



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL REGIONAL NORD-VEST 2021-2027

Ghidul solicitantului - Utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologică (Mobilitate urbană)



OBIECTIV DE POLITICĂ 2:
O Europă mai verde

PRIORITATEA 4:
O regiune cu
mobilitate urbană
multimodală
durabilă

OBIECTIV SPECIFIC 2.8:
Promovarea mobilității
urbane multimodale
durabile, ca parte a tranziției
către o economie cu zero
emisii de dioxid de carbon

PRNV/2023/481A/1

Apel dedicat unităților administrativ-teritoriale cu statut de municipii-reședință de județ și unităților administrativ-teritoriale limitrofe din zonele urbane funcționale aferente acestora

BH

BN

CJ

MM

SJ

SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

CUPRINS

1. PREAMBUL, ABREVIERI ȘI GLOSAR.....	3
1.1. Preambul.....	3
1.2. Abrevieri.....	4
1.3. Glosar	6
2. INFORMAȚII GENERALE.....	10
2.1. Informații generale PR NV 2021 – 2027.....	10
2.2. Obiectivul de politică, Prioritatea, Obiectivul specific	10
2.3. Reglementări europene și naționale, documente programatice.....	10
2.4. Acțiuni sprijinite în cadrul apelului	13
2.5. Indicatori	17
2.6. Rezultatele așteptate	20
3. INFORMAȚII DESPRE APELUL DE PROIECTE	22
3.1. Tipul de apel de proiecte	22
3.2. Perioada de depunere a proiectelor	22
3.3. Modalitatea de depunere a proiectelor.....	23
3.4. Valoarea minimă și maximă eligibilă a unui proiect	23
3.5. Cuantumul cofinanțării acordate	24
3.6. Alocarea apelului de proiecte	24
3.7. Solicitanți eligibili	25
3.8. Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat	25
3.9. Teme orizontale	27
4. CRITERII DE ELIGIBILITATE.....	30
4.1. Eligibilitatea solicitanților.....	30
4.2. Eligibilitatea proiectului și a activităților.....	35
4.3. Eligibilitatea cheltuielilor.....	52
5. COMPLETAREA CERERILOR DE FINANȚARE	54
5.1. Completarea formularului cererii	55
5.2. Anexele la depunerea cererii	56
5.3. Anexele obligatorii la momentul contractării	69
6. PROCESUL DE EVALUARE, SELECȚIE ȘI CONTRACTARE A PROIECTELOR.....	80
6.1. Verificarea conformității și admisibilității documentelor strategice	80

BH

BN

CJ

MM

SJ

SM

6.2.	Conformitate administrativă.....	81
6.3.	Evaluarea tehnică și financiară	81
6.4.	Renunțarea la cererea de finanțare	82
6.5.	Contestații.....	83
6.6.	Contractarea proiectelor.....	84
7.	MODIFICAREA GHIDULUI SOLICITANTULUI	88
7.1.	Aspectele care pot face obiectul modificărilor prevederilor ghidului solicitantului	88
7.2.	Condiții privind aplicarea modificărilor pentru cererile de finanțare aflate în procesul de selecție (condiții tranzitorii).....	88
8.	ANEXE.....	89

1. PREAMBUL, ABREVIERI ȘI GLOSAR

1.1. Preambul

Acest document reprezintă condițiile de accesare/acordare a fondurilor pentru apelul de proiecte nr. PR NV/P4/481A/2023 în cadrul Programului Regional Nord-Vest (PR NV).

Aspectele cuprinse în acest document ce derivă din Programul Regional Nord-Vest (în continuare PR NV) și modul său de implementare, vor fi interpretate exclusiv de către Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest (ADR Nord-Vest prin instrucțiunile emise de Autoritatea de Management Nord-Vest (PR NV)) cu respectarea legislației în vigoare, precum și cu aplicarea principiului tratamentului egal și nediscriminatoriu al solicitanților la finanțare.

IMPORTANT

Vă recomandăm ca înainte de a începe completarea cererii de finanțare să vă asigurați că ați parcurs toate informațiile prezentate în acest document și să vă asigurați că ați înțeles toate aspectele legate de specificul intervențiilor finanțate în cadrul prezentului apel de proiecte.

Vă recomandăm ca până la data limită de depunere a cererilor de finanțare în cadrul prezentului apel de proiecte, să consultați periodic pagina de internet [www.....ro](http://www.regionordvest.ro), pentru a urmări eventualele modificări ale condițiilor, precum și alte comunicări/clarificări relevante pentru accesarea/acordarea fondurilor în cadrul PR NV.

Pentru a facilita procesul de completare și transmitere a cererilor de finanțare, la sediul ADR Nord-Vest funcționează un birou de informare, unde solicitanții pot fi asistați, în mod gratuit, în clarificarea unor aspecte legate de completarea și pregătirea cererii de finanțare. Întrebările relevante și răspunsurile corespunzătoare sunt publicate periodic pe pagina de internet a ADR Nord-Vest, la secțiunea dedicată PR NV.

1.2. Abrevieri

AA	Autoritatea de Audit
ADR Nord-Vest	Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest
AM PR NV	Autoritatea de Management pentru Programul Regional Nord-Vest
APL	Autoritate publică locală
AT	Asistență Tehnică
BS	Bugetul de Stat
AM	Autoritate de management
CAE	Conformitate administrativă și eligibilitate
ABA	Administrația Bazinală de Apă
ANAR	Administrația Națională „Apele Române”
CAE	Conformitate administrativa si eligibilitate
CE/COM	Comisia Europeană
CEE	Țările din Centrul și Estul Europei
CF	Cerere de finanțare
CIV	Carte de identitate autovehicul
CO2	Dioxid de carbon
CV	Curriculum vitae
CNDR	Consiliul Național pentru Dezvoltare Regională
DALI	Documentatie avizare lucrari de interventie
DG	Directorat General al Comisiei Europene
DGDR	Direcția Generală pentru Dezvoltare Regională
DNSH	Principiul de a nu „prejudicia în mod semnificativ” (do no significant harm)
DPCE	Documentul de Poziție al Comisiei Europene
ECA	Auditul Comisiei Europene
ETF	Evaluarea tehnică și financiară
EUR	Euro
FEDR	Fondul European pentru Dezvoltare Regională
FS	Fonduri Structurale
FSE	Fondul European Social
GES	Emisii de gaze cu efect de seră (fr.Gaz à Effet de Serre/ engl. <i>Greenhouse Gas Emissions</i>)
GNL	Gaz natural lichefiat
GPS	Sistem de pozitionare prin satelit
HCL	Hotarare de Consiliu Local
HG	Hotărâre de Guvern
IF	Instrumente financiare
IMM	Întreprinderi Mici și Mijlocii
INS	Institutul National de statistica
ITI	Investiție Teritorială Integrată
MDLPA	Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației
MIPE	Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene
MMAP	Ministerul Mediului Apelor si Padurilor
MySMIS	Sistem Informatic Integrat
NUTS	Nomenclatorul Unităților Statistice Teritoriale
OCPI	Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara
ONG	Organizații Non-guvernamentale

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

ONU	Organizatia Natiunilor Unite
OP	Obiectiv de Politică
OS	Obiectiv specific
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PDL	Plan de dezvoltare locală
PDR	Planul de Dezvoltare Regională
PIB	Produsul Intern Brut
PR NV	Programul Regional Nord-Vest
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă
PNRR	Programul National de Rezilienta si Redresare
PT	Proiect Tehnic
POT	Program Operational Transport
RDC	Regulamentul UE 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;
Regiunea Nord-Vest	Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest
RST	Recomandări Specifice de Țară
RT	Raport Tehnic
SEAP/SICAP	Sistemul electronic al achizițiilor publice/Sistem informatic colaborativ pentru mediu performant de desfășurare al achizițiilor publice
SF	Studiu de fezabilitate
SIDU	Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană 2021-2027
SIEG	Serviciu de Interes Economic General
SM	State Membre
SMIS	Sistemul Unic de Management al I
SNSR 2022-2030	Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2022-2030
STI	Sisteme de transport inteligente
SUERD	Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunarii
SWOT	Puncte tari, puncte slabe, oportunități și amenințări
TFUE	Tratatul de Funcționare al Uniunii Europene
TIC	Tehnologia Informației și a Comunicațiilor
TVA	Taxa pe valoare adaugata
UAT	Unitate administrativ teritorială
UE	Uniunea Europeană
VMS	Sisteme de mesaje variabile
MRJ	Municipii resedință de județ
ZUF	Zona urbană funcțională

1.3. Glosar

În sensul prezentului Ghid, următorii termeni se folosesc cu următoarele înțelesuri:

A **Autoritatea de Management pentru Programul Regional Nord-Vest (PR NV)**, structura organizatorică din cadrul ADR N-V, responsabilă de gestionarea și implementarea PR NV și de utilizarea eficientă, efectivă și transparentă a fondurilor, îndeplinind funcțiile și rolurile prevăzute în acest sens de Regulamentul UE nr. 1060/2021;

Autoritate locală competentă reprezintă, în sensul art. 2 lit. c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național.

Analiza DNSH – analiza realizată pentru a determina dacă o activitate economică/investiție este durabilă din punctul de vedere al mediului, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2020/852 (“Regulamentul privind taxonomia”);

Activitate economică reprezintă orice activitate care constă în furnizarea de bunuri, servicii și lucrări pe o piață;

Activele fixe sunt acele active active fixe - active deținute de către agenții economici și/sau de către instituțiile publice în scopul utilizării lor pe termen lung. Activele fixe includ activele fixe corporale și necorporale;

Active fixe necorporale - active fixe fără substanță fizică, care se utilizează pe o perioadă mai mare de un an; ele pot fi reprezintă brevete, licențe, mărci comerciale, programe informatice, alte drepturi și active similare, precum și investiții în realizarea de instrumente de comercializare on-line a serviciilor/produselor proprii;

Active fixe corporale - active fixe care îndeplinesc cumulativ două condiții: au valoarea de intrare mai mare 2500 lei și durata normală de utilizare mai mare de un an; ele pot fi terenuri, clădiri și instalații, utilaje și echipamente;

Ajutoare/ajutor de stat înseamnă orice măsură care îndeplinește toate criteriile prevăzute la art. 107 alin. (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), respectiv să implice transferul de resurse de stat, să se materializeze într-un avantaj economic de care întreprinderea nu ar fi beneficiat în mod normal, să fie selectiv și să aibă un efect potențial asupra concurenței și comerțului între Statele Membre;

B **Benzile de circulație prioritare** sunt fapt trasee clar definite ale mijloacelor de transport în comun, care conțin elemente de prioritizare a mijloacelor de transport în comun pe întreg ansamblul rutei. Benzile de circulație prioritare sunt diferite de benzile dedicate de circulație prin faptul că nu există delimitare clară pentru circulația mijloacelor de transport în comun doar pe unele secțiuni de drum. Această diferențiere intervine din diverse motive cum ar fi spațiul insuficient pentru a avea bandă dedicată pe lângă benzile comune de circulație, sau faptul că fluxul de trafic pe o anumită secțiune de drum permite prioritizarea mijloacelor de transport cu elemente alternative de prioritizare, asigurând un flux suficient de facil.

