art. 69 alin. (3) lit. c) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013;

⁷⁷ Se va vedea art. 15 alin. 7 din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016;

ci se va depune doar un extras din scenariul optim selectat din P.M.U.D (varianta considerată conformă și admisibilă de către ADR) în care se regăsește proiectul (activitățile/măsurile componente) în cauză.



Dacă P.M.U.D. a fost declarat conform și admisibil în cadrul apelului de proiecte POR/2017/3/3.2/1/SUERD, documentul strategic se depune odată cu prima cerere de finanțare a solicitantului/parteneriatului, dar nu mai este necesară verificarea P.M.U.D și în apelul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI.



În ceea ce privește orașele/municipiile din cele 7 ADI constituite la nivel de Poli de creștere, precum și din regiunea București-Ilfov (cu excepția celor 7 municipii Poli de creștere și a Municipiului București), acestea își pot realiza P.M.U.D. la nivel de arie de studiu ce cuprinde propriul teritoriu administrativ și după caz, cel al zonei funcționale proprii, ținând seama de actualizarea prevederilor corespunzătoare din P.M.U.D. realizat la nivel de arie de studiu mai extinsă.

A se vedea și criteriul 4.3.1.7.

8. Studiul de trafic⁷⁸

La Cererea de Finanțare se va anexa un (singur) Studiu de trafic aferent ariei de studiu și intervențiilor proiectului.

Evaluarea proiectelor în ceea ce privește încadrarea în Obiectivul specific 3.2 se va realiza inclusiv pe baza datelor, analizelor, ipotezelor și prognozelor ce rezultă din studiul de trafic realizat la nivelul ariei de studiu a proiectului. De asemenea, acest studiu va ține seama de analizele, prognozele, tendințele generale estimate în cadrul P.M.U.D.

În studiul de trafic se va stabili și justifica extinderea ariei de studiu a proiectului, în cadrul căreia se estimează că măsurile/activitățile din proiect vor avea un impact semnificativ, în primul rând din punct de vedere al transportului și al efectelor acestuia asupra mediului. În acest sens, elaboratorul studiului de trafic se va asigura că aria de studiu este suficient de cuprinzătoare, astfel încât impactul proiectului să poată fi suprins.

În funcție de complexitatea și natura proiectului, pentru stabilirea caracteristicilor actuale ale mobilității în aria de studiu a proiectului, se vor colecta date de trafic, recurgându-se, după caz, la următoarele metode de colectare: efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației, realizarea recensămintelor de circulație, realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor.

Scenariile “fără proiect” și “cu proiect” se realizează pentru minimum primul an de implementare a proiectului (anul de bază, fără proiect), primul an de după finalizarea implementării proiectului (în care proiectul va fi operațional), ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare.

În acest studiu trebuie să se justifice impactul măsurilor/activităților propuse prin proiect (sau prin proiecte complementare, după caz), mai ales în ceea ce privește eventualul transfer al unei părți din cota modală a transportului individual către transportul public și modurile nemotorizate de transport, respectiv creșterea deplasărilor cu transportul public și modurile nemotorizate.

Studiul de trafic va fi semnat de către elaborator.

⁷⁸ Studii de specialitate prevăzute și în cadrul Anexei 4 și 5 la H.G. nr. 907/2016. Prin prezentul ghid, studiul de trafic este solicitat inclusiv în cazul elaborării Studiilor de oportunitate;

Se va avea în vedere modelul M - Studiul de trafic (orientativ) de la prezentul ghid.



Îndeplinirea criteriului de eligibilitate 4.3.1.8 se va analiza pe baza acestui studiu de trafic. Studiul de trafic este necesar inclusiv pentru proiectele cu lucrări începute.

9. Instrumente pentru calcularea emisiilor de echivalent CO₂ din sectorul transporturilor

La Cererea de finanțare se vor atașa, în format pdf, paginile de evaluare și paginile de calcule, fie aferente metodei agregate, fie aferente metodei dezagregate din Anexa 3.2.4.b *Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor*, pentru situația „fără proiect” („A face minimum”) și situația „cu proiect” („A face ceva”). Modalitatea de utilizare a Anexei 3.2.4.b *Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor* este explicată în Anexa 3.2.4.a.

În cazul în care solicitantul utilizează, la elaborarea P.M.U.D./a studiului de trafic, un model de transport cu alocare multi-modală, bazat pe un soft de transport recunoscut de industria în domeniu, se pot prezenta extrase din acel model în ceea ce privește emisiile de echivalent CO₂ pentru compararea scenariilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”).

Scenariile „fără proiect” și „cu proiect” se realizează pentru minimum primul an de implementare a proiectului (anul de bază, fără proiect), primul an de după finalizarea implementării proiectului (în care proiectul va fi operațional), ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare.



Aceste analize cu privire la emisiile de echivalent CO₂ sunt necesare inclusiv pentru proiectele cu lucrări începute.

Ambele instrumente de calcul al emisiilor de echivalent CO₂ vor fi însoțite de o anexă privind *descrierea datelor de intrare, a datelor de ieșire, precum și a parametrilor de calcul utilizați* pentru aria de studiu a proiectului, semnată de către elaborator. Orice adaptare/modificare de către beneficiar a parametrilor din Anexa 3.2.4.b trebuie justificată în această anexă.

Datele de intrare pentru aceste instrumente de calcul vor fi preluate din studiul de trafic, pentru situația „fără proiect” și situația „cu proiect”.

10. Documentația tehnico - economică, inclusiv contractul de lucrări și actele adiționale la acesta, dacă este cazul

10.1. Pentru proiectele de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructură), se va avea în vedere încadrarea în cele două situații de mai jos:

- Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări nu a fost demarată la data depunerii cererii de finanțare

La cererea de finanțare se va anexa Studiul de fezabilitate sau Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție, după caz, elaborate în conformitate cu legislația relevantă, respectiv H.G. nr. 28/2008⁷⁹ sau

⁷⁹ Doar în condițiile prevederilor art. 15 din H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare;

H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. În cazul în care Proiectul tehnic a fost întocmit și recepționat, Proiectul tehnic se va anexa la Cererea de finanțare în format pdf., urmând ca evaluarea tehnică și financiară să se realizeze în baza acestuia. Dacă contractul de lucrări este semnat (iar execuția lucrărilor nu a fost demarată), pe lângă Proiectul tehnic se va anexa Contractul de lucrări.

Se vor avea în vedere următoarele condiții:

- ✓ Documentația tehnico-economică a obiectivului de investiție anexată la cererea de finanțare (SF/DALI/PT) nu trebuie să fi fost elaborată/ revizuită/ reactualizată cu mai mult de 2 ani înainte de data depunerii cererii de finanțare.
- ✓ Devizul general aferent documentației tehnico-economice anexate la cererea de finanțare (SF/DALI sau PT) nu trebuie să fi fost actualizat cu mai mult de 12 luni înainte de data depunerii cererii de finanțare.
- ✓ Partea desenată aferentă documentației tehnico-economice se depune scanat, în fișiere tip pdf, și va prezenta cartușul semnat conform prevederilor legale.

➤ Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, iar proiectele nu s-au încheiat din punct de vedere fizic sau implementate integral înainte de depunerea cererii de finanțare

La momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa în mod obligatoriu la cererea de finanțare, pentru proiectele cu lucrările începute, următoarele documente:

- ✓ Autorizația de construire;
- ✓ Raportul privind stadiul fizic al investiției (Modelul G) asumat de către reprezentantul legal al solicitantului, de către dirigintele de șantier și de către constructor;
- ✓ Devizul detaliat, întocmit conform legislației în vigoare, al lucrărilor executate și plătite, al lucrărilor executate și neplătite și respectiv al lucrărilor ce urmează a mai fi executate;
- ✓ Contractul de lucrări, semnat după data de 01.01.2014, inclusiv actele adiționale;
- ✓ Proiectul tehnic.

Pentru acest tip de proiecte nu se mențin cele două cerințe valabile pentru situația anterioară, cu privire la termenele de elaborare/revizuire/actualizare a Proiectului tehnic și nici cea cu privire la termenul de actualizare a devizului general.



Se acceptă ca în cadrul unei Cereri de finanțare să fie depuse două sau mai multe documentații tehnico-economice pentru obiecte de investiții diferite, dar complementare, indiferent dacă execuția lucrărilor a fost sau nu demarată la data depunerii cererii de finanțare, cu respectarea legislației în domeniul achizițiilor publice, mai ales în alegerea procedurilor de atribuire din prisma valorilor estimate.

Devizul general, ca parte componentă a documentației tehnico-economice, trebuie să fie cel aferent documentației cele mai recente anexate la Cererea de finanțare (SF/DALI/PT/contracte de achiziție lucrări), să prezinte data elaborării/actualizării, să fie semnat de către elaboratorul documentației tehnico-economice. Acesta va fi realizat în conformitate cu legislația relevantă, respectiv H.G. nr. 28/2008 sau H.G. nr. 907/2016.

În cazul în care se depun mai multe documentații tehnico-economice, se va prezenta inclusiv un deviz general centralizat la nivel de cerere de finanțare.