C **Caracterul durabil al operațiunilor** este definit în conformitate cu art. 65 din Regulamentul UE 1060/2021 și se referă la menținerea unei operațiuni constând în investiții în infrastructură sau în investiții productive pe o perioadă de trei/cinci ani de la efectuarea plății finale sau în

termenul prevăzut de normele privind ajutoarele de stat. Astfel, pe perioada respectivă, beneficiarul nu trebuie să:

- a. înceteze activitatea productivă sau să o transfere în afara regiunii de nivel NUTS 2 în care a primit sprijin;
- b. să efectueze o modificare a proprietății asupra unui element de infrastructură care conferă un avantaj nejustificat unei întreprinderi sau unui organism public;
- c. să efectueze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de implementare a operațiunii și care ar conduce la subminarea obiectivelor inițiale ale acesteia.

În cadrul prezentului apel, perioada în care trebuie menținut caracterul durabil al operațiunii este de 5 ani de la data efectuării plății finale în cadrul contractului de finanțare sau în termenul prevăzut de normele privind ajutorul de stat.

Cererea de finanțare reprezintă aplicația depusă de potențialul beneficiar împreună cu documentele **stabilite** prin ghidul solicitantului, ce se transmite prin aplicația mySMIS în vederea obținerii finanțării în cadrul programelor regionale;

Consiliul pentru Dezvoltare Regională este organismul deliberativ care coordonează întregul proces de dezvoltare regională în cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest.

Contractul de finanțare este actul juridic, cu titlu oneros, de adeziune, încheiat între autoritatea de management, și beneficiar, astfel cum este definit la art. 2 pct. 9 din Regulamentul (UE) 2021/1060, prin care se stabilesc drepturile și obligațiile corelative ale părților în vederea implementării operațiunilor;

Contract de servicii publice reprezintă, în sensul art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public;

Coridor de mobilitate - Coridorul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un element sau un ansamblu de elemente (nou construite sau în curs de reconfigurare) din rețeaua stradală, care vizează circulația cu impact major în cadrul localităților. Acesta poate fi alcătuit din următoarele componente:

- piste pentru biciclete sau trasee pietonale (inclusiv vegetație de aliniament și mobilier urban / terase, iluminat public)
- infrastructură rutieră utilizată prioritar de transportul public urban nepoluant de călători,
- infrastructură rutieră (benzi separate) utilizată exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători;
- infrastructură rutieră pe străzile urbane deservite de transportul public de călători, pentru prioritizarea transportului public de călători, cu bicicleta și pietonal
- activități complementare necesare asigurării funcționalității intervențiilor realizate

Caracterul integrat presupune îndeplinirea criteriilor: (i) complementaritate cu alte proiecte cuprinse în cadrul SIDU; (ii) abordarea unor funcții multiple în cadrul unui proiect integrat; (iii) implicarea mai multor părți interesate în fazele de dezvoltare și implementare, pentru



dezvoltarea comunității.

- F** **Finalizarea investiției** înseamnă momentul în care furnizorul ajutorului consideră că investiția a fost finalizată sau trei ani de la începerea lucrărilor, oricare dintre acestea survine mai întâi.
- G** **Ghidul solicitantului** reprezintă un document programatic ce cuprinde condițiile specifice de accesare/acordare a **fondurilor** nerambursabile. Documentul conține o detaliere tehnică și financiară a condițiilor impuse potențialilor beneficiari pentru pregătirea proiectelor și completarea corectă a cererilor de finanțare;
- I** **Imobilul** este definit conform Legii nr. 7/1996 a cadastrului și a publicității imobiliare, cu modificările și completările ulterioare, prin care se înțelege terenul, cu sau fără construcții, de pe teritoriul unei unități administrativ-teritoriale, aparținând unuia sau mai multor proprietari, care se identifică printr-un număr cadastral unic;
- M** **mySMIS** reprezintă sistemul informatic prin care potențialii beneficiari din Regiune vor putea solicita finanțare europeană pentru perioada de programare 2021-2027;
- O** **Obligație de serviciu public** reprezintă, în sensul art. 2 lit. e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;
- Operator de serviciu public** reprezintă, în sensul art. 2 lit. d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători;
- Operator intern** reprezintă, în sensul art. 2 lit. j) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;
- P** **Proiectele cu lucrări** reprezintă acele tipuri de investiții care implică lucrări de construcții care necesită sau nu autorizație de construire eliberată de autoritățile competente;
- Proiectele fără lucrări** reprezintă investiții care includ doar dotări și/sau servicii fără lucrări de construcții care necesită sau nu autorizație de construire eliberată de autoritățile competente;
- Programul Regional Nord-Vest** reprezintă un document strategic de programare elaborat de ADR Nord-Vest și aprobat de Comisia Europeană, prin decizia nr. care își propune ca obiectiv general creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, pentru asigurarea unei dezvoltări sustenabile a regiunii;
- Punctul de reîncărcare** înseamnă, în sensul art. 2, pct. 3 al Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, o interfață care este capabilă să încarce, pe rând, câte un vehicul electric sau să schimbe, pe rând, câte o baterie a unui vehicul electric;
- Punctul de realimentare** înseamnă, în sensul art. 2, pct. 8 al Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil, cu excepția GNL, prin intermediul unei instalații fixe sau mobile;

PMUD - instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

R **Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest** cuprinde județele Bihor, Bistrița-Năsăud, Cluj, Sălaj, Satu Mare și Maramureș, astfel cum au fost acestea grupate în cadrul Anexei la Legea nr. 315 din 28 iunie 2004 privind dezvoltarea regională în România. Regiunea este o entitate teritorială specifică, fără statut administrativ și fără personalitate juridică, ce corespunde diviziunilor de nivel NUTS 2 în Nomenclatorul unităților statistice teritoriale ale Uniunii Europene;

Rata de actualizare este rata de referință stabilită de Comisia Europeană pentru România pe baza unor criterii obiective și publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și pe pagina web a Comisiei Europene;

S **Studiu de oportunitate** înseamnă evaluarea și analiza potențialului unui proiect care urmărește să vină în sprijinul procesului decizional, evidențiind în mod obiectiv și rațional punctele forte și punctele slabe ale acestuia, oportunitățile și amenințările, și identificând resursele necesare pentru punerea în practică și, în ultimă instanță, perspectivele de succes ale acestuia;

Studiu de fezabilitate înseamnă evaluarea și analiza potențialului unui proiect care urmărește să vină în sprijinul procesului decizional, evidențiind în mod obiectiv și rațional punctele forte și punctele slabe ale acestuia, oportunitățile și amenințările, și identificând resursele necesare pentru punerea în practică și, în ultimă instanță, perspectivele de succes ale acestuia;

„Shared-space” este spațiu dedicat pietonilor, persoanelor care utilizează bicicleta, transportului public urban și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat transportului public/deplasărilor motorizate.

U **Unitatea administrativ-teritorială** este definită conform Ordonanței de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

V **Vehicul cu zero emisii** înseamnă un vehicul curat, fără motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh măsurat în conformitate cu normele europene.

Z **Zona urbană funcțională** constă dintr-un municipiu reședință de județ dens populat și într-o zonă de navetă mai puțin dens populată, a cărei piață a forței de muncă este puternic integrată cu municipiu reședință de județ (a se vedea anexa);

2 INFORMAȚII GENERALE

2.1. Informații generale PR NV 2021 – 2027

PR NV vizează Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest (Regiunea N-V) care acoperă un teritoriu de 34.160 km² (14,3% din suprafața țării) și 2,5 mil. locuitori (13,1% din populația rezidentă a României). Regiunea cuprinde 6 județe (NUTS3) – Bihor, Satu-Mare, Maramureș, Cluj, Sălaj și Bistrița-Năsăud.

PR NV este unul dintre programele aferente Acordului de Parteneriat ..., prin care se pot accesa fondurile europene structurale și de investiții, mai exact, cele provenite din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR). Programul a fost aprobat prin decizia Comisiei Europene nr...

Viziunea strategică a PR NV urmărește ca Regiunea Nord-Vest să devină una dintre cele mai dinamice regiuni europene în ceea ce privește creșterea inteligentă și sustenabilă a economiei, valorificând diversitatea locală și stimulând inovarea în vederea diminuării disparităților și creșterii standardului de viață.

2.2 Obiectivul de politică, Prioritatea, Obiectivul specific

PR NV cuprinde șapte priorități destinate concentrării intervențiilor financiare pe cele cinci obiective de politică urmărite la nivelul Uniunii Europene (conform Regulamentului 1060/2021) și pe un set de treisprezece obiective specifice ale FEDR (conform Regulamentului 1058/2020), la care se adaugă o prioritate pe Asistență Tehnică pentru finanțarea activităților de gestionare și implementare a programului. De asemenea, prin PR NV se utilizează în mod complementar strategii și instrumente de dezvoltare teritorială.