10.2. Pentru proiectele/obiectele de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructură), dar și cele privind achiziționarea/modernizarea de mijloace de transport și/sau achiziționare de echipamente (afere sistemelor de e-ticketing, managementul traficului, alte sisteme de transport inteligente etc), se vor depune:

- ✓ Studiul de fezabilitate/Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție în conformitate cu prevederile H.G. nr. 28/2008 sau ale H.G. nr. 907/2016, după caz, în care să se includă, pe lângă investițiile ce implică lucrări de construcții și acele investiții ce presupun furnizarea de mijloace de transport/echipamente/servicii de modernizare de tramvaie. Se vor avea în vedere inclusiv cerințele minime din Modelul N - Studiul de oportunitate. Această abordare nu este interzisă în cadrul H.G. nr. 28/2008 sau H.G. nr. 907/2016. De asemenea, după caz, se va depune, dacă există, Proiectul tehnic și Contractul de execuție de lucrări.

SAU

- ✓ Studiul de Fezabilitate/ Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție/Proiectul tehnic și, dacă există, Contractul de execuție de lucrări, în conformitate cu prevederile H.G. nr. 28/2008 sau ale H.G. nr. 907/2016, după caz, pentru investițiile ce implică lucrări de construcții și Studiul de oportunitate (poate avea și altă denumire, cum ar fi Memoriu Justificativ sau chiar de Studiu de fezabilitate, dacă s-a realizat după modelul-cadru al acestuia) pentru acele investiții ce presupun achiziționarea de mijloace de transport/echipamente/servicii de modernizare de tramvaie.

Prevederile de la punctul 10.1 cu privire la documentațiile tehnico-economice pentru obiectivele de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructură) sunt aplicabile aceluiași tipuri de investiții de la punctul 10.2. Și în acest caz se acceptă ca în cadrul unei Cereri de finanțare să fie depuse două sau mai multe documentații tehnico-economice pentru obiecte de investiții diferite în domeniul construcțiilor (infrastructură) sau două sau mai multe studii de oportunitate, pentru activități complementare, cu respectarea legislației în domeniul achizițiilor publice, mai ales în alegerea procedurilor de atribuire din prisma valorilor estimate.

În cazul componentei de investiții privind achiziționarea/modernizarea mijloacelor de transport și achiziționarea de echipamente (fără lucrări), nu se va solicita o documentație tehnico-economică pentru o fază ulterioară de proiectare.

În plus față de punctul 10.1 (pentru lucrările de construcții), pentru a obține punctaj maxim în ceea ce privește maturitatea proiectului se poate anexa:

- ✓ Dovada lansării achiziției de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/de servicii de modernizare tramvaie/ SAU contract de furnizare⁸⁰;



Pentru **Studiul de oportunitate** nu se va stabili un model-cadru prin prezentul Ghid specific, însă este recomandabil ca acest document să conțină analizele/datele din Modelul N - Studiul de oportunitate, care vor fi punctate și în cadrul Grilei de evaluare tehnică și financiară (crt. 4.2.c*).

Studiul de oportunitate anexat la cererea de finanțare nu trebuie să fi fost elaborat/ revizuit/ reactualizat cu mai mult de 2 ani înainte de data depunerii cererii de finanțare.

10.3. Pentru proiectele de investiții privind achiziționarea/modernizarea mijloacelor de transport și achiziționare de echipamente (fără lucrări), se va depune:

⁸⁰ Pentru activitățile care nu se încadrează în lista din secțiunea 3.2.1 din ghid;

- ✓ Studiul de oportunitate, conform cerințelor de la punctul 10.2.

Pentru a obține punctaj maxim în ceea ce privește maturitatea proiectului se va anexa:

- ✓ Dovada lansării achiziției de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/de servicii de modernizare tramvaie SAU contract de furnizare;

11. Documente privind dreptul de proprietate/administrare/superficie/folosință

Prin derogare de la prevederile Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare), solicitantul/partenerii trebuie să prezinte documentele de mai jos, în termenele maxime specificate, cu privire la drepturile aferente obiectivelor de investiție propuse în cadrul proiectului:

11.1. Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică asupra imobilelor, asupra mijloacelor de transport, bunurilor (conform secțiunii 4.1, criteriile 3 și 4) sunt prezentate următoarele documente, după caz:

➤ Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări/servicii de modernizare/contractele de furnizare nu au fost demarate la data depunerii cererii de finanțare, precum și pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări/contractele de furnizare⁸¹ au fost demarate/încheiate, după caz, iar proiectele nu s-au încheiat din punct de vedere fizic sau implementate integral înainte de depunerea cererii de finanțare

1. Minimum, la momentul depunerii cererii de finanțare, se va anexa un plan de amplasament vizat de OCPI, pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului (doar dacă prin proiect sunt vizate imobile), după caz, precum și dovezile privind inițierea demersurilor necesare pentru atestarea dreptului de proprietate publică, respectiv:

1. HCL/HCJ de aprobare/completare/modificare a inventarului domeniului public, precum și un extras din inventarul bunurilor care alcătuiesc domeniul public local/județean, aprobat prin respectiva HCL/HCJ;
2. Extras de carte funciară cu înscrierea provizorie a dreptului de proprietate publică, emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte înscrierea provizorie a dreptului de proprietate publică și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;
3. Dovada transmiterii către consiliul județean, a HCL de aprobare/modificare/completare a inventarului domeniului public în vederea centralizării;
4. Dovada transmiterii de către Consiliul Județean/Instituția Prefectului, către Guvern, a proiectului Hotărârii de Guvern privind aprobarea/modificarea/completarea inventarului domeniului public (în conformitate cu art. 21 din *Legea nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind bunurile proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare*).

2. Dacă solicitantul le deține la momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa, pe lângă planul de amplasament vizat de OCPI, extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă sau alte documente care dovedesc deținerea dreptului de proprietate publică, astfel:

⁸¹ Doar pentru activitățile care nu se încadrează în secțiunea 3.2.1;

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

SAU

- ✓ În situația anumitor bunuri mobile, rețele de utilități publice și în alte situații în care nu a fost realizată cadastrarea imobilelor, pentru dovedirea dreptului de proprietate publică: Hotărârea Guvernului, publicată în Monitorul Oficial al României, conform Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu completările și modificările ulterioare, Legii 287/2009 privind Codul Civil (extras din Monitorul Oficial al României, inclusiv anexele relevante) sau alte documente de proprietate, pentru cazuri particulare;

Reprezentantul legal al solicitantului va confirma absența sarcinilor incompatibile cu investiția în cadrul declarației de eligibilitate.



În cazul în care solicitantul anexează documentele aferente proprietății publice (finale) sau extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă, nu se vor anexa dovezile privind demersurile realizate pentru atestarea dreptului de proprietate publică.

În situația în care documentele pentru dovedirea proprietății publice (finale) nu sunt prezentate la depunerea cererii de finanțare, solicitantul are obligația să prezinte extrasul/extrasele de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate publică sau, în situația anumitor bunuri mobile, rețele de utilități publice și în situația în care nu a fost realizată cadastrarea imobilelor, Hotărârea de Guvern de atestare a domeniului public, cel mai târziu la data emiterii autorizației de construire aferente proiectului, dar nu mai târziu de un termen de maximum 1 an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, în caz contrar contractul de finanțare va fi reziliat. Pe perioada anterior menționată solicitantul nu poate depune nicio cerere de prefinanțare/rambursare/plată, iar AMPOR nu va efectua plăți/rambursări (a se vedea Anexa 3.2.5).

11.2. Pentru dovedirea dreptului de proprietate privată asupra imobilelor, mijloacelor de transport și asupra bunurilor (conform secțiunii 4.1, criteriile 3 și 4) sunt prezentate următoarele documente, după caz:

➤ Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări/serviciile de modernizare tramvaie nu au fost demarate la data depunerii cererii de finanțare, precum și pentru proiecte ce prevăd contracte de furnizare⁸²

1. Minimum, la momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa:

- ✓ Un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului (doar dacă prin proiect sunt vizate imobile);
- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară cu înscriere provizorie), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

⁸² În cazul extinderii/modernizării STI, indiferent dacă contractul de furnizare a fost semnat sau nu;

- ✓ Actele doveditoare ale dreptului de proprietate privată, reprezentate de înscrisurile constatatoare a unui act juridic civil, jurisdicțional sau administrativ cu efect constitutiv translativ sau declarativ de proprietate, precum:
 - Actele juridice translativ de proprietate, precum contractele de vânzare-cumpărare, donație, schimb, etc;
 - Actele juridice declarative de proprietate, precum împărțea judiciară sau tranzacția;
 - Actele jurisdicționale declarative, precum hotărârile judecătorești cu putere de res-judecată, de partaj, de constatare a uzucapiunii imobiliare, etc
 - Actele jurisdicționale, precum ordonanțele de adjudecare;
 - Alte documente legale (Legi, Ordonanțe, Hotărâri de Guvern, Ordine ale Miniștrilor, Hotărâri ale Consiliilor Locale sau Județene, etc.) pentru cazuri particulare sau alte acte de proprietate (dacă este cazul);

➤ *Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții privind extinderea/modernizarea sistemelor de transport inteligente*

- ✓ La momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa contractul de achiziție a echipamentelor/softwarelor existente etc. și procesul verbal de predare-primire a acestora;

2. **Dacă solicitantul îl deține la momentul depunerii cererii de finanțare**, se poate anexa pe lângă documentele minime de la punctul 1 (mai puțin extrasul de carte funciară cu înscrierea provizorie), pentru imobile și:

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;
- *Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, iar proiectele nu s-au încheiat din punct de vedere fizic sau implementate integral înainte de depunerea cererii de finanțare*

1. **În mod obligatoriu**, la momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa documente aferente proprietății private, inclusiv extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă, astfel:

- ✓ Se va anexa un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului (doar dacă prin proiect sunt vizate imobile).
- ✓ Actele doveditoare ale dreptului de proprietate privată, reprezentate de înscrisurile constatatoare a unui act juridic civil, jurisdicțional sau administrativ cu efect constitutiv translativ sau declarativ de proprietate, precum:
 - Actele juridice translativ de proprietate, precum contractele de vânzare-cumpărare, donație, schimb, etc;
 - Actele juridice declarative de proprietate, precum împărțea judiciară sau tranzacția;
 - Actele jurisdicționale declarative, precum hotărârile judecătorești cu putere de res-judecată, de partaj, de constatare a uzucapiunii imobiliare, etc
 - Actele jurisdicționale, precum ordonanțele de adjudecare;

- Alte documente legale (Legi, Ordonanțe, Hotărâri de Guvern, Ordine ale Miniștrilor, Hotărâri ale Consiliilor Locale sau Județene, etc.) pentru cazuri particulare sau alte acte de proprietate (dacă este cazul);

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;



Observație: În cazul în care sunt depuse documente de proprietate publică/privată pentru întreaga suprafață a obiectelor de investiție ale proiectului/mijloacelor de transport/bunurilor la momentul depunerii cererii de finanțare, proiectul va fi punctat în etapa de evaluare tehnică și financiară.