Prezentul Ghid prezintă condițiile de accesare a fondurilor pentru acțiunile derulate în cadrul:

Obiectiv politică	de	Prioritatea	Obiectivul specific	Acțiunea
OP2 - O Europă mai verde		P4. O regiune cu mobilitate urbană multimodală durabilă	OS 2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	a) Utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice (Mobilitate urbană)

2.3 Reglementări europene și naționale, documente programatice

În elaborarea cererilor de finanțare aferente Apelului de proiecte nr. PR NV/P4/481A/2023 se vor avea în vedere atât reglementările europene și naționale în domeniu, cât și alte documente programatice și de planificare specifice la nivel european, național și regional, după cum urmează:

Reglementări europene:

- **Regulamentul (UE) 1058/2021** al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune
- **Regulamentul (UE) 1060/2021** al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;

- **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;
- **Regulamentul (UE) 852/2020** al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088 și a actelor delegate subsecvente Regulamentul delegat (UE) 2139/2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru a determina condițiile în care o activitate economică se califică drept activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitatea economică respectivă aduce prejudicii semnificative vreunui dintre celelalte obiective de mediu
- **Comunicare a Comisiei C(2021) 1054** final din 12 februarie 2021. Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicial în mod semnificativ” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență;
- **Directiva 2014/94/UE** a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;
- **Directiva (UE) 2019/1161** a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- **Directiva 2008/96/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;
- **Directiva (UE) 2019/1936** a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;
- **Comunicarea Comisiei C(2021) 1054** final din 12 februarie 2021. Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicial în mod semnificativ” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență;
- **Decizia de punere în aplicare a Comisiei C(2015) 4272** final din 23 iunie 2015 de aprobare a anumitor elemente din programul operațional "Regional" pentru sprijinul din partea Fondului european de dezvoltare regională în temeiul obiectivului referitor la investițiile pentru creștere și locuri de muncă în România, cu modificările ulterioare;
- **Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene** (2010/C 83/02);
- **Directiva (UE) 54/2006** a Parlamentului European și a Consiliului din 5 iulie 2006 privind punerea în aplicare a principiului egalității de șanse și al egalității de tratament între bărbați și femei în materie de încadrare în muncă și de muncă;
- **Directiva (UE) 113/2004** a Consiliului din 13 decembrie 2004 de aplicare a principiului egalității de tratament între femei și bărbați privind accesul la bunuri și servicii și furnizarea de bunuri și servicii;
- **Directiva (UE) 79/7** a Consiliului din 19 decembrie 1978 privind aplicarea treptată a principiului egalității de tratament între bărbați și femei în domeniul securității sociale;
- **Directiva UE 2000/78/CE** din 27 noiembrie 2000 de creare a unui cadru general în favoarea egalității de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă;
- **Directiva (UE) 75/117** a Consiliului din 10 februarie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la aplicarea principiului egalității de remunerare între lucrătorii de sex masculin și cei de sex feminin;

- **Convenția ONU** privind Drepturile Persoanelor cu Dizabilități adoptată la 13 decembrie 2006 de către Adunarea Generală a ONU;
- **Directiva (UE) 882/2019** a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor;
- **Directiva (UE) 43/2000** a Consiliului din 29 iunie 2000, cu privire la implementarea principiului tratamentului egal între persoane indiferent de originea rasială sau etnică;
- **Comunicarea Comisiei C(2021) 373/1** 16 septembrie 2021. Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada;
- **Regulamentul Delegat (UE) 2021/2139** al Comisiei din 4 iunie 2021 de completare a Regulamentului (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea criteriilor tehnice de examinare pentru a determina condițiile în care o activitate economică se califică drept activitate care contribuie în mod substanțial la atenuarea schimbărilor climatice sau la adaptarea la schimbările climatice și pentru a stabili dacă activitatea economică respectivă aduce prejudicii semnificative vreunui dintre celelalte obiective de mediu;

Reglementări naționale:

- **Ordonanță de Urgență nr. 66/2011** privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța de Urgență nr. 77/2014** privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 133/2021** privind gestionarea financiară a fondurilor europene în perioada de programare alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă ;
- **Hotărârea Guvernului nr. 873** din 6 iulie 2022 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european și Fondul de coeziune.
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. nr. 122/2020** privind unele măsuri pentru asigurarea eficientizării procesului decizional al fondurilor externe nerambursabile destinate dezvoltării regionale în România, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 315/2014** privind dezvoltarea regională în România, cu modificările și completările ulterioare.
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 156** din 3 septembrie 2020 privind unele măsuri pentru susținerea dezvoltării teritoriale a localităților urbane și rurale din România cu finanțare din fonduri externe nerambursabile, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 246 din 20 iulie 2022** privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative;
- **Legea nr. 51/2006** (*republicată*) serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 92/2007** serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța Guvernului nr. 27/2011** privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța 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;

- **Legea nr. 202/2002** privind egalitatea de șanse între femei și bărbați, cu modificările și completările ulterioare;
- **Ordonanța de Guvern nr.137/2000** privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare;
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 61/2008** privind implementarea principiului egalității de tratament între femei și bărbați în ceea ce privește accesul la bunuri și servicii și furnizarea de bunuri și servicii, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 265 din 7 noiembrie 2008**, privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- **OUG de simplificare**

Documente programatice (Programe, Strategii, Planuri):

- Programul Regional Nord-Vest 2021-2027;
- Planul de dezvoltare regională Nord-Vest;
- Strategia națională privind promovarea egalității de șanse și de tratament între femei și bărbați și prevenirea și combaterea violenței domestice;
- Strategia Uniunii Europene privind egalitatea de gen 2020-2025: O Uniune a egalității;
- Strategia Uniunii Europene privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2021-2030: O Uniune a egalității;
- Pilonul European al Drepturilor Sociale;
- Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”;
- Inițiativa “New European Bauhaus”;
- Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă;
- Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030;
- Strategia Regională de Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente 2021-2027 a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest;
- Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2022-2030 (SNSR 2022-2030).

2.4 Acțiuni sprijinite în cadrul apelului

Prin Obiectivul specific OS 2.8/ b(viii) din PR NV sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct utilizării crescute a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice, precum și asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reședință de județ și al zonelor urbane funcționale (în continuare ZUF) 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 PMUD) ale municipiilor reședință de județ sau elaborate inclusiv la nivel de zone periurbane/metropolitane/ZUF, conform prevederilor legale.

PMUD reprezintă strategia 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, PMUD oferă, de regulă, doar o analiză preliminară a acestora. Având în vedere acest lucru, impactul proiectelor individuale din PMUD asupra utilizării crescute a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice și asupra reducerii de GES, va fi detaliat în cadrul unor studii de analiză a traficului realizate la nivelul ariei de studiu a proiectului. Desigur, studiile de trafic se vor dezvolta ținând seama de prognozele, tendințele generale, analizele, datele etc. din PMUD. Aceste aspecte vor fi detaliate în cuprinsul secțiunilor următoare ale prezentului document, precum și al anexelor și la acesta.

Apel de proiecte nr. PR NV/P4/481A/2023 se adresează municipiilor reședință de județ, cu zonele urbane funcționale aferente, din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest a României, stabilită în Anexa la *Legea nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România*.

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 vehicule 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 modală a transportului privat cu autoturisme (în creștere în România), către transportul public și modurile nemotorizate, respectiv către utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de GES din transport în municipiile reședință de județ și ZUF.

În acest sens, prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul apelului de proiecte nr. PR NV/P4/481A/2023, se va urmări în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători și a timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport.

Astfel, în cadrul Priorității 4, apelul de proiecte nr. PR NV/P4/481A/2023 vor fi finanțate acele activități /sub-activități care, printr-o **abordare integrată**, vor contribui în mod direct la **utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologică** și la **reducerea emisiilor de GES**, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reședință de județ și a ZUF, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației în interiorul municipiului/ZUF, dar și a autobuzele vechi și poluante utilizate pentru deplasarea navetiștilor care au ca punct de plecare sau destinație a deplasărilor municipiul reședință de județ în cauză.

Toate proiectele/activitățile/sub-activitățile proiectelor **depuse în cadrul acestui apel** trebuie să se regăsească **în lista cu proiectele prioritizate din cadrul Strategiei integrate de dezvoltare urbană pentru perioada 2021-2027**, ce cuprinde teritoriul solicitantului de finanțare.

De asemenea, proiectele propuse la finanțare (activitățile și subactivitățile eligibile ale acestora) trebuie să fie justificate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027 și să se regăsească în scenariul optim selectat „A face ceva” al PMUD.

Pentru toate proiectele depuse, solicitantul va prezenta modalitatea de asigurare a **complementarității privind îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, precum și reducerea emisiilor de GES din transport**, precum și modalitatea de respectare a **abordării integrate**, într-un set coerent de acțiuni integrate, inclusiv din punct de vedere teritorial (nu neapărat cu privire la domeniul transportului, ci cu impact asupra altor domenii), făcând referire fie la proiecte finalizate sau în implementare, fie la proiecte care urmează a se realiza și care sunt selectate în lista de proiecte prioritare aferentă SIDU 2021-2027/ scenariul optim selectat „A face ceva” al PMUD 2021-2027.

Astfel, accesarea tuturor fondurilor din cadrul acestui OS va fi realizată pe baza SIDU 2021-2027/PMUD 2021-2027 și a unor justificări în ceea ce privește oportunitatea, complementaritatea, caracterul

integrat și rolul investițiilor propuse. AM va condiționa finanțarea tuturor proiectelor din cadrul acestui OS de demonstrarea de către beneficiar a caracterului **integrat** al acestora.

Solicitantul **va prezenta** faptul că la nivelul identificării intervențiilor în SIDU 2021-2027, s-a ținut cont de inițiativa **New European Bauhaus** de a pune în practică Pactul Verde European și de a crea locuri de locuit accesibile, durabile și de calitate, prin colaborarea și interoperabilitatea artei și științei culturale, investițiile îmbinând cu succes principiile durabilității, esteticii și incluziunii din Noul Bauhaus european, în scopul găsirii de soluții accesibile, incluzive, durabile și atractive la provocările climatice.

De asemenea, proiectele vor contribui și la îndeplinirea obiectivelor **Strategiei UE pentru Regiunea Dunării (SUERD)**, Aria Prioritară 1B Mobilitate Aeriană-Feroviară-Rutieră, Acțiunea 4: Asigurarea sistemelor de transport metropolitan și a mobilității durabile, Acțiunea 7: Dezvoltarea sistemelor inteligente de trafic prin utilizarea de tehnologii ecologice, în special în regiunile urbane, Acțiunea 8: Creșterea gradului de conștientizare pentru siguranța rutieră și încurajarea schimbului de bune practici. Se are în vedere promovarea unor investiții în conformitate cu ariile prioritare SUERD în scopul maximizării impactului acestora la nivel regional. Sunt sprijinite schimburi de bune practici, campanii de comunicare pentru promovarea cooperării între actorii regionali, fiind create premisele unei colaborări complementare la nivel transnațional, în concordanță cu nevoile zonei dunărene și ale politicii europene de coeziune.

În ceea ce privește documentele strategice de la nivel regional, solicitantul va justifica corelarea intervențiilor propuse în proiect cu **Strategia Regională de Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente 2021-2027** a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest.

De asemenea, se va avea în vedere faptul că simpla implementare a activităților de realizare/achiziție/modernizare a infrastructurii/a mijloacelor de transport public de călători nu este suficientă pentru atingerea obiectivului propus. Astfel, activitățile finanțate prin Prioritatea 4, apelul PR NV/P4/481A/2023 trebuie să fie însoțite inclusiv de măsuri operaționale/organizaționale care să asigure atractivitatea și competitivitatea sistemului de transport public și/sau atractivitatea 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 parcărilor neregulate, reglementarea și taxarea parcarilor în zona centrală, stabilirea unor zone cu emisii reduse și asigurarea controlului 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/inclusiv ZUF (după caz), în general, dar în special la nivelul ariei de studiu a proiectului, se numără reglementarea politicii parcarilor. De asemenea, în cadrul proiectului se va puncta implementarea și a altor măsuri operaționale/organizaționale.

Acțiunea propusă continuă eforturile investiționale efectuate în perioadele anterioare de programare și include următoarele tipuri de acțiuni eligibile:

- A. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (mersul cu bicicleta și pe jos)**
- ✓ Construirea/modernizarea /extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete, inclusiv sisteme de monitorizare a deplasărilor nemotorizate;



- ✓ Construirea /extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-rental”/„bike-sharing”);

B. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public

B.1 Achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii

- ✓ Achiziționarea/modernizarea de material rulant (tramvaie);
- ✓ Achiziționarea/modernizarea de troleibuze;
- ✓ Achiziționarea de autobuze cu zero emisii (electrice și cu hidrogen);

B.2 Dezvoltarea infrastructurii necesare mijloacelor de transport public cu zero emisii

- ✓ Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente mijloacelor de transport public cu zero emisii, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- ✓ Construirea/modernizarea/ stațiilor de transport public cu zero emisii (tramvai, troleibuz, autobuze cu zero emisii), inclusiv a stațiilor intermodale pentru transportul public;
- ✓ Construirea parcarilor de transfer la transportul public cu zero emisii, de tip „park and ride”;
- ✓ Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi, respectiv achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a mijloacelor de transport în comun electrice și pe hidrogen;
- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”);

C. Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă

- ✓ Dezvoltarea benzilor prioritare pentru transportul public cu zero emisii;
- ✓ Modernizarea/reabilitarea liniilor de tramvai (acolo unde este cazul);
- ✓ Construirea/modernizarea/extinderea rețelei de troleibuz;
- ✓ Reconfigurarea infrastructurii rutiere prin dezvoltarea benzilor pentru prioritizarea transportului public urban curat de călători, precum și prin dezvoltarea infrastructurii pentru deplasările nemotorizate;
- ✓ Construirea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban curat de călători, în vederea dezvoltării unor trasee dedicate cu prioritate acestuia;

Activitățile de mai sus pot fi însoțite de următoarele măsuri complementare:

- ✓ Accesibilizarea infrastructurii de transport pentru toate categoriile de persoane;
- ✓ Amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici, instalarea panourilor de informare, a indicatoarelor de orientare etc;
- ✓ Amenajarea/instalarea vegetației de aliniament (aliniamente de arbori și arbuști, realizarea de înierbări), a mobilierului urban, a iluminatului public;

D. Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane



- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI);
- ✓ Aplicații „mobility as a service”.

2.5 Indicatori

Indicatorii reprezintă instrumente de măsurare a efectelor/ realizărilor/ rezultatelor intervențiilor. În cadrul prezentului apel, se vor monitoriza următorii indicatori:

2.5.1. Indicatori specifici Programului

Acțiune	Indicator		Unitate de măsură	Sursa datelor
	Cod	Definiție		
Utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice	RCR 62	<i>Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate</i>	Utilizatori/ an	Proiecte MySMIS. Se va verifica la un an după finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCR 63	<i>Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate</i>	Utilizatori/an	Proiecte MySMIS. Se va verifica la un an după finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCR 64	<i>Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile</i>	Utilizatori/an	Proiecte MySMIS. Se va verifica la un an după finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCR 29	<i>Emisii de gaze cu efect de seră estimate</i>	Tone echivalent CO ₂ /an	Proiecte MySMIS. Se va verifica la un an după finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCO 56	<i>Lungimea liniilor de tramvai și metrou – reconstruite/modernizate</i>	km	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCO 57	<i>Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv</i>	Pasageri	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCO 58	<i>Piste ciclabile care beneficiază de sprijin</i>	km	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCO 59	<i>Infrastructuri pentru carburanți alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare)</i>	Puncte de realimentare/reîncărcare	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit.
	RCO 60	<i>Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate</i>	Orașe mari și mici	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit.

	RCO 74	<i>Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată</i>	persoane	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit
	RCO 75	<i>Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin</i>	Contribuții la Strategii	Proiectele sprijinite prin PR 2021-2027. Se va verifica la finalizarea implementării proiectului sprijinit

Indicator de rezultat RCR 62 Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate= Utilizatorii anuali ai transportului public nou sau modernizat finanțat prin proiectele sprijinite. Transportul public acoperă transportul urban și suburban cu autobuzul, troleibuzul (dar nu cu tramvaiul, a se vedea indicatorul RCO 63). Modernizarea transportului public se referă la îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește infrastructura și accesul și calitatea serviciilor. Baza de referință a indicatorului este estimată ca fiind numărul de utilizatori ai mijloacelor de transport ai serviciului de transport în anul anterior începerii intervenției, iar pentru serviciile noi este zero. Valoarea obținută este estimată ex-post ca fiind numărul de utilizatori ai serviciului de transport pentru anul următor finalizării fizice a intervenției;

Unitate de măsură: utilizatori/an

Indicator de rezultat RCR 63 - Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate = Utilizatorii anual ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate finanțate prin proiectele sprijinite. Modernizarea acestor servicii de transport se referă la îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește infrastructura, precum și în ceea ce privește accesul și calitatea serviciilor. Baza de referință a indicatorului se referă la numărul de utilizatori estimat pentru serviciul de transport în anul anterior începerii intervenției, iar acesta este zero pentru servicii noi. Valoarea obținută este estimată ex-post ca fiind numărul de utilizatori ai serviciului de transport pentru anul de după finalizarea fizică a intervenției;

Unitate de măsură: utilizatori/an

Indicator de rezultat RCR 64 - Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile = Utilizatorii anual ai infrastructurii dedicate bicicliștilor finanțate prin proiecte sprijinite. Pentru definiția infrastructurii dedicate bicicliștilor, a se vedea indicatorul RCO58. Baza de referință a indicatorului este estimată ca fiind numărul anual de utilizatori ai infrastructurii pentru anul anterior începerii intervenției, iar acesta este zero pentru noile infrastructuri. Valorile obținute sunt estimate ex-post în termen de număr de utilizatori care utilizează infrastructura pentru anul următor finalizării fizice a intervenției;

Unitate de măsură: utilizatori/an
Indicator de rezultat RCR 29 - Emisii de gaze cu efect de seră estimate= Valoarea de referință se referă la nivelul estimat al emisiilor de GES în cursul anului înainte de începerea intervenției, iar valoarea obținută se calculează ca fiind valoarea emisiilor totale estimate de GES pe baza nivelului de reducere a consumului de carburanți/energie în cursul anului de după finalizarea intervenției¹;

Unitate de măsură: echivalent tone de CO2/an

¹ A se vedea [performance2127.swd.pdf\(europa.eu\);](https://performance2127.swd.pdf(europa.eu);)

Valorile estimate ale indicatorilor de rezultat RCR 29, RCR 62, RCR 63 și RCR 64, de mai sus, se vor calcula în Studiul de trafic. Aceste valori se vor verifica ulterior, în perioada de durabilitate, pentru anul următor finalizării fizice a intervenției sprijinite².

Indicator de realizare RCO 56 - Lungimea liniilor de tramvai și metrou – reconstruite/ modernizate = Lungimea liniilor de tramvai reconstruite/ modernizate, finanțate prin proiectele sprijinite și care trebuie interpretată în termeni de lungime a liniei (cale simplă). Prin reconstruire/modernizare se înțelege orice intervenție semnificativă care nu reprezintă întreținere sau reparații.

Unitate de măsură: km

Indicator de realizare RCO 57 - Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv = Capacitatea materialului rulant ecologic pentru transportul public colectiv (capacitatea specificată de producător pentru pasageri pe scaune și în picioare) * nr. de mijloace de transport în comun.

Unitate de măsură: pasageri

Indicator de realizare RCO 58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin = Lungimea infrastructurii dedicate bicicliștilor, nou construite sau în mod semnificativ modernizate, prin proiectele sprijinite. Infrastructura dedicată bicicliștilor include infrastructura separată de drumurile destinate traficului auto sau de alte părți ale același drum prin mijloace structurale (borduri, bariere), străzile pentru bicicliști, tuneluri pentru bicicliști, etc. Pentru infrastructura pentru biciclete cu benzi separate pe câte un singur sens (de ex. pe fiecare parte a unui drum), lungimea se măsoară ca lungime a benzii de circulație.

Unitate de măsură: km

Indicator de realizare RCO 59 - Infrastructuri pentru carburanți alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare) = Numărul de puncte de realimentare/ reîncărcare (noi sau modernizate) pentru vehicule nepoluante ecologice finanțate prin intermediul proiectelor sprijinite. Un punct de reîncărcare înseamnă o interfață care poate încărca un vehicul electric la un moment dat sau de a schimba bateria unui vehicul electric la un moment dat. Un punct de realimentare se referă la o instalație de realimentare pentru furnizarea de combustibil alternativ prin intermediul unei instalații fixe sau mobile. Combustibil alternativ înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, ca substitut pentru sursele de petrol fosil în aprovizionarea cu energie pentru transport și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a spori performanța de mediu a sectorului transporturilor (a se vedea Directiva 2014/94).

Unitate de măsură: puncte de realimentare/reîncărcare

Indicator de realizare RCO 60 - Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate = Numărul de orașe și localități cu sisteme urbane digitalizate noi sau modernizate de transport urban modernizate și modernizate, finanțate prin proiecte sprijinite. Indicatorul acoperă sistemele de transport public de călători. În sensul acestui indicator, modernizarea se referă la integrarea sistemelor de transport digitalizate, adoptarea de noi tehnologii și alte schimbări semnificative pentru digitalizarea sistemelor de sistemului de transport urban. Întreținerea sau îmbunătățirile marginale sunt excluse. Indicatorul se referă, de asemenea, la sistemele de transport inteligente, definite ca sisteme în care tehnologiile informației și comunicațiilor sunt aplicate în

² Se recomandă utilizarea metodologiilor relevante propuse în documentul denumit "Sprijin metodologic pentru indicatorilor de rezultat ai FEDR și Fondului de Coeziune din domeniul transporturilor, după 2020" JASPERS (2021) :[methodl_support_indicators_post_2020_en.pdf \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eip/eip-transport/docs/methods_support_indicators_post_2020_en.pdf).

domeniul transportului rutier, inclusiv în ceea ce privește infrastructura, vehiculele și utilizatorii, și în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfața cu alte moduri de transport (a se vedea Directiva 2010/40/UE).

Unitate de măsură: orașe mare și mici

Indicator de realizare RCO 74 - Populația vizată de proiecte derulate în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată = Numărul de persoane vizate de proiectele sprijinite în cadrul strategiilor de dezvoltare teritorială integrată. Dubla numărare a populației acoperite de mai multe proiecte pentru aceeași strategie în cadrul aceluiași obiectiv specific ar trebui să fie eliminată.