11.3 Pentru dovedirea drepturilor de administrare și suprafață (conform secțiunii 4.1, criteriul 3) sunt prezentate următoarele tipuri de documente, după caz, în mod obligatoriu, la momentul depunerii cererii de finanțare:

- Se va anexa un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului.
- *Pentru dovedirea dreptului de administrare:* Hotărârea prin care să se demonstreze că solicitantul este administratorul legal al imobilului obiect al investiției/proiectului, conform prevederilor legale în vigoare. Menținerea acestui drept va acoperi inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;
- *Pentru dovedirea dreptului de suprafață:* contractul de suprafață, conform prevederilor legale în vigoare. Menținerea acestui drept va acoperi inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;

Și

- *Pentru dovedirea dreptului de administrare/suprafață:* Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de administrare/suprafață și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

11.4 Pentru dovedirea dreptului de folosință (conform secțiunii 4.1, criteriul 5) se va prezenta, în mod obligatoriu, la momentul depunerii cererii de finanțare:

- Un plan de amplasament pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului. Nu este obligatoriu ca acest plan să fie vizat de OCPI.
- Actul juridic prin care se transmite/se asigură dreptul de folosință: de ex. contract de comodat, contract de închiriere etc, conform prevederilor legale în vigoare. Menținerea acestui drept va acoperi inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;
- Acordul proprietarului pentru realizarea activităților proiectului și menținerea investiției pentru o perioadă care să acopere durabilitatea contractului de finanțare.

În toate cele patru cazuri, documentele de proprietate/administrare/suprafață/folosință vor fi însoțite de un Tabel centralizator pentru obiective de investiție (Model I).

Documente trebuie să fie cuprinzătoare pentru datele menționate în cadrul Cererii de finanțare, a documentației tehnico-economice cu privire la identificarea investiției.

Se vor avea în vedere prevederile secțiunii 4.1 - *Eligibilitatea solicitantului* din prezentul ghid, criteriile 3, 4 și 5.

Observații: - Cerințele cu privire la prezentarea extraselor de carte funciară și a planului de amplasament pentru imobile se aplică, în mod evident, doar pentru imobile.

- Pentru unele activități ale proiectelor este posibil să nu fie necesară prezentarea unor documente de proprietate/administrare/suprafață/folosință (cum ar fi pentru activitatea de achiziționare de mijloace de transport public etc).

12. Certificatul de urbanism și/sau autorizația de construire, avize/acorduri, după caz

Este obligatorie anexarea la cererea de finanțare a certificatului/certificatelor de urbanism pentru proiectele/obiectele de investiții care prevăd lucrări de construcție⁸³. Certificatul de urbanism anexat la dosarul cererii de finanțare trebuie să fie cel eliberat în vederea obținerii autorizației de construire pentru proiectul/obiectul de investiții aferent cererii de finanțare depuse și trebuie să fie valabil la data depunerii cererii de finanțare. Sigura excepție cu privire la termenul de valabilitate a certificatului de urbanism la data depunerii cererii de finanțare este anexarea inclusiv a autorizației de construire, în termen de valabilitate, eliberate în vederea realizării investiției aferente proiectului.

Dacă la cererea de finanțare se depune inclusiv un contract de lucrări, se va anexa obligatoriu doar autorizația de construire aferentă proiectului/obiectului de investiții, în termen de valabilitate la data depunerii cererii de finanțare. Dacă este cazul, în această situație în care se depune inclusiv un contract de lucrări, pentru proiectele ce cuprind lucrări de demolare a unei construcții existente pe terenul obiect al investiției, se va anexa inclusiv autorizația de demolare și avizele/acordurile aferente.

În ceea ce privește avizele/acordurile, pentru proiectele/obiectele de investiții pentru care execuția de lucrări nu a fost demarată, se vor atașa avizele și acordurile solicitate prin certificatul de urbanism, obținute până la data depunerii cererii de finanțare.

Pentru proiectele/obiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată înainte de depunerea cererii de finanțare, iar investițiile nu au fost încheiate în mod fizic sau implementate integral, se va depune toate avizele/acordurile solicitate prin certificatul de urbanism.

13. Decizia etapei de încadrare a proiectului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului, sau Clasarea notificării emisă de autoritatea pentru protecția mediului, în conformitate cu HG nr. 445/2009 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu completările și modificările ulterioare

a) Pentru proiectele/obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări nu a fost demarată la data depunerii cererii de finanțare

În conformitate cu HG nr. 445/2009, cu modificările și completările ulterioare privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, procedura de evaluare a impactului asupra mediului se realizează în etape, după cum urmează:

⁸³ În conformitate cu prevederile legii 50/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- a) etapa de încadrare a proiectului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului;
- b) etapa de definire a domeniului evaluării și de realizare a raportului privind impactul asupra mediului;
- c) etapa de analiză a calității raportului privind impactul asupra mediului.

La cererea de finanțare se anexează documentul emis în urma parcurgerii etapei de la litera a) mai sus menționată sau clasarea notificării:

b) Pentru proiectele/ obiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, și care nu au fost încheiate în mod fizic sau implementate integral înainte de depunerea cererii de finanțare se va anexa doar decizia finală emisă de autoritatea competentă privind evaluarea impactului asupra mediului

14. Hotărârea solicitantului/hotărârile partenerilor, după caz, de aprobare a documentației tehnico-economice (faza SF/DALI/Studiul de oportunitate/ PT/contract de achiziție publică) și a indicatorilor tehnico-economici

Se va anexa Hotărârea consiliului local al solicitantului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, cu modificările și completările ulterioare, pentru cea mai recentă documentație anexată la cererea de finanțare (SF/DALI/Studiu de oportunitate/PT/contract de achiziție publică).

În cazul în care la cererea de finanțare se anexează o documentație tehnico-economică actualizată, hotărârea consiliului local al solicitantului de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi anexată pentru documentația actualizată, inclusiv modificările și completările ulterioare, iar dacă se menționează în conținutul acesteia modificarea unei hotărâri anterioare, atunci se va anexa și hotărârea inițială care a fost modificată.

În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea consiliului local (inclusiv Hotărârea consiliului județean, dacă este cazul) de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi depusă de către toți partenerii.

Această hotărâre va avea anexată o descriere a investiției din Studiul de oportunitate/Studiul de fezabilitate/DALI/PT/contract de achiziție publică, după caz.

15. Raportul privind stadiul fizic al investiției (Modelul G)

Pentru proiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, iar proiectele nu s-au încheiat în mod fizic sau implementate integral înainte de depunerea cererii de finanțare se va anexa un raport privind stadiul fizic al lucrărilor (Modelul G) asumat de către reprezentantul legal al solicitantului, de către dirigintele de șantier și de către constructor. Raportul respectiv va fi însoțit de devize generale detaliate ale lucrărilor executate și plătite, ale lucrărilor executate și neplătite și respectiv ale lucrărilor rămase de executat. Devizele vor fi semnate de către elaboratorul documentației tehnico-economice.

16. Notă privind încadrarea în standardele de cost (Modelul K)

Pentru fundamentarea rezonabilității costurilor se va atașa la documentația tehnico-economică o notă asumată de proiectant din care să reiasă încadrarea în standardele de cost și/sau documentele justificative care au stat la baza stabilirii costului aferent lucrărilor și/sau echipamentelor/mijloacelor de transport/dotărilor pentru care nu există standard de cost (minim trei oferte de preț anexate, liste de cantități și prețuri unitare provenite din surse verificabile și obiective etc.)

17. Documente privind asigurarea conformității contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători/ hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

În momentul depunerii cererii de finanțare, ce are ca obiect investiții în sistemele de transport public puse la dispoziția operatorului de transport pentru care este necesară prezentarea contractului de delegare a gestiunii conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea secțiunea 3.2.1 din acest ghid), solicitantul trebuie să anexeze în mod obligatoriu la cererea de finanțare documente care să se încadreze într-una din următoarele trei situații de mai jos (17.1/17.2 A., B./17.3), după caz.



Observație: La nivel de Cerere de finanțare se va solicita și se va verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a contractului de delegare a gestiunii încheiat cu operatorul de transport căruia îi sunt puse la dispoziție mijloacele de transport achiziționate în cadrul respectivei Cereri de finanțare.