Unitate de măsură: persoane

Indicator de realizare RCO 75 - Strategii de dezvoltare teritorială integrată care beneficiază de sprijin = Numărul de contribuții la strategiile de dezvoltare teritorială integrată raportate pentru fiecare obiectiv specific care contribuie în conformitate cu articolul 28 literele (a) și (c) din RDC. O strategie susținută prin mai multe proiecte în cadrul aceluiași obiectiv specific ar trebui să fie contabilizată o singură dată.

Unitate de măsură: contribuții la strategii

2.5.2. Indicatori specifici Apelului de Proiecte

Nu este cazul

NOTĂ!

Indicatorii vor face obiectul monitorizării implementării și performanței investițiilor propuse prin proiect, iar neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a acestora conduce la recuperarea finanțării proporțional cu gradul de neîndeplinire, în conformitate cu prevederile OUG nr. 66/2011, cu modificările și completările ulterioare, în baza procedurii lor AM PR NV.

În cererea de finanțare se vor prelua indicatorii de realizare comuni și specifici de program (din sistemul informatic SMIS, Secțiunea Indicatori prestabiliți).

ATENȚIE! În cadrul cererii de finanțare nu se vor identifica și cuantifica alți indicatori în afara celor menționați în cadrul secțiunii 2.5.

2.6 Rezultatele așteptate

Pe lângă indicatorii din secțiunea 2.5, se vor urmări și următoarele tipuri de rezultate așteptate în funcție de activitățile proiectului, cu relevanță în evaluarea tehnico-financiară a proiectelor.

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

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

Acțiunea propusă continuă eforturile investiționale efectuate în perioadele anterioare de programare și include următoarele tipuri de acțiuni eligibile:

A. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (mersul cu bicicleta și pe jos):

- ✓ Lungimea pistelor/traseelor pentru biciclete construite/modernizate/extinse, inclusiv sisteme de monitorizare a deplasărilor nemotorizate (km) – similar cu RCO 58;
- ✓ Suprafața/lungimea, după caz, de zone și trasee pietonale și semi-pietonale construite/modernizate/extinse (mp/km);

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

- ✓ Numărul sistemelor de închiriere de biciclete („bike-rental”/„bike-sharing”) create/modernizate/extinse;

B. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public

B.1 Achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii

- ✓ Număr de material rulant (tramvaie) achiziționat/modernizat;
- ✓ Număr de troleibuze achiziționate/modernizate;
- ✓ Număr de autobuze cu zero emisii (electrice și cu hidrogen, după caz) achiziționate;

B.2 Dezvoltarea infrastructurii necesare mijloacelor de transport public cu zero emisii

- ✓ Numărul depourilor/autobazelor construite/modernizate/extinse aferente mijloacelor de transport public cu zero emisii, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- ✓ Numărul stațiilor construite/modernizate de transport public cu zero emisii (tramvai, troleibuz, autobuze cu zero emisii), inclusiv a stațiilor intermodale pentru transportul public curat;
- ✓ Numărul parcărilor construite pentru transferul la transportul public cu zero emisii, de tip „park and ride”;
- ✓ Numărul stațiilor de reîncărcare/realimentare a mijloacelor de transport în comun electrice și pe hidrogen achiziționate și instalate – similar cu RCO59;
- ✓ Numărul sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) create/modernizate/extinse;

C. Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă

- ✓ Lungimea benzilor prioritare pentru transportul public cu zero emisii (km);
- ✓ Lungimea liniilor de tramvai modernizate/reabilitate (km) – similar cu RCO56;
- ✓ Lungimea rețelei de troleibuz construite/modernizate/extinse (km);
- ✓ Lungimea infrastructurii rutiere reconfigurate prin dezvoltarea benzilor pentru prioritizarea transportului public urban curat de călători, precum și prin dezvoltarea infrastructurii pentru deplasările nemotorizate (km);
- ✓ Lungimea infrastructurii rutiere construite/reabilitate/modernizate utilizate prioritar de transportul public urban curat de călători, în vederea dezvoltării unor trasee dedicate cu prioritate acestuia (km);

Măsurile de mai sus pot fi însoțite de:

- ✓ Număr/suprafață măsuri de accesibilizare a infrastructurii de transport pentru toate categoriile de persoane;
- ✓ Număr de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici, instalarea panourilor de informare, a indicatoarelor de orientare etc;
- ✓ Număr/suprafață structuri amenajate/instalate aferente coridorului de mobilitate, inclusiv vegetație de aliniament (aliniamente de arbori și arbuști, realizarea de înierbări) și mobilier urban, iluminat public;

D. Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane



- ✓ Numărul sistemelor de management al traficului, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI) create/modernizate/extinse;
- ✓ Număr de aplicații „mobility as a service” instalate;

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

Nu se accepta identificarea și cuantificarea în cadrul cererii de finanțare a altor rezultate în afara celor menționate mai sus.

ATENȚIE! Valorile preconizate trebuie să fie realiste, realizabile, măsurabile și în concordanță cu indicatorii și obiectivele specifice ale proiectului astfel încât rezultatele așteptate să asigure îndeplinirea obiectivelor și indicatorilor.

3. INFORMAȚII DESPRE APELUL DE PROIECTE

3.1. Tipul de apel de proiecte

Prin prezentul Ghid al solicitantului se lansează apelul de proiecte necompetitiv, cu depunere continuă, cu numărul PR NV/P4/481A/2023.

Abordarea integrată a dezvoltării urbane se adresează separat municipiilor reședință de județ de restul municipiilor și orașelor din regiune și pune accentul pe intervenții integrate pentru promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile (OP2).

[PUBLICI – NECOMPETITIV - prealocare]

1. Depunerea proiectelor

Cererile de finanțare pot fi depuse doar în perioada menționată în cadrul secțiunii 3.2 a prezentului ghid.

Evaluarea și selecția proiectelor depuse în vederea contractării se va realiza în funcție de ordinea de depunere, respectând pragul minim de calitate de 70 de puncte, în limita bugetului alocat respectivului apel.

2. Redepunerea proiectelor

În cadrul acestui apel, proiectele respinse/retrase, pot fi redepute, cu condiția respectării termenului limită de depunere a cererilor de finanțare ori a condițiilor de închidere a apelului.

Toate proiectele redepute sunt considerate, din punct de vedere procedural, cereri de finanțare nou-depuse.

3.2. Perioada de depunere a proiectelor

3.2.1. Data și ora lansării apelului de proiecte.....

3.2.2. Data și ora începerii depunerii de proiecte.....



www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

3.2.3.Data și ora închiderii apelului de proiecte.....

NOTĂ:

În cadrul acestui apel, o cerere de finanțare respinsă într-una din etapele procesului de evaluare, selecție și contractare, se poate redepona în cadrul aceluiași apel, cu încadrarea în perioada de depunere a cererilor de finanțare.

AM PR NV va închide apelul de proiecte în momentul în care valoarea nerambursabilă solicitată prin cererile de finanțare depuse atinge pragul de 150% din alocarea financiară a apelului de proiecte (inclusiv supracontractarea, dacă este cazul)

3.3.Modalitatea de depunere a proiectelor

În cadrul prezentului apel de proiecte, cererile de finanțare se vor depune prin aplicația electronică MySMIS, disponibilă la adresa web doar în intervalul menționat la secțiunea 3.2 a prezentului ghid.

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

Cererile de finanțare se vor transmite sub semnătură electronică extinsă, certificată în conformitate cu prevederile legale în vigoare, a reprezentantului legal al solicitantului/liderului de parteneriat sau a persoanei împuternicite expres de către acesta, dacă este cazul.

În cazul proiectelor implementate în parteneriat, și declarațiile reprezentanților legali ai partenerilor vor fi semnate electronic.

Documentele anexate la cererea de finanțare vor fi încărcate în copie format pdf. sub semnătură electronică extinsă certificată a reprezentantului legal al solicitantului/liderului de parteneriat/persoanei împuternicite, după caz. Documentele anexate vor fi scanate integral, denumite corespunzător, ușor de identificat și lizibile.

Declarațiile în nume propriu ale solicitantului vor fi semnate doar de către reprezentantul legal. Persoana împuternicită nu va semna declarațiile în nume propriu ale reprezentantului legal, având doar rolul de a le încărca în sistemul electronic mySMIS.

3.4.Valoarea minimă și maximă eligibilă a unui proiect

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

- 3.4.1 Valoarea minimă eligibilă inclusiv TVA 5.000.000 euro;**
- 3.4.2 Valoarea maximă eligibilă inclusiv TVA 29.750.000 euro.**

Cursul valutar la care se va calcula încadrarea în respectivele valori minime și maxime este cursul inforeuro din luna publicării ghidului solicitantului. Acest curs va fi utilizat inclusiv la semnarea contractului de finanțare.

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

3.5. Cuantumul cofinanțării acordate

În cadrul prezentului apel de proiecte, pentru întocmirea bugetului cererii de finanțare, se va lua în calcul rata de cofinanțare acordată prin Fondul European de Dezvoltare Regională de 85 % din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, respectiv de 13 % din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului reprezintă rata de cofinanțare din bugetul de stat (BS).

Pentru proiectele depuse în cadrul prezentului apel cofinanțarea din partea solicitantului este de minim **2 %** din valoarea cheltuielilor eligibile.

Valoarea eligibilă a investiției reprezintă suma cheltuielilor eligibile incluse în proiect.

În cadrul prezentului apel de proiecte, pentru întocmirea bugetului cererii de finanțare, pentru investiții aferente achizitiei de material rulant și a stațiilor de încărcare pentru acesta, se va lua în calcul rata de cofinanțare de maxim 100% din valoarea cheltuielilor eligibile, din care 85% acordată din Fondul European de Dezvoltare Regională, respectiv 15% din Bugetul de Stat. Trebuie avut în vedere că TVA-ul deductibil este neeligibil, iar cel nedeductibil este eligibil.

3.6. Alocarea apelului de proiecte

Alocarea prezentului apel de proiecte (FEDR + BS) este de 195.003.167euro, din care 165.752.692 euro FEDR și 29.250.475euro cofinanțare din bugetul de stat.

Această alocare (FEDR+BS) este detaliată în regiunea de dezvoltare Nord-Vest, pe municipiile reședință de județ, astfel:

alocari în euro:	FEDR	BS	FEDR + BS
MUNICIPII REȘEDINȚĂ JUDEȚ	165.752.692	29.250.475	195.003.167
Cluj-Napoca	45.788.798	8.080.377	53.869.175
Oradea	34.106.768	6.018.841	40.125.609
Baia Mare	25.667.318	4.529.527	30.196.845
Satu Mare	22.784.766	4.020.841	26.805.607
Zalău	17.295.505	3.052.147	20.347.652
Bistrița	20.109.537	3.548.742	23.658.279

Conform PR N-V, fondurile alocate municipiilor reședință de județ sunt exprimate în Euro și s-au calculat/ repartizat după următorul algoritm, conform OUG nr. 156 din 3 septembrie 2020, cu modificările și completările ulterioare:

- 35% din fondurile totale se repartizează în mod egal pentru toate municipiile reședință de județ;
- 65% din fondurile totale se repartizează în funcție de numărul total al populației de la nivelul municipiilor reședință de județ.

UAT din componența ZUF aferentă municipiului reședință de județ, limitrofe acestuia, vor putea depune proiect doar în baza unui acord de parteneriat încheiat cu UAT Municipiu reședință de județ și cu respectarea condițiilor impuse prin prezentul ghid.

Există posibilitatea supracontractării conform OUG 133/2021 – art. 15, alin. 1, lit. b), în funcție de disponibilitatea fondurilor, pe baza instrucțiunilor emise de AM PR NV.

3.7. Solicitanți eligibili

A. Unitățile administrativ-teritoriale (UAT), respectiv:

- Municipiu reședință de județ;

B. Parteneriate între:

- UAT Municipiu reședință de județ și UAT Comună(e) din componența Zonelor Urbane Funcționale (ZUF) aferente Municipiilor reședință de județ, limitrofe acestora.

Criteriile de eligibilitate aplicabile solicitanților sunt detaliate în subcapitolul 4.1. *Eligibilitatea solicitanților*.

3.8. Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat

Proiectele depuse în cadrul prezentului apel de proiecte intră sub incidența reglementărilor privind Serviciul Economic de Interes General conform Deciziei Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (2012/21/UE) – Decizia SIEG, fără a reprezenta ajutor de stat, fiind îndeplinite criteriile Altmark.

Condiția necesară pentru ca aceste proiecte să îndeplinească încadrarea în categoria de SIEG este ca delegarea serviciului de operare să fie efectuată prin procedura de achiziție publică, pentru a nu se crea avantaje respectivului agent economic.

Beneficiarii vor prezenta contractul de servicii publice (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public sau hotărâre de dare în administrare a prestării serviciului de transport public, după caz), încheiat între autoritatea contractantă și operatorul de transport public căruii îi vor fi puse la dispoziție echipamentele și celelalte bunuri achiziționate prin cererea de finanțare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările ulterioare, ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, cel târziu în etapa de implementare a contractului de finanțare.

Etapa de construire/achiziție

În cadrul PR N-V s-au menționat următoarele aspecte relevante: „Sprijinul sub formă de grant este luat în considerare în cadrul prezentului obiectiv specific **întrucât activitățile propuse sunt fie negeneratoare de venituri, fie ar putea implica numai anumite taxe (de ex. bilete), acestea urmând a fi utilizate pentru a acoperi costurile de funcționare/ întreținere sau în folosul pasagerilor**, pentru a face transportul public mai atractiv. În cazul unor activități economice generatoare de profit, se va aplica legislația specifică privind ajutorul de stat.”

De asemenea, conform art. 192 (1) din Regulamentul (UE, Euratom) 2018/1046, granturile acordate nu au scopul sau efectul de a produce profit în contextul acțiunii sau al programului de lucru al beneficiarului („principiul nonprofitului”).

După cum s-a menționat în secțiunea *Glosar*, **ajutorul de stat** înseamnă orice măsură care îndeplinește **toate criteriile** prevăzute la art. 107, alin. (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), respectiv să implice transferul de resurse de stat, să se materializeze într-un avantaj economic de care întreprinderea nu ar fi beneficiat în mod normal, să fie selectiv și să aibă un efect potențial asupra concurenței și comerțului între Statele Membre.

În cazul investițiilor aferente sistemului de transport local, inclusiv sistemului de transport public local de persoane și de transport nemotorizat, la care accesul publicului larg este asigurat pe baze nediscriminatorii, nu sunt întrunite elementele constitutive ale ajutorului de stat, întrucât aceste activități sunt fie negeneratoare de venituri, fie tarifele practicate și veniturile obținute din bilete sunt mai mici decât cheltuielile de funcționare/întreținere, inclusiv cele pentru a face transportul public mai atractiv, iar activitatea nu generează un profit, respectiv nu rezultă un avantaj economic pentru solicitantul de finanțare.

Astfel, solicitantul va declara la momentul depunerii cererii de finanțare faptul că proiectul nu va genera profit în niciun an al perioadei de viață a investiției, iar în vederea demonstrării că proiectul nu generează profit pe perioada de viață a investiției, solicitantul va completa macheta financiară, prevăzută în Anexa III.12 – Macheta financiară_calcul profit din exploatare, în conformitate cu instrucțiunile prevăzute în foaia de calcul "Instrucțiuni", pentru proiectele cu activități care vor genera venituri (de ex. din bilete/abonamente).

Pe perioada de viață a investiției, mai ales în perioada de durabilitate, este responsabilitatea solicitantului ca la nivelul acestuia să existe un mecanism de verificare a tuturor costurilor și veniturilor, în vederea asigurării menținerii condiției de mai sus.

De asemenea, proprietatea asupra bunurilor rezultate din proiectele finanțate prin acest apel va rămâne a autorității publice locale competente pe întreaga perioadă de viață economică a acestora (UAT), **solicitantul de finanțare acționând în baza prerogativelor de autoritate publică, autoritățile locale exercitând, conform prevederilor legale**, competențe exclusive cu privire la asigurarea acestor bunuri/servicii la nivel local.

De asemenea, unele investiții finanțate prin acest apel sunt de natură și de importanță locală (de ex. sistemele de tip „park and ride”) cu un număr nesemnificativ de utilizatori din alte state membre și care nu sunt susceptibile de a atrage investiții străine (impactul asupra investițiilor transfrontaliere fiind cel mult marginal), sprijinul nefiind considerat ajutor de stat ca urmare a lipsei efectului asupra concurenței și comerțului.

Pentru toate activitățile privind infrastructura/achiziția de bunuri, dacă selecția executantului/furnizorului este realizată în baza unei proceduri competitive, atunci este înlăturat ajutorul la nivelul constructorului/furnizorului.

Etapă de operare

Pentru toate activitățile prevăzute la litera **B. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public** (cu excepția parcarilor de transfer la transportul public cu zero emisii, de tip „park and ride”, dacă nu sunt operate de operatorul de transport public), bunurile rezultate vor fi puse la dispoziția operatorilor de transport public local de persoane, în baza **contractelor de servicii publice acordate cu respectarea în totalitate a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**. Totodată, în cadrul contractelor de servicii publice va fi stipulată obligația operatorului de transport de călători, ca la sfârșitul contractului, să transfere bunurile de retur către autoritatea locală competentă, în condițiile optime de utilizare, pentru a putea fi reincluse, dacă este cazul, într-un nou contract de servicii publice, cu respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007....

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

La stabilirea nivelului compensației acordate conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 se va ține cont de beneficiile rezultate din reducerea costurilor de exploatare, determinate de utilizarea infrastructurii/autovehiculelor noi și de includerea în prețul achiziției autovehiculelor a cheltuielilor de întreținere (de ex. garanția), dacă este cazul.

Astfel, reînnoirea parcului de vehicule poate implica revizuirea/ajustarea contractului de servicii de transport public local, atribuit conform celor de mai sus.

Pentru alte investiții, decât cele privind sistemele de transport public, ce pot fi operate de către terțe părți după finalizare (alții decât solicitantul și operatorul de transport public), 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).

Totodată, aceste bunuri realizate prin proiecte vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu și nu vor fi favorizați anumiți utilizatori, ci vor fi utilizate în folosul întregii societăți, nefiind înregistrată prezența ajutorului de stat pentru **utilizatorii transportul public de persoane și a celui nemotorizat**.

3.9 Teme orizontale

În selectarea proiectelor finanțate, AM PR NV stabilește și aplică criterii și proceduri nediscriminatorii și transparente, care asigură accesibilitatea pentru persoanele cu handicap și egalitatea de gen și țin seama de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, de principiul dezvoltării durabile și de politica Uniunii în domeniul mediului, în conformitate cu articolul 11 și cu articolul 191 alineatul (1) din TFUE, precum și de principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ”, în concordanță cu Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului.

În procesul de pregătire, verificare, implementare și durabilitate a contractului de finanțare, solicitantul asigură:

1. respectarea drepturilor fundamentale și a Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene
2. respectarea egalității între bărbați și femei, integrarea perspectivei de gen și abordarea aspectelor de gen
3. prevenirea oricărei forme de discriminare pe criterii de gen, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală, precum și respectarea accesibilității pentru persoanele cu handicap.
4. respectarea obiectivului de promovare a dezvoltării durabile, astfel cum este prevăzut la articolul 11 din TFUE, ținând seama de obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU, de Acordul de la Paris și respectarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ”.

Respectarea obligațiilor legale în vigoare în cazul fiecărui domeniu constituie condiție obligatorie.

Proiectele trebuie să descrie și să demonstreze modul în care principiile de mai sus sunt promovate prin investiția respectivă, detaliindu-se concret care sunt măsurile și instrumentele prin care solicitantul va garanta aplicarea respectivelor principii.

Solicitantul va completa Declarația unică, unde își va asuma că va respecta clauzele Cartei drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, precum și obligațiile prevăzute în legislația comunitară și națională în domeniul nediscriminării pe criterii de gen, origine rasială sau etnică, religie sau convingeri, handicap, vârstă sau orientare sexuală, precum și accesibilitatea pentru persoanele cu handicap.

Solicitantul va descrie în secțiunea relevantă din cererea de finanțare modul în care sunt respectate obligațiile prevăzute de legislația specifică aplicabilă și va evidenția elementele de relevanță în raport cu asigurarea accesibilității, în conformitate cu art. 9 al Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități.

De asemenea, va include cerințele de accesibilitate în proiectarea și construcția mediului fizic de la începutul procesului de proiectare, respectiv arhitectii, inginerii constructori și toți cei implicați profesional în proiectarea și construcția mediului fizic vor respecta cerințele cu privire la politica în domeniul promovării drepturilor persoanelor cu dizabilități și la măsurile de realizare a accesibilității sau de adaptare rezonabilă.

În acest sens, solicitantul va avea în vedere următoarele acte normative (anexate la prezentul ghid):

- Strategia națională privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2022-2027
- Strategia UE pentru persoanele cu dizabilități 2021-2030
- Legea nr.221/2010 pentru ratificarea Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități
- Legea nr.448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare, alte strategii și acte normative relevante

În ceea ce privește respectarea obiectivului de promovare a dezvoltării durabile în cadrul proiectelor finanțate prin Programul Regional Nord-Vest, vor fi analizate și respectate criteriile care determină dacă o activitate se califică drept durabilă din punctul de vedere al mediului și dacă respectă principiul *A nu prejudicia în mod semnificativ* (DNSH), în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/852 ("Regulamentul privind taxonomia").