17.1. În situația în care Contractele de delegare a gestiunii/ hotărârile de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public au fost încheiate în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, începând cu data de 3 decembrie 2009, solicitanții trebuie să prezinte:

a. Dovada publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene⁸⁴, dacă este cazul, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, a, cel puțin, următoarelor informații, conform art. 7, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007:

- „(a) numele și adresa autorității competente;
- (b) tipul de atribuire vizat;
- (c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.”

„(d) data de început și durata preconizate ale contractului de servicii publice.”⁸⁵



Atenție! În anunțul de intenție în JOUE se va consemna autoritatea locală competentă, respectiv Asociația de dezvoltare intercomunitară (ADI) având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători sau Unitatea administrativ-teritorială.

Sau

Declarație a reprezentantului legal al solicitantului asupra faptului ca prestația anuală din cadrul contractului de delegare a gestiunii sau din hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public⁸⁶ este mai mică de 50.000 kilometri de servicii publice de transport de călători, făcându-se referire la programul de transport, respectiv la lungimea traseelor aferente contractului, numărul mijloacelor de transport în comun, frecvența curselor etc. Documentele la care se face referire vor fi anexate la această declarație;

b. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători, cu toate anexele, denumit pe scurt și contractul de delegare a gestiunii, pentru operatorii prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b)

⁸⁴ Formularul standard pentru publicarea acestui anunț de intenție poate fi găsit la adresa <http://simap.ted.europa.eu/web/simap/standard-forms-for-public-procurement>;

⁸⁵ De la data intrării în vigoare a Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători (Articolul 5a);

⁸⁶ A se vedea art. 23 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

și la art. 29 alin. (4) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau **hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, cu toate anexele**, către operatorii de drept public reprezentați de serviciile publice de interes local cu personalitate juridică prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;



Observație: Conform art. 28, alin. (5) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public trebuie să conțină prevederi detaliate și complete privind atribuțiile și responsabilitățile cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și operarea sistemului de utilități publice aferent.



Observație: Clauzele obligatorii ale contractului de delegare a gestiunii se regăsesc menționate la art. 29 alin. (11), iar anexele obligatorii la același articol, alin. 10⁸⁷ din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. De asemenea, se vor respecta cerințele cu privire la conținutul obligatoriu al acestor contracte din art. 4 al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

c. Hotărârea de Consiliu Local al solicitantului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de aprobare a contractului de servicii publice (pentru operatorii de la art. 28 alin. (2) lit. b) și la art. 29 alin. (4) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare) sau de aprobare a documentației de atribuire⁸⁸, doar în cazul gestiunii delegate, pentru operatorii prevăzuți la art. 29 alin. (4).



Atenție! Se vor respecta prevederile art. 28 - Gestiunea directă din Legea nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare cu privire la forma de constituire și acționarii/asociații operatorului și ai operatorului regional de transport public.

sau, după caz

Hotărârile de Consiliu Local ale solicitantului de mandare a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători privind delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători și Hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători operatorului.



În situația UAT membre ale unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul public de transport zonal de călători, delegarea gestiunii serviciului va fi efectuată de către ADI, în baza mandatului special acordat de către acestea.⁸⁹

d. Doar în cazul atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, **Avizul Consiliului Concurenței**, conform prevederilor art. 52 din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, **privind procedurile**

⁸⁷ Litera e) din art. 29 alin. 10 nu se aplică serviciului de transport public;

⁸⁸ A se vedea lit. d¹) a alin. (3) al art. 8 din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, introdus prin pct. 14 al art. I din Legea nr. 225/2016;

⁸⁹ A se vedea art. 2, lit. e, cap I din Legea nr. 51/2006 republicată*) cu modificările și completările ulterioare;

naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;



Avizele de la Consiliul Concurenței se vor solicita în faza de proiect a Hotărârilor de Consiliu Local/contractelor de delegare.

e. Doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, se vor anexa dovezi ale faptului că această procedură de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în SEAP.



Nu sunt acceptate ca fiind conforme contractele de delegare a gestiunii atribuite prin procedură competitivă în baza Ordinului ANRSC nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local⁹⁰.

SAU

17.2. În situația în care Contractele de delegare a gestiunii au fost încheiate înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, solicitanții trebuie să prezinte:

A

a. Acordul Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice, având în vedere următoarele prevederi ale art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul”.

b. Notificarea și aprobarea din partea Comisiei Europene, în baza art. 108 alin. (3) din TFUE, cu privire la compensația acordată, dacă este cazul, operatorului de transport public (a se vedea art. 9 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007).

c. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători cu toate anexele.

Sau

B

a. Dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice, având în vedere prevederile art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

b. Dovada notificării Comisiei Europene, în baza art. 108 alin. (3) din TFUE, cu privire la compensația acordată, dacă este cazul, operatorului de transport public (a se vedea art. 9 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007).

c. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători cu toate anexele.

d. În cadrul declarației de angajament, reprezentantului legal al solicitantului declară că va realiza toate demersurile pentru a prezenta un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători aliniat la cerințele legislației comunitare, inclusiv Acordul Comisiei Europene privind continuarea acestuia,

⁹⁰ Abrogat prin Ordinul ANRSC nr. 140 din 30 mai 2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

în termen de maximum 18 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, în caz contrar, contractul de finanțare încheiat cu AMPOR va fi reziliat.



Pentru această situație (17.2 A./B.), solicitantul optează în mod excepțional și își asumă decizia de continuarea a contractului, precum și faptul că eventualele ajustări ale contractului (inclusiv urmare a implementării proiectelor) nu sunt considerate modificări substanțiale ale prevederilor inițiale⁹¹.

SAU

17.3. În situația în care Contractele de delegare a gestiunii/ hotărârile de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public urmează a fi încheiate în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în etapa de implementare a contractului de finanțare aferent proiectului, solicitantii trebuie să prezinte în mod obligatoriu la depunerea cererii de finanțare:

a. Dovada publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, dacă este cazul, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, a, cel puțin, următoarelor informații, conform art. 7, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007:

„(a) numele și adresa autorității competente;

(b) tipul de atribuire vizat;

(c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.”

„(d) data de început și durata preconizate ale contractului de servicii publice.”⁹²

Sau

Declarație a reprezentantului legal al solicitantului asupra faptului ca prestația anuală din cadrul contractului de delegare a gestiunii sau din hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public este mai mică de 50.000 kilometri de servicii publice de transport de călători, făcându-se referire la programul de transport, respectiv la lungimea traseelor aferente contractului, numărul mijloacelor de transport în comun, frecvența curselor etc. Documentele la care se face referire vor fi anexate la această declarație;

b. În cadrul declarației de angajament, reprezentantului legal al solicitantului declară că va realiza toate demersurile pentru a încheia și prezenta un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători/ hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public aliniate la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și avizele solicitate aplicabile, în termenul de maximum un an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare cu AMPOR, în cazul atribuirii directe și de maximum 1 an și jumătate (18 luni) de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare cu AMPOR, în cazul atribuirii prin procedură competitivă, în caz contrar contractul de finanțare va fi reziliat.

În cazul acestei situații, solicitantul va prezenta restul documentelor/avizelor relevante de la punctul 17.1 de mai sus (mai puțin Dovada publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire/declarația privind încadrarea în excepția de la art. 7, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 cu privire numărul anual de kilometri aferenți contractului) în perioada de implementare a

⁹¹ A se vedea Comunicarea Comisiei nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, 2.3.6. Modificări ale contractelor de servicii publice

⁹² De la data intrării în vigoare a Regulamentului (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători (Articolul 5a);

proiectelor, în termenul de mai sus (a se vedea și secțiunea 6.7 din prezentul ghid specific, unde sunt menționate și alte clarificări).

În situația în care în etapele de evaluare, selecție și contractare, se dovedește că solicitantul nu se încadrează/nu respectă condițiile de la punctul 17.1⁹³, (exceptând cerința cu privire la Dovada publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a intenției de atribuire/declarația privind încadrarea în excepția de la art. 7, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 cu privire numărul anual de kilometri aferenți contractului, cu anexele aferente) sau că nu va putea obține documentele de la 17.2 A, atunci acestuia i se pot aplica condițiile de la 17.3, cu includerea articolelor relevante în contractul de finanțare, dacă solicitantul va prezenta toate documentele solicitate la punctul 17.3, cel târziu în etapa pre-contractuală.

18. În cazul când P.M.U.D. este elaborat în parteneriat, iar cheltuială este inclusă în bugetul cererii de finanțare depuse în parteneriat, Acordul de asociere cu privire la elaborarea P.M.U.D. din care să reiasă contribuția financiară a liderului de parteneriat și a partenerilor pentru această cheltuială.

În stabilirea cheltuielilor eligibile ale P.M.U.D, datele privind numărul populației solicitanților din anul anterior deschiderii apelului de proiecte, respectiv din anul 2016, vor fi preluate pe de site-ul <http://www.insse.ro/cms/ro>, secțiunea Tempo-Online - tutorial.

19. Hotărârea (sau Hotărârile) de Consiliu Local a solicitantului din care să rezulte reglementarea politicii parcarilor la nivelul ariei de studiu a proiectului

20. Devizul pe obiect aferent cheltuielilor din sub-categoria 181, în conformitate cu legislația în vigoare, după caz

Pentru proiectele care au cheltuieli din sub-categoria 181 - cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje utilizate prioritar de transportul public urban, se va întocmi un deviz pe obiect separat pentru lucrările, echipamentele, dotările etc. care generează acest tip de cheltuieli (a se vedea și Anexa 3.2.6).

21. Documente justificative privind complementaritatea activităților, după caz

Se vor anexa, după caz, documentele solicitate în secțiunea 1.4.