Analiza durabilității din punct de vedere al mediului al unui anumit proiect sau a anumitor activități economice din cadrul proiectului va urmări următoarele obiective de mediu (Regulamentul (UE) 2020/852 ("Regulamentul privind taxonomia"), art. 9):

- atenuarea schimbărilor climatice ;
- adaptarea la schimbările climatice ;
- utilizarea durabilă și protecția resurselor de apă și a celor marine;
- tranziția către o economie circulară;
- prevenirea și controlul poluării;
- protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor.

Verificarea va include îndeplinirea următoarelor măsuri:

- Solicitantul asigură imunizarea la schimbările climatice a investițiilor în infrastructură care au o durată de viață preconizată de cel puțin cinci ani, în procesul de pregătire, verificare, implementare și durabilitate a contractului de finanțare, în conformitate cu Comunicarea



Comisiei Europene privind Orientările tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027 publicate la 16 septembrie 2021 (2021/C 373/01) În acest sens solicitantul va descrie în secțiunea relevantă din documentația tehnico-economică măsurile de atenuare și adaptare la schimbările climatice, la prevenirea și gestionarea riscurilor.

- Atenuarea schimbărilor climatice:

În vederea îndeplinirii cerințelor obiectivului de mediu, în funcție de specificul fiecărui proiect vor fi implementate diferite măsuri, astfel:

- În ceea ce privește investițiile în digitalizarea transportului urban, se va asigura ca echipamentele utilizate în cadrul investițiilor să îndeplinească cerințele energetice stabilite în conformitate cu Directiva (EC) 2009/125 pentru servere și stocarea datelor sau computere și servere informatice sau afișaje electronice.

- Adaptarea la schimbările climatice

În vederea îndeplinirii cerințelor obiectivului de mediu, în funcție de specificul fiecărui proiect vor fi implementate diferite măsuri, astfel:

- utilizarea unor soluții tehnice care să permită adaptarea la temperaturile maxime actuale;

- proiectarea infrastructurii pentru colectarea apelor pluviale;

- măsuri de adaptare în conformitate cu specificul climatic al zonei;

- straturi de acoperire rezistente la fluctuațiile de temperatură, rosturi de dilatație rezistente la fluctuațiile de temperatură;

- dimensionarea șanțurilor, rigolelor și cazurilor prevăzute, ce trebuie să preia apele pluviale și să le canalizeze către podețe și poduri a fost realizată astfel încât să asigure o drenare eficientă a caii de rulare în scopul evitării producerii inundațiilor;

- monitorizarea constantă a comportamentului infrastructurii în contextul utilizării acesteia;

- se va organiza sistemul de informare și control asupra stării drumurilor și modul de pregătire și acționare pe timp de iarnă respectând prevederile normativelor în vigoare;

- acoperirea terasamentelor cu material textil și vegetație;

- execuția pereților din piloni de beton armat pentru limitarea amprizei;

- realizarea de perdele verzi în zonele expuse.

- Economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora

Pentru îndeplinirea cerințelor obiectivului de mediu, în funcție de specificul fiecărui proiect vor fi implementate diferite măsuri, astfel:

- În ceea ce privește investițiile în digitalizarea transportului urban, se va asigura că nivelul deșeurilor generate este scăzut, că echipamentele existente sunt reciclate, acolo unde este posibil, și că echipamentele nou achiziționate respectă dispozițiile legale în vigoare, inclusiv standardele europene, în ceea ce privește producerea lor (inclusiv cele de mediu), cerințele privind eficiența materialelor stabilite în conformitate cu Directiva (CE) 2009/125.

- Va fi implementat un plan de gestionare a deșeurilor care să asigure reciclarea maximă la sfârșitul ciclului de viață a echipamentelor electrice și electronice, inclusiv prin acorduri contractuale cu partenerii de reciclare, reflectarea în proiecții financiare sau în documentația oficială a proiectului.

- Sunt prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a echipamentelor, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea).
- În toate etapele investiției se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform Legii nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva (CE) 2008/98 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive), HG 170/2004 privind gestionarea anvelopelor uzate și Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.
- Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață a echipamentelor se va realiza în conformitate cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeuri generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei (EC) 2008/98 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).
- Se va evita scoaterea din folosință a echipamentelor cu care se poate presta în condiții bune serviciul de siguranța traficului. Astfel, echipamentele pot fi supuse serviciilor de modernizare, reparație, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor. La sfârșitul ciclului lor de viață, echipamentele sunt pregătite pentru reutilizare, valorificare sau reciclare sau tratare corespunzătoare, inclusiv îndepărtarea tuturor fluidelor și o tratare selectivă în conformitate cu anexa VII la Directiva (UE) 2012/19.

În perioada de evaluare, vor fi utilizate informațiile existente în documentația tehnico-economică depusă inclusiv studiile care au stat la baza elaborării acesteia și a unor documente justificative cum ar fi contractul pentru gestionarea deșeurilor referitor la colectarea selectivă a acestora, etc.

4. CRITERII DE ELIGIBILITATE

Pentru obținerea finanțării în cadrul PR NV, solicitantul și proiectul trebuie să respecte toate criteriile de eligibilitate mai jos menționate.

4.1. Eligibilitatea solicitanților

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 3.7 din prezentul ghid (interpretare sistematică).

Solicitanții pot fi:

- A.** Unitățile administrativ-teritoriale (UAT) definite conform prevederilor OUG nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, respectiv:
 - Municipiu reședință de județ;



www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

B. Parteneriate între:

- UAT Municipiu reședință de județ și UAT Comună(e) din componența Zonelor Urbane Funcționale (ZUF) aferente Municipiilor reședință de județ, limitrofe acestora, definite conform Anexei III.14.

În cazul parteneriatelor se vor respecta următoarele condiții:

- în mod obligatoriu liderul de parteneriat va fi UAT Municipiu reședință de județ
- valoarea eligibilă însumată a cap. 1, cap. 2, cap. 4 și linia 5.1.1 realizate pe teritoriul liderului de parteneriat trebuie să fie în procent de minim 80% raportat la valoarea eligibilă însumată a cap. 1, cap. 2, cap. 4 și linia 5.1.1 din devizul general al proiectului. Pentru justificarea îndeplinirii acestei cerințe, se va anexa un deviz general al intervențiilor realizate prin proiect la nivelul liderului de parteneriat.

NOTĂ! Procentul de minimum 80% se menține pe toată perioada de implementare a investiției.

- proiectul se regăsește în lista proiectelor în cadrul SIDU/PMUD 2021-2027 elaborat de UAT Municipiu reședință de județ.
- Comunele din cadrul ZUF, definite conform Anexei III.13, trebuie să înregistreze pe o perioadă de trei ani înainte de depunerea proiectelor la finanțare o creștere continuă a numărului de locuitori și să facă parte dintr-o zonă urbană funcțională.
- În scopul constituirii parteneriatelor se încheie un Acord de parteneriat pentru implementarea proiectului - conform modelului orientativ (Anexa III.7 - Acordul de parteneriat). Criteriile de eligibilitate ale solicitantului se aplică tuturor partenerilor, după cum este indicat în cadrul acestui capitol.

Se va avea în vedere, în mod obligatoriu, faptul că orașele/municipiile/comunele din zona urbană funcțională a municipiului reședință de județ, cu care se încheie parteneriate pentru depunerea și implementarea în comun a proiectelor din cadrul Priorității, trebuie să facă parte din zona de studiu comună a SIDU și PMUD corespunzătoare respectivului municipiu reședință de județ.

Încheierea parteneriatelor este justificată prin realizarea în comun a unor investiții ce sunt/vor fi deținute și/sau utilizate de toți partenerii implicați. Nu există limitări cu privire la numărul partenerilor. Pe teritoriul UAT comune din zona funcțională urbană a municipiului reședință de județ, partenere în proiect și incluse în zona de studiu a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a SIDU, se vor putea realiza investiții comune/integrate cu municipiul reședință de județ, în condițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea și secțiunea 3.8 Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat), dacă este cazul. Orașele/municipiile/comunele din zona urbană funcțională a municipiilor reședință de județ pot depune individual proiecte și în cadrul apelului adresat acestora din PR 2021-2027, conform regulilor de eligibilitate aferente acestuia.

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

Solicitantul și reprezentantul său legal nu se încadrează în niciuna dintre situațiile de excludere prezentate în modelul declarației unice Anexa III.1 la prezentul Ghid.

BH

BN

CJ

MM

SJ

SM

3. Drepturi asupra imobilului, obiect al proiectului

Solicitantul deține unul dintre drepturile de mai jos asupra imobilului/imobilelor ce fac obiectul proiectului:

- a) **Dreptul de proprietate publică/privată**
- b) **Dreptul de administrare;**
- c) **Dreptul de superficie;**
- d) **Dreptul de administrare temporară**, pentru acele situații în care solicitantul, inclusiv partenerul, nu are posibilitatea obținerii dreptului de proprietate de administrare sau de superficie, după caz (spre exemplu, în conformitate cu prevederile art. 25, alin. (8) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare sau art. XII din OUG 171/2022).

Aceste drepturi asupra imobilelor, obiect al proiectului trebuie demonstrate prin documente în etapa de contractare și trebuie să confere solicitantului dreptul de execuție a lucrărilor de construcții, în conformitate cu legislația în vigoare la data emiterii Autorizației de construire. Definirea drepturilor reale anterior menționate se realizează în conformitate cu prevederile Codului Civil și cu legislația aplicabilă.

În ceea ce privește dreptul de administrare temporară:

- conform prevederilor art. 25 alin. (8) din *Legea apelor* nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, în scopul implementării acestor proiecte se conferă beneficiarilor proiectelor un drept legal de administrare temporară asupra terenurilor din domeniul public al apelor, fără a face anterior dovada deținerii terenului, exclusiv pe durata implementării și monitorizării proiectelor prevăzute în contractele de finanțare. Dreptul de administrare temporară asupra terenurilor se înscrie în cartea funciară și se radiază din cartea funciară la solicitarea beneficiarilor publici care implementează proiecte. Dreptul de administrare temporară încetează odată cu finalizarea duratei de implementare sau, după caz, finalizarea duratei de monitorizare a proiectului. Dreptul legal de administrare temporară se consemnează în avizul de gospodărire a apelor și încetează la data finalizării duratei de implementare sau, după caz, la data finalizării duratei de monitorizare a proiectelor conform alin. (9).