22. Avizul de conformitate a proiectului cu Strategia Integrată de Dezvoltare Durabilă a Deltei Dunării (pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/ITI)

Acest document este eliberat de Asociația pentru Dezvoltarea Intercomunitară ITI Delta Dunării, iar solicitantul de finanțare trebuie să îl depună împreună cu cererea de finanțare.

Este responsabilitatea solicitantului de finanțare să efectueze toate diligențele necesare obținerii Avizului de conformitate înainte de depunerea cererii de finanțare, astfel încât acesta să fie emis de către ADI ITI DD în timp util, care să-i permită aplicantului să întocmească și să depună o cerere de finanțare completă și corectă.

⁹³ Când solicitantul declară în cererea de finanțare că se încadrează în această situație - 17.1;

Lipsa Avizului de conformitate emis de ADI ITI DD duce la respingerea proiectului (criteriu în grila de CAE).

23. Avizul administratorului/custodelui (sau clasarea solicitării) pentru intervențiile care au loc într-o arie naturală protejată, în conformitate cu prevederile OUG 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare (pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/ITI)

Alte documente pentru obținerea unui punctaj suplimentar al proiectului:

24. Dacă este cazul, Extras din portofoliul de proiecte al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană, dezvoltată la nivel de ADI zonă metropolitană/pol de creștere sau la nivel de parteneriat cu un municipiu reședință de județ și (doar dacă acest document este finalizat) lista de proiecte anexată Documentului Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020 din cadrul Axei prioritare 4 a POR 2014-2020 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile

25. Pentru a demonstra un grad mai avansat de maturitate al proiectului Se pot anexa proiectul tehnic, autorizația de construire, contractul de lucrări/furnizare atribuit după 01.01.2014, dovezi ale lansării procedurilor de achiziții publice pentru lucrări/servicii modernizare tramvaie /furnizare mijloace de transport și echipamente, după caz

26. Alte documente, dacă solicitantul consideră că este cazul să le anexeze

5.4.2 Anexele obligatorii la momentul contractării

1. Declarația privind transmiterea documentelor în etapa precontractuală și realizarea de modificări pe parcursul procesului de evaluare

Aceasta declarație are atât rol de opis pentru documentele depuse în etapa pre-contractuală, cât și rol de confirmare a inexistenței unor modificări apărute pe parcursul procesului de evaluare, decât cele declarate, care ar putea afecta eligibilitatea cererii de finanțare.

2. Documentele statutare ale solicitantului și partenerilor, dacă este cazul

Vor fi prezentate, după caz, documentele statutare ale solicitantului și, dacă e cazul, ale partenerilor, în vigoare, astfel:

- ✓ Hotărârea judecătorească de validare a mandatului primarului;
- ✓ Pentru situații particulare, alte documente relevante din care să rezulte calitatea de reprezentant legal al solicitantului/partenerilor;
- ✓ Hotărârea consiliului județean de alegere a președintelui Consiliului Județean;
- ✓ Hotărârea judecătorească de constituire a consiliului local;
- ✓ Hotărârea judecătorească de constituire a consiliului județean;
- ✓ Hotărârea de numire a conducătorului instituției publice locale;
- ✓ Hotărârea Consiliului Județean, Hotărârea Consiliului Local, Hotărârea Consiliilor locale ale sectoarelor Municipiului București/ Consiliului General al Municipiului București - după caz, de înființare a instituției publice, precum și, dacă e cazul, alte documente din care să reiasă încadrarea solicitantului în această categorie.

3. Documente privind identificarea reprezentantului legal⁹⁴ al solicitantului /liderului de parteneriat

Pentru reprezentantul legal al solicitantului/liderului de parteneriat se va prezenta o copie a unui document de identificare.

4. Documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători, dacă este cazul

În cazul depunerii/implementării unor proiecte în parteneriat, ce prevăd investiții comune în sistemul de transport public de călători și/sau, în cazul depunerii/implementării de proiecte care implică prezentarea contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport de călători conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, încheiat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară cu operatorul de transport public (ținând seama de prevederile din secțiunea 3.2.1 din prezentul ghid), se vor prezenta:

✓ Statutul și actul constitutiv al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, elaborate în conformitate cu prevederile H.G. nr. 855/2008, de unde rezultă că UAT în care se implementează proiecte privind sistemele de transport public sunt membre ale ADI;

5. Documentele statutare ale operatorului de transport public, dacă acesta este selectat, înființat, reorganizat la momentul etapei pre-contractuale

Ținând seama de prevederile din secțiunea 3.2.1 a prezentului ghid, pentru tipurile de investiții ce necesită prezentarea contractului de delegare a gestiunii/hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, după caz, conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, se vor prezenta:

✓ Documente statutare, în funcție de forma de organizare a operatorului⁹⁵, respectiv Hotărârea de Consiliu Local de înființare și/sau, în cazul societăților reglementate de Legea nr. 31/1990, statutul și actul constitutiv al operatorului de transport public;

În situația în care operatorul de transport căruia îi vor fi puse la dispoziție bunurile din proiect nu este înființat/selectat sau este organizat ca regie autonomă la etapa pre-contractuală, aceste documente vor fi prezentate în etapa de implementare, odată cu contractul de servicii publice/ hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea secțiunea 6.7).

6. Documente privind dreptul de proprietate sau de administrare/suprafață actualizate

Se va avea în vedere corelarea cu secțiunile 5.4.1. *Anexe la depunerea cererii de finanțare*, punctul 11 și cu 6.7. *Etapa de implementare și durabilitate a contractului de finanțare*.

6.1 Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică asupra imobilelor, asupra mijloacelor de transport, bunurilor (conform secțiunii 4.1, criteriile 3 și 4) sunt prezentate următoarele documente, după caz:

⁹⁴ Reprezentantul legal care își exercită atribuțiile de drept

⁹⁵ A se vedea art. 28 alin. (2) și art. 29 alin. (4) din Legea 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare;

1. Minimum, la momentul precontractării (dacă nu s-au prezentat documente finale de proprietate publică la depunerea cererii de finanțare), doar pentru imobile, se va anexa un Extras de carte funciară cu înscrierea provizorie a dreptului de proprietate publică a imobilelor obiect al proiectului:

- ✓ Extras de carte funciară cu înscrierea provizorie a dreptului de proprietate publică, emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte înscrierea provizorie a dreptului de proprietate publică și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

2. Dacă solicitantul le deține la momentul etapei de pre-contractare (și nu le-a prezentat odată cu depunerea cererii de finanțare, cu excepția extrasului de carte funciară actualizat), se vor anexa extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă sau alte documente care dovedesc deținerea dreptului de proprietate publică, menționate în secțiunea 5.4.1, punctul 11, respectiv:

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

SAU

- ✓ În situația anumitor bunuri mobile, rețele de utilități publice și în alte situații în care nu a fost realizată cadastrarea imobilelor, pentru dovedirea dreptului de proprietate publică: Hotărârea Guvernului, publicată în Monitorul Oficial al României, conform Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu completările și modificările ulterioare, Legii 287/2009 privind Codul Civil (extras din Monitorul Oficial al României, inclusiv anexele relevante) sau alte documente de proprietate, pentru cazuri particulare;

Reprezentantul legal al solicitantului va confirma absența sarcinilor incompatibile cu investiția în cadrul declarației de eligibilitate.

În situația în care documentele pentru dovedirea proprietății publice nu sunt prezentate la etapa de precontractare a cererii de finanțare, solicitantul are obligația să prezinte extrasul/extrasele de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate publică sau, în situația anumitor bunuri mobile, rețele de utilități publice și în situația în care nu a fost realizată cadastrarea imobilelor, Hotărârea de Guvern de atestare a domeniului public, cel mai târziu la data emiterii autorizației de construire aferente proiectului, dar nu mai târziu de un termen de maximum 1 an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, în caz contrar contractul de finanțare va fi reziliat. Pe perioada anterior menționată solicitantul nu poate depune nicio cerere de prefinanțare/rambursare/plată, iar AMPOR nu va efectua plăți/rambursări (a se vedea Anexa 3.2.5).

6.2. Pentru dovedirea dreptului de proprietate privată asupra imobilelor (conform secțiunii 4.1, criteriul 3) sunt prezentate următoarele documente, după caz:

➤ Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări nu a fost demarată la data depunerii cererii de finanțare

1. În mod obligatoriu, la momentul etapei de precontractare a cererii de finanțare (dacă nu s-au prezentat documente finale privind proprietatea privată la momentul depunerii cererii de finanțare), se va anexa extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate privată:

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

6.3 Documente de proprietate/administrare/superficie actualizate

În situația în care solicitantul a făcut dovada deținerii dreptului de proprietate/administrare/superficie la depunerea cererii de finanțare, pentru imobile, prin prezentarea de extrase de carte funciară, în etapa precontractuală se va depune **extrasul actualizat (sau extrasele actualizate)** de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate/administrare/superficie:

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate/administrare/superficie și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

În cazul în care solicitantul a depus pentru dovedirea dreptului de proprietate publică, Hotărârea Guvernului, publicată în Monitorul Oficial al României, conform Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu completările și modificările ulterioare și ale Legii 287/2009 privind Codul Civil sau alte documente de proprietate, pentru cazuri particulare, în etapa precontractuală, se va confirma absența sarcinilor incompatibile cu investiția, prin prezentarea declarației de eligibilitate actualizate a reprezentantului legal al solicitantului.

7. **Pentru investițiile menționate în secțiunea 4.3.1.1, categoria A, punctul 9, 10 și după caz, 2 - categoria C - Programul de transport public în vigoare, din care să rezulte că infrastructura rutieră ce face obiectul proiectului se suprapune cu trasee de transport public urban de călători, dacă este cazul**

Pentru a proba existența traseelor de transport public urban de călători pe străzile urbane ce fac obiectul proiectului, solicitantul va prezenta programul de transport în vigoare.

În cazul în care la momentul precontractării, nu se suprapune un traseu de transport public pe infrastructura ce face obiectul proiectului, acesta urmând a fi realizat prin proiect, solicitantul va prezenta programul de transport actualizat cel mai târziu în primul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare aferent proiectului (a se vedea secțiunea 6.7).

8. **Modificări asupra declarațiilor pe proprie răspundere anexate la depunerea cererii de finanțare, modificări asupra acordului de parteneriat, declarației privind eligibilitatea TVA, dacă este cazul**

9. **Declarația de eligibilitate a solicitantului/ partenerilor, după caz**

În acest sens, se solicită completarea modelului standard de declarație la momentul contractării, ce respectă formatul standard al Modelului A - Declarația de eligibilitate.

10. **Declarația de angajament a solicitantului/partenerilor, după caz**

În acest sens, se solicită completarea modelului standard de declarație, ce respectă formatul standard al Modelului B - Declarația de angajament, cu includerea articolelor aplicabile la momentul precontractării.

11. Certificate de atestare fiscală, referitoare la obligațiile de plată la bugetul local și bugetul de stat

Certificatele de atestare fiscală referitoare la obligațiile de plată la bugetul local și bugetul de stat trebuie să fie în termenul de valabilitate.

În cazul parteneriatelor, toți membrii parteneriatului vor prezenta aceste documente.

Solicitantul/partenerii trebuie să fi achitat obligațiile de plată nete către bugetul de stat și respectiv bugetul local în ultimul an calendaristic/în ultimele 6 luni, după caz.

12. Certificatul de cazier fiscal al solicitantului

Certificatul de cazier fiscal trebuie să fie în termen de valabilitate, conform prevederilor OG nr. 39/2015 privind cazierul fiscal.

În cazul parteneriatelor, toți membrii parteneriatului vor prezenta acest document.

13. Hotărârea de aprobare a proiectului în conformitate cu ultima formă a bugetului rezultat în urma etapei de evaluare și selecție

În conformitate cu declarația de angajament, precum și cu ultima formă a bugetului se va transmite hotărârea de aprobare a proiectului și a cheltuielilor aferente.

În Hotărârea sus-menționată trebuie să fie incluse toate cheltuielile pe care solicitantul trebuie să le asigure pentru implementarea proiectului, în condițiile rambursării/decontării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale.

În cazul parteneriatelor toți partenerii vor depune aceste documente.

14. Actualizarea hotărârii (hotărârile partenerilor, dacă e cazul) de aprobarea a documentației tehnico-economice a proiectului și a indicatorilor tehnico-economici, dacă este cazul

15. Modificări asupra devizului general și a celui pe obiect, în conformitate cu ultima formă a bugetului rezultat în urma etapei de evaluare și selecție, dacă este cazul

16. Modificări asupra listei de echipamente/dotări/mijloace de transport/lucrări/servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile, dacă este cazul

Se va anexa lista actualizată pentru echipamente/dotări/mijloace de transport și/sau lucrări și/sau servicii de modernizare tramvaie, evidențiindu-se cele două tipuri de cheltuieli (eligibile/ne-eligibile) cu menționarea prețurilor acestora, iar informațiile vor fi corelate cu bugetul proiectului.

Se va folosi Modelul F - *Lista de echipamente, mijloace de transport în comun și/sau lucrări și/sau servicii*, cu încadrarea acestora în secțiunea de cheltuieli eligibile /neeligibile.

17. Formularul bugetar "Fișa proiectului finanțat/propus la finanțare în cadrul programelor aferente Politicii de coeziune a Uniunii Europene" (cod 23), prevăzut de Scrisoarea-cadru privind contextul macroeconomic, în conformitate cu prevederile art. 2 din H.G.93/2016

18. Formularul nr. 1 - Fișă de fundamentare. Proiect propus la finanțare/finanțat din fonduri europene în conformitate cu H.G.93/2016

19. Documente privind asigurarea conformității contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători/ hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

În situația în care solicitantul nu poate primi acordul de Comisia europeană (5.4.1, situația 17.2) sau nu se încadrează, urmare a efectuării etapei de CAE în situația de la punctul 17.1 (secțiunea 5.4.1), va prezenta toate documentele solicitate la punctul 17.3 (secțiunea 5.4.1), respectiv:

✓ În cadrul declarației de angajament, reprezentantul legal al solicitantului declară că va realiza toate demersurile pentru a prezenta un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători/ hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului aliniat(ă) la cerințele Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în termenul aplicabil din secțiunea 5.4.1, punctul 17.3, de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, în caz contrar, contractul de finanțare încheiat cu AMPOR va fi reziliat;

Și, după caz (situația de la secțiunea 5.4.1, pct. 17.2)

✓ Dovada publicării anunțului de intenție în JOUE sau o declarație a reprezentantului legal și dovezile aferente privind prestația anuală a contractului de servicii publice mai mică de 50.000 km;

20. În cazul investițiilor în sistemele de transport public, Avizul operatorului de transport public cu privire la investițiile ce vor fi realizate de solicitant prin proiect asupra componentelor sistemului de transport public puse la dispoziția sa

În cazul în care la momentul precontractării cererii de finanțare, operatorul nu este selectat/înființat/urmează a fi reorganizat, acest aviz se va aduce odată cu contractul de servicii publice în etapa de implementare (a se vedea secțiunea 6.7).

În acest aviz, operatorul va menționa dacă are obiecții cu privire la investițiile realizate prin proiect și puse la dispoziția sa, prin contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public. Aceste investiții propuse se vor regăsi și în contractul de delegare a gestiunii serviciului/hotărâri de administrare, inclusiv sub forma unor condiții suspensive.

22. În cazul proiectelor ce prevăd achiziții de autobuze cu trasee inclusiv în municipii reședință de județ eligibile în cadrul Axei prioritare 4 a POR 2014-202, Acordul Asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători (în care municipiul reședință de județ și solicitantul eligibil din O.S. 3.2 sunt membri) de înființare a traseului sau dovada existenței traseului

Se va anexa Acordul Asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători (în care municipiul reședință de județ și solicitantul eligibil din O.S. 3.2 sunt membri) cu privire la înființarea respectivului traseu de transport public cu autobuze, în caz că acesta nu a fost înființat până la momentul precontractării sau dovada existenței traseului respectiv.

23. Avizul operatorilor de utilități publice (dacă este cazul), pentru investiții privind rețelele sistemelor de alimentare cu apă/de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale/de iluminat public

Se va vedea explicația din secțiunea 4.3.1.1. Acest aviz se solicită pentru a se asigura conformitatea soluțiilor tehnice din proiectul depus în cadrul O.S. 3.2 cu soluția tehnică existentă sau propusă în alte proiecte de investiții, precum și pentru a se confirma că respectivele lucrări privind utilitățile nu sunt incluse în proiecte finanțabile din alte programe/sursele proprii ale operatorului etc.

24. Alte documente actualizate (dacă este cazul)

- ✓ Documente din care să reiasă că solicitantul/ membrii parteneriatului, în cazul în care au fost stabilite debite în sarcina lor, ca urmare a măsurilor legale întreprinse de autoritatea de management, au fost achitate integral, atașând dovezi în acest sens, dacă este cazul;
- ✓ Alte documente, prin a căror actualizare nu sunt afectate condițiile de eligibilitate a solicitantului/proiectului;



În cazul în care solicitantul nu transmite documentele obligatorii aplicabile proiectului enumerate în cadrul prezentei secțiuni cel mai târziu în termenul maxim de 30 zile calendaristice de la primirea notificării privind demararea etapei precontractuale, în conformitate cu prevederile secțiunii 8.5 - Etapa precontractuală din cadrul *Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare)*, proiectul va respins de la finanțare.

6. VERIFICAREA, EVALUAREA, SELECȚIA ȘI CONTRACTAREA PROIECTELOR

Prin prezentul Ghid se lansează apelurile de proiecte necompetitive cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI.

Etapile sistemului de evaluare, selecție și contractare sunt cele detaliate în cadrul *secțiunii 8 din cadrul Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare)*. Aspectele menționate în *Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare)*, secțiunea 8, vor fi completate/corelate cu cele prevăzute în prezentul document (care primează).

6.1 Conformitate administrativă și eligibilitate. Aspecte generale - criterii, proces, clarificări

După depunerea cererii de finanțare, se va analiza și verifica respectarea criteriilor de conformitate administrativă și eligibilitate, ce trebuie îndeplinite obligatoriu în această etapă. Verificarea conformității administrative și a eligibilității va urmări în principal, existența și forma cererii de finanțare și a anexelor, valabilitatea documentelor, precum și respectarea criteriilor de eligibilitate (cele ce trebuie îndeplinite obligatoriu în această etapă).



În cadrul acestui apel de proiecte, prin derogare de la secțiunea 8.1, din *Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare)*, Organismul intermediar poate transmite două solicitări de clarificări privind criteriile de conformitate administrativă și eligibilitate, cu termen de răspuns de 5 zile lucrătoare. Termenul de 5 zile lucrătoare pentru răspunsul la solicitarea de clarificări poate fi prelungit doar în cazuri justificate de solicitant și acceptate de OI, până la 10 zile lucrătoare.

În termenul de clarificări din etapa de conformitate administrativă și eligibilitate, există posibilitatea completării cererii de finanțare și a anexelor la aceasta, inclusiv solicitarea și

transmiterea de documente obligatorii, precum și privind depunerea proiectelor complementare (secțiunea 1.4, lit. i. și ii, situațiile c1).

Nerăspunderea în termenul maxim de răspuns la cea de-a doua solicitare de clarificări conduce la respingerea cererii de finanțare, cu posibilitatea redeunerii acesteia. Pot fi depuse documente care au fost emise ulterior depunerii cererii de finanțare, dar nu mai târziu de termenul maxim de răspuns la cea de-a doua solicitare de clarificări.

Etapă de verificare a conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D. se va derula în afara sistemului MySMIS, în paralel cu etapa de verificare a conformității administrative și a eligibilității cererii de finanțare la care a fost anexat, precum și a celorlalte cereri de finanțare depuse de un solicitant, dacă este cazul.

În situația în care, în urma verificării/transmiterii solicitărilor de clarificări/analizei răspunsurilor primite de la solicitant, în termenul maxim procedural, comisia de verificare a P.M.U.D. consideră că acest document strategic nu poate fi declarat conform și admisibil, cererile de finanțare ale solicitantului se resping în etapa de verificare a conformității administrative și a eligibilității, ca urmare a neîndeplinirii criteriului corespunzător din grila de verificare a conformității administrative și a eligibilității, cu privire la încadrarea proiectului în scenariul optim selectat „A face ceva” din versiunea declarată conformă și admisibilă de către OI/ADR a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.



Se va avea în vedere grila de verificare a conformității administrative și eligibilității cererii de finanțare, aferentă prezentului ghid (Anexa 3.2.2 - Grila de verificare a conformității administrative și a eligibilității cererilor de finanțare aferente O.S. 3.2) și secțiunea 5.4.1. - Anexele la depunerea cererii de finanțare. Grila de verificare a conformității administrative și eligibilității se poate finaliza cu recomandări și observații pentru etapele ulterioare.



Grila de verificare a conformității administrative și admisibilității P.M.U.D. este prevăzută în Anexa 3.2.2.a - Grila de verificare a conformității și admisibilității P.M.U.D., la prezentul ghid.

6.2 Evaluarea tehnică și financiară, inclusiv vizita la fața locului

Evaluarea și selecția proiectelor

Procesul de evaluare și selecție, inclusiv vizita la fața locului a proiectelor în cadrul prezentului apel de proiecte are la bază prevederile prezentului ghid, precum și prevederile *Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, (cu modificările și completările ulterioare)*, sub-secțiunea 8.2.1.

Modalitatea de punctare a criteriilor de evaluare tehnică și financiară este detaliată în cadrul grilei de evaluare tehnică și financiară (Anexa 3.2.3 - *Grila de evaluare tehnică și financiară* a prezentului ghid).

Pot intra în etapa de pre-contractare proiectele declarate conforme și eligibile, care în urma evaluării tehnice și financiare au obținut un punctaj de minimum 60 de puncte și care nu au fost bifate cu NU sau NU au obținut 0 puncte la niciunul din criteriile menționate în Anexele 3.2.3.a-f după caz.

De asemenea, notarea cu 0 puncte a următoarelor criterii/subcriterii/opțiuni/ipoteze din Grila de evaluare tehnică și financiară (Anexa 3.2.3), duce la respingerea proiectului: sub-criteriul 1.1 (c), sub-criteriul 1.2

(c), sub-criteriul 1.5 (a și/sau b), criteriul 2 (a), sub-criteriul 4.1 (a-e), sub-criteriul 4.2 (a-c), sub-criteriul 4.3 (a-d).

Pentru proiectele la care s-a anexat ca și documentație tehnico-economică doar SF/DALI, în etapa de evaluare tehnică și financiară se va completa Grila de analiză a conformității și calității SF/DALI (Anexele 3.2.3.a,c,d,e). Pentru proiectele la care se anexează proiectul tehnic, în etapa de evaluare tehnică și financiară se va completa Grila de analiză a conformității și calității proiectului tehnic (Anexa 3.2.3.b, f).

În cazul proiectelor care conțin atât lucrări de construcții, cât și furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/ servicii de modernizare tramvaie, dacă a fost depus SF/DALI/PT și Studiul de oportunitate, se vor verifica toate documentele, conform mențiunilor din grilă.

Dacă în cadrul unei cereri de finanțare sunt depuse mai multe documentații tehnico-economice, se vor completa mai multe grile de verificare (Anexele 3.2.3.a,b,c,d,e,f), după caz.



În cadrul acestui apel de proiecte, prin derogare de la secțiunea 8.2.1, din Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare), experții evaluatori pot solicita două solicitări de clarificări privind cererea de finanțare, termenul de răspuns la aceste clarificări este de 5 zile lucrătoare de la data transmiterii acesteia. Termenul de 5 zile lucrătoare pentru răspunsul la solicitarea de clarificări poate fi prelungit doar în cazuri justificate de solicitant și acceptate de Ol, până la 10 zile lucrătoare.

Fiecare comisie de evaluare va avea P.M.U.D (versiunea conformă și admisibilă) pus la dispoziție de către Ol.

Etapă de evaluare tehnică și financiară se poate încheia cu recomandări, dacă este cazul, cu condiția ca solicitantul să fie informat în acest sens, iar elementele respective să fie soluționate în cadrul etapelor următoare ale procesului, însă nu mai târziu de expirarea termenului limită de depunere a documentelor aferente etapei precontractuale, în caz contrar proiectul fiind respins (exceptând documentele din secțiunea 6.7).

6.3 Renunțarea la cererea de finanțare și restituirea documentației

Conform Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, (cu modificările și completările ulterioare), secțiunea 8.3. În cazul în care se va clarifica posibilitatea depunerii contestațiilor prin MySMIS, AMPOR va emite o instrucțiune în acest sens.

6.4 Contestații

Conform Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, (cu modificările și completările ulterioare), secțiunea 8.4 și Instrucțiunilor AMPOR.

6.5 Etapele precontractuală

Procedura de contractare a proiectelor în cadrul prezentului apel de proiecte se realizează în conformitate cu subsecțiunea 8.5 din cadrul Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare, precizările cu privire la apelurile necompetitive, la care se adaugă excepțiile stabilite în prezentul ghid cu privire la termenele de prezentare a unor documente în etapa de implementare.

În această etapă se vor respecta recomandările experților evaluatori.

6.6 Contractarea proiectelor

Modelul standard de contract de finanțare utilizat pentru contractarea proiectelor selectate în urma procesului de evaluare și selecție este cel prezentat în cadrul Anexei 10.8 la *Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020* (cu modificările și completările ulterioare).

Pe lângă clauzele standard prevăzute în cadrul respectivului contract, vă atragem atenția asupra unor clauze specifice aplicabile proiectelor contractate în cadrul prezentului apel de proiecte, ce se regăsesc evidențiate în Anexa 3.2.5.

6.7 Etapa de implementare și durabilitate a contractului de finanțare

Conform prevederilor și termenelor din prezentul document, inclusiv din contractul de finanțare, beneficiarul va prezenta următoarele documente după semnarea contractului de finanțare, în situația în care, nu au fost depuse de solicitant odată cu Cererea de finanțare, în etapa precontractuală sau, în cazul documentelor statutare, au fost actualizate ulterior semnării contractului de finanțare etc.

1. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public/ hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, inclusiv anexele aferente, avizele solicitate și documentele statutare ale operatorului, după caz;

După cum s-a menționat în secțiunea 5.4.1, punctul 17.3, în termen de maximum 1 an pentru atribuirea directă și 18 luni, pentru procedura competitivă și pentru situația în care se solicită acordul Comisiei Europene pentru contracte atribuite înainte de 03.12.2009, de la intrarea în vigoare a contractului de finanțare, solicitantul va prezenta contractul de servicii publice de transport/hotărârea privind darea în administrare a furnizării serviciului, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, avizele aplicabile solicitate la punctul 17.1 din secțiunea 5.4.1, Acordul de la Comisia Europeană (17.2.B), după caz, mai puțin documentele deja depuse în mod obligatoriu odată cu Cererea de finanțare sau în etapa precontractuală.

Dacă este cazul, pe lângă documentele menționate la punctul 17.1 sau după caz, 17.2.A din secțiunea 5.4.1 a prezentului document, solicitantul va depune documentele statutare ale operatorului, avizul operatorului pentru realizarea investițiilor prin proiect, în situația în care la etapa de precontractare, operatorul nu era înființat, selectat sau era organizat ca regie autonomă. Referitor la regia autonomă, în situația în care la momentul precontractării Cererii de finanțare, operatorul de transport este reprezentat de o regie autonomă de interes local/județean și sunt aplicabile prevederile secțiunii 3.2.1 din prezentul ghid, în această etapă se va verifica respectarea art. 28 (3) din Legea 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare, conform contractului de finanțare.

După caz, în această etapă pot fi depuse documente de actualizare a documentelor depuse în etapa de precontractare referitoare la contractul de servicii publice, documentele statutare ale ADI având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, Hotărârile de Consiliu Local ale solicitantului de mandare a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători privind delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători, Hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători operatorului etc.

2. Proiectul tehnic



Se vor avea în vedere prevederile specifice relevante din Anexa 3.2.5. privind prezentarea Proiectului tehnic.



Se vor avea în vedere Grilele de analiză a conformității proiectului tehnic (Anexa 3.2.3.b, f).

3. Documente de proprietate aferente dreptului de proprietate publică

Pentru dovedirea dreptului de **proprietate publică** asupra imobilelor, asupra mijloacelor de transport, bunurilor obiect al proiectului (conform secțiunii 4.1, criteriile 3 și 4) sunt prezentate următoarele documente, după caz:

În mod obligatoriu (dacă documentele finale privind proprietatea publică, de mai jos, nu au fost depuse înainte de semnarea contractului de finanțare), cel mai târziu la data emiterii autorizației de construire aferente proiectului, dar nu mai târziu de un termen de maximum 1 an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, se vor anexa extrasul de carte funciară cu înscrierea definitivă sau alte documente care dovedesc deținerea dreptului de proprietate publică, menționate în secțiunea 5.4.1, punctul 11, respectiv:

- ✓ Înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea depunerii, din care să rezulte existența dreptului de proprietate și absența sarcinilor incompatibile cu investiția;

SAU

- ✓ În situația anumitor bunuri mobile, rețele de utilități publice și în alte situații în care nu a fost realizată cadastrarea imobilelor, pentru dovedirea dreptului de proprietate publică: **Hotărârea Guvernului, publicată** în Monitorul Oficial al României, conform Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu completările și modificările ulterioare, Legii 287/2009 privind Codul Civil (extras din Monitorul Oficial al României, inclusiv anexele relevante) sau alte documente de proprietate, pentru cazuri particulare;

În situația în care documentele pentru dovedirea proprietății publice nu sunt prezentate în această etapă, cel mai târziu la data emiterii autorizației de construire aferente proiectului, dar nu mai târziu de un termen de maximum 1 an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, contractul de finanțare va fi reziliat.

4. Programul de transport

În cazul în care la data depunerii cererii de finanțare, pe infrastructura ce face obiectul proiectului nu se suprapun trasee de transport public, acestea fiind realizate prin proiect, solicitantul va prezenta programul de transport actualizat cel mai târziu în primul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare aferent proiectului, în caz contrar finanțarea va fi recuperată.

7. MODIFICAREA GHIDULUI SOLICITANTULUI

Modificările la prezentul ghid se vor realiza în conformitate cu **secțiunea 9 din cadrul Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare.**

8. ANEXE

La prezentul document sunt anexate următoarele:

- Anexa 3.2.1 - Instrucțiuni de completare a cererii de finanțare în MySMIS
- Anexa 3.2.2 - Grila de verificare a conformității administrative și a eligibilității
- Anexa 3.2.2.a. - Grila de verificare a conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D
- Anexa 3.2.3 - Grila de evaluare tehnică și financiară
- Anexa 3.2.3.a. - Grila de analiză a conformității și calității Studiului de fezabilitate / Documentației de avizare a lucrărilor de intervenții (H.G. nr. 28/2008)
- Anexa 3.2.3.b. - Grila de analiză a conformității și calității proiectului tehnic (Ordinul nr. 863/2008)
- Anexa 3.2.3.c. - Grila de analiză a conformității și calității documentației de avizare a lucrărilor de intervenții (H.G. nr. 907/2016)
- Anexa 3.2.3.d. - Grila de analiză a conformității și calității Studiului de fezabilitate (H.G. nr. 907/2016)
- Anexa 3.2.3.e. - Grila de analiză a conformității și calității Studiului de fezabilitate cu elemente de DALI (H.G. nr. 907/2016)
- Anexa 3.2.3.f. - Grila de analiză a conformității și calității proiectului tehnic (H.G. nr. 907/2016)
- Anexa 3.2.4.a și b. - Instrument pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor
- Anexa 3.2.5 - Clauze contractuale specifice Obiectivului specific 3.2.
- Anexa 3.2.6 - Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile
- Anexa 3.2.7 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
- Anexa 3.2.8 - Unități administrativ-teritoriale din cadrul ITI DD

La prezentul document sunt prevăzute modele standard sau orientative pentru:

- ✓ Declarația de eligibilitate (Model A)
- ✓ Declarația de angajament (Model B)
- ✓ Acordul de parteneriat (Model C)
- ✓ Metodă de calcul pentru proiectele generatoare de venit (Model D)

- ✓ Declarația privind realizarea de modificări pe parcursul procesului de evaluare (Model E)
- ✓ Lista de echipamente, mijloace de transport, lucrări sau servicii (Model F)
- ✓ Model cadru al Raportului privind stadiul fizic al investiției (Model G)
- ✓ Declarația privind eligibilitatea TVA (Model H)
- ✓ Tabel centralizator pentru numere cadastrale și obiective de investiție (Model I)
- ✓ Model orientativ de hotărâre de aprobare a proiectului (Model J)
- ✓ Notă privind încadrarea în standardele de cost (Model K)
- ✓ Specificații pentru auditarea cheltuielilor din Cererile de rambursare (Model L)
- ✓ Studiu de trafic (Model M)
- ✓ Studiu de oportunitate (Model N)

ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
PRIMĂRIA ORAȘULUI SIRET
Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Compartiment juridic
Nr. 536/18.01.2018

RAPORT

privind aprobarea asocierii între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret și Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava în vederea implementării proiectului „Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și pietonale”

Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului;
Compartimentul juridic,

Luând spre analiză și aprobare proiectul de hotărâre menționat mai sus, având ca inițiator pe domnul primar Adrian Popoiu;

Având în vedere:

- Legea nr. 147/2017 din 26 iunie 2017 pentru modificarea anexei nr. 2 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI”;
- Ghidul solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „b”, „d” și „e”, alin. (6) lit. „a”, pct. 13 și 14, alin. (7) lit. „c”, art. 45 alin. (2), lit. „f” și art. 115 alin. (1) lit. „b” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Propunem adoptarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Ciobanu Cristian-Emil

Compartiment juridic
Coriciuc Beatrice Cristina

CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI SIRET
COMISIA PENTRU PROGRAME DE DEZVOLTARE ECONOMICĂ
SOCIALĂ, BUGET, FINANȚE, ADMINISTRAREA DOMENIULUI PUBLIC
ȘI PRIVAT AL ORAȘULUI, SERVICII ȘI COMERT

Nr. 537 DIN 19.01.2018

RAPORT DE AVIZARE

cu privire la proiectul de hotărâre

*primind aprobarea amenerii între U.A.T. Orașul Siret și U.A.T. Județul Suceava în vederea
implementării proiectului "Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de
CO₂ în orașul Siret prin introducerea transportului public local și prin creșterea și
modernizarea infrastructurilor de transport, вело și pietonale"*

Cosiliul Local al orașului Siret;

Comisia pentru programe de dezvoltare economico-socială, buget, finant

administrarea domeniului public și privat al orașului, servicii și comert
Luând spre analiză proiectul de hotărâre menționat mai sus, având
inițiator pe primarul orașului Siret;

* Având în vedere prevederile *Legii 147/2017 din 26.01.2017 pentru modificarea*

*anexei nr. 2 din Legea 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții,
Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de
accesare a fondurilor în cadrul P.O.R./2017/3.1.3.2/1.1.7. Regiunii și Ghidul Solicitantului în
cadrul apelurilor P.O.R./2017/3.1.3.2/1.1.7. Regiunii, P.O.R./2017/3.1.3.2/1.1.8. și P.O.R./2017/3.1.3.2/1.1.9.
Axă prioritară 3, prioritatea 4E, Direcțiunea specifică 3.2. Reducerea emisiilor de carbon în P.M.U.D.,
în temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. "b", "d", "e", alin. (6) lit. "a"
art. 13, m. 14, alin. 7 lit. "c", art. 45 alin. (2) lit. "f" și art. 45 alin. (4) lit. "e"...*

in Legea nr. 215/2001 administrației publice locale, republicată, cu con
- *completările* și modificările ulterioare

AVIZEZĂ

proiectul de hotărâre cu următoarele amendamente:

și propune Consiliului Local să-l ia în dezbatere în ședința din 19.01.2018
și să-l adopte, avându-se în vedere următoarele motive de fapt
- necesitatea, oportunitatea și încadrarea în prevederile legale

PREȘEDINTELE COMISIEI,

Ionel Dobrinicu

ROMÂNIA
JUDEȚUL SUCEAVA
PRIMĂRIA ORAȘULUI SIRET
Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Compartiment juridic
Nr. 536/18.01.2018

RAPORT

**privind aprobarea asocierii între Unitatea Administrativ-Teritorială Orașul Siret și
Unitatea Administrativ-Teritorială Județul Suceava în vederea implementării proiectului
„Creșterea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în orașul Siret - prin introducerea
transportului public local și prin crearea și modernizarea infrastructurilor de transport, velo și
pietonale”**

Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului;
Compartimentul juridic,

Luând spre analiză și aprobare proiectul de hotărâre menționat mai sus, având ca inițiator pe domnul primar Adrian Popoiu;

Având în vedere:

- Legea nr. 147/2017 din 26 iunie 2017 pentru modificarea anexei nr. 2 din Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordinul 7065 din 07.12.2017 de modificare a „Ghidului Solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI”;
- Ghidul solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „b”, „d” și „e”, alin. (6) lit. „a”, pct. 13 și 14, alin. (7) lit. „c”, art. 45 alin. (2), lit. „f” și art. 115 alin. (1) lit. „b” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Propunem adoptarea proiectului de hotărâre în forma prezentată.

Serviciul urbanism și amenajarea teritoriului
Ciobanu Cristian-Emil



Compartiment juridic
Coriciuc Beatrice Cristina