- conform prevederilor art. XII alin. (1) din OUG 171/2022, în scopul implementării acestor proiecte, se conferă beneficiarilor proiectelor un drept legal de administrare temporară asupra terenurilor din domeniul public al statului, constituit pe baza unui protocol de delegare încheiat între administratorul de drept și beneficiarul proiectului, exclusiv pe durata implementării și monitorizării prevăzută în contractele de finanțare aferente proiectelor. Dreptul de administrare temporară asupra terenurilor se înscrie în cartea funciară și se radiază din cartea funciară, la solicitarea beneficiarilor care implementează proiectele. Dreptul de administrare temporară încetează odată cu finalizarea duratei de implementare sau, după caz, finalizarea duratei de monitorizare a proiectului. Prin protocolul de delegare se stabilesc: denumirea și datele de identificare ale părților protocolului; obiectul protocolului, respectiv dreptul de administrare temporară delegat în favoarea beneficiarului; durata

protocolului și a dreptului de administrare temporară; drepturi și obligații ale beneficiarului, cu respectarea regimului categoriei de folosință a terenului, conform legislației incidente; situația și delimitarea terenului care face obiectul protocolului și datele de identificare ale acestuia; starea în care se află terenul; obligații ale implementatorului privind respectarea regulilor de eligibilitate ale finanțatorului și privind obligativitatea asigurării pistei de audit și asigurarea disponibilității documentelor, în conformitate cu prevederile contractelor de finanțare; alte categorii de informații necesare pentru delegarea dreptului de administrare temporară și implementarea proiectului.

- conform art. XII alin. (5) dacă prin implementarea proiectului de infrastructură s-au generat active, respectiv bunuri care nu fac obiectul activității administratorului de drept stabilit conform legii, protocoalele de delegare prevăzute la alin. (1) se pot încheia pe perioada existenței activelor sau bunurilor generate ca urmare a implementării proiectului. Pe perioada în care s-a delegat dreptul de administrare temporară, autoritățile administrației publice locale exercită atribuțiile specifice calității de administrator, respectiv desfășoară activități de mentenanță/reparații/investiții și alte categorii de activități și suportă din bugetele proprii cheltuielile generate de aceste activități.

- e) **Dreptul de folosință** asupra imobilelor/stalpilor 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 subactivitatea de creare/modernizare/extindere a iluminatului public care trebuie demonstrate prin documente în etapa de contractare

Pentru sub-activitățile care nu implică realizarea de lucrări de construire cu Autorizație de construire, conform prevederilor legale în vigoare, solicitantul va prezenta documente din care să reiasă ca deține, de la momentul contractării, dreptul de folosință asupra imobilelor/mijloacelor de transport public, ce fac obiectul proiectului, ca drept real sau de creanță, transmis prin orice tip de operațiune juridică, care să acopere perioada de evaluare, selecție, contractare, implementare și durabilitate a investiției.

Perioada pentru care este conferit dreptul de proprietate publică sau privată/administrare/suprafață/administrare temporară/folosință³ solicitanților eligibili și/sau partenerilor acestora trebuie să fie acoperitoare pentru durata menționată la articolul 65 din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1060/2021, în vederea asigurării caracterului durabil al investiției, respectiv pe o perioadă de cinci ani de la data efectuării plății finale în cadrul contractului de finanțare. Această perioadă se va calcula estimativ, luându-se în considerare perioada derulării procesului de evaluare, selecție și contractare, perioada de implementare a proiectului și respectiv de efectuare a plății finale, la care se adaugă perioada de 5 ani anterior menționată.

În plus, imobilul (teren și/sau construcții)/imobilele din proiect nu sunt afectate de limitări legale, convenționale, judiciare ale dreptului real invocat, incompatibile cu realizarea activităților proiectului (de ex. limite legale, convenționale etc), respectiv:

- Nu fac obiectul unor litigii în curs de soluționare la instanțele judecătorești cu privire la situația juridică a terenului și infrastructurii imobilului, având ca obiect contestarea dreptului invocat de solicitant pentru realizarea proiectului în conformitate cu criteriul de eligibilitate aferent.
- Nu fac obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

³ Cu excepțiile date de lege;

- Sunt libere de sarcini în sensul în care nu există niciun act sau fapt juridic care împiedică sau limitează, total sau parțial, exercitarea unuia sau mai multor atribute ale dreptului de proprietate, astfel încât proprietarul să poată exercita cele trei atribute aferente dreptului său de proprietate în mod absolut, exclusiv și perpetuu.

Astfel, 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 (spre ex. servituți legale, servitutea de trecere cu piciorul etc).

Garanțiile reale asupra imobilelor (e.g. ipoteca) sunt considerate, în accepțiunea AMPR NV, incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul PR NV.

În accepțiunea AMPR NV nu este considerată sarcină dreptul de administrare/ dreptul de folosință cu titlu gratuit înscris în cartea funciară în favoarea unei structuri (serviciu, instituție etc) aflate în subordinea solicitantului și care nu afectează condițiile de implementare și exploatare ale investițiilor 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 AMPR NV în cadrul etapei de verificare a conformității administrative și eligibilității.

Astfel, solicitantul, în cazul în care va primi finanțare, trebuie ca pe o perioadă de 5 ani de la data efectuării plății finale, în conformitate cu prevederile art. 65 din Regulamentul (UE) nr. 2021/1060:

- a. să mențină investiția realizată, asigurând costurile de funcționare, întreținere și serviciile asociate necesare, în vederea asigurării sustenabilității financiare a acesteia;
- b. să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar/alte calități asupra infrastructurii și
- c. să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de implementare și care ar conduce la subminarea obiectivelor inițiale ale acesteia.

Se va avea în vedere că în conformitate cu prevederile art. 65 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021, rambursarea efectuată pe motivul nerespectării dispozițiilor din acest articol este proporțională cu perioada de neconformitate.

În vederea asigurării principiului de la lit. a) de mai sus, solicitantul va completa declarația unică, Anexa III.1 la prezentul Ghid.

În etapa de contractare această asumare privind asigurarea cheltuielilor de funcționare, întreținere și serviciile asociate necesare se va include în Hotărârea de aprobare a proiectului.

4. Solicitantul / solicitantul împreună cu partenerii, dacă este cazul, face/fac dovada capacității de finanțare

Capacitatea financiară a solicitantului se referă la capacitatea acestuia de a asigura contribuția proprie la valoarea cheltuielilor eligibile, precum și acoperirea cheltuielilor ne-eligibile și de a asigura costurile de funcționare și întreținere a investiției și serviciile asociate necesare, în vederea asigurării sustenabilității financiare a acesteia, pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare.



Solicitantul se angajează prin declarația unică (Modelul Anexa III.1 la prezentul Ghid) să asigure contribuția proprie la valoarea cheltuielilor eligibile (minim 2% din valoarea cheltuielilor eligibile), precum și acoperirea cheltuielilor neeligibile ale proiectului. Astfel, solicitantul va anexa la depunerea cererii de finanțare, Declarația unică (Modelul Anexa III.1 la prezentul Ghid) și Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico – economici ai investiției.

În etapa de contractare solicitantul va anexa Hotărârea de aprobare a proiectului Anexa III.8. Se va anexa hotărârea fiecărui partener de a participa la asigurarea finanțării proiectului, cu indicarea sumelor cu care participă la acoperirea fiecărei categorii de cheltuieli. În cazul în care unul dintre parteneri nu are contribuție financiară în proiect, nu este necesară depunerea unei hotărâri în acest sens.

Prin acordul de parteneriat se va stabili cota parte cu care va participa fiecare partener la asigurarea contribuției proprii a solicitantului.

În documentele mai sus menționate, solicitantul își asumă, în cazul în care va primi finanțare, că pe o perioadă de 5 ani de la data efectuării plății finale, în conformitate cu prevederile art. 65 din Regulamentul (UE) nr. 2021/1060, să mențină investiția realizată, asigurând costurile de funcționare, întreținere și serviciile asociate necesare, în vederea asigurării sustenabilității financiare a acesteia.

4.2. Eligibilitatea proiectului și a activităților

În cadrul prezentului apel de proiecte se acordă sprijin pentru investiții care includ obligatoriu lucrări care se supun autorizării conform Legii 50/1991 republicată și actualizată, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții

4.2.1. Criteriile generale aplicabile prezentului apel de proiecte cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților:

1. Încadrarea proiectului și a activităților sale privind investițiile în acțiunile specifice sprijinite în cadrul *Priorității 4, Obiectivul Specific 2.8/b(viii)*

Prin intermediul *Priorității 4 - O regiune cu mobilitate urbană multimodală durabilă*, vor fi sprijinite activități specifice care să conducă la îmbunătățirea transportului public local de călători, prin asigurarea condițiilor pentru creșterea calității, frecvenței și a eficienței acestuia, precum și a modurilor nemotorizate de transport, cu impact asupra reducerii utilizării autoturismelor și a emisiilor de GES din transport.

Nicio activitate eligibilă din P4 nu trebuie văzută ca un scop în sine, ci aceasta, în mod individual, dar mai ales în mod integrat cu alte subactivități/activități din cadrul proiectului sau din proiecte complementare, trebuie să conducă la atingerea obiectivului de **utilizare crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice și de reducere de GES**. Se vor avea în vedere inclusiv cerințele cu privire la complementaritate și abordarea integrată a activităților și a proiectelor.

De asemenea, proiectele propuse la finanțare în Prioritatea 4, Obiectivul Specific 2.8/b(viii) vor fi însoțite de o demonstrație clară a faptului că există sau sunt în curs de implementare măsuri eficace pentru gestionarea durabilă și controlul parcării, mai ales în aria de studiu a proiectului.

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.

În situația în care nu este argumentată/justificată/evidențiată modalitatea în care activitățile/subactivitățile individuale contribuie la atingerea P4, acestea pot fi considerate ne-eligibile.

Există posibilitatea ca un proiect să conțină inclusiv **activități ne-eligibile** (iar cheltuielile aferente să fie considerate ne-eligibile), însă acestea trebuie să contribuie la atingerea obiectivelor și la asigurarea sustenabilității proiectului finanțat prin Prioritatea 4 al PR NV 2021-2027.

Activitățile eligibile propuse în cadrul proiectelor reprezintă obligații contractuale ce vor fi monitorizate pe parcursul implementării proiectului și pe perioada de durabilitate a 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 PR NV 2021-2027 și dacă solicitantul justifică necesitatea derulării lor în scopul implementării în condiții optime a proiectului.

Condițiile de eligibilitate a activităților sprijinite în cadrul P4, descrise mai jos, vor fi respectate atât înainte de semnarea contractului de finanțare, cât și pe parcursul implementării proiectului și pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

După cum s-a menționat, 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 sprijinite sunt următoarele:

A. Dezvoltarea infrastructurii pentru deplasări nemotorizate (mersul cu bicicleta și pe jos)

1. Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete, inclusiv sisteme de monitorizare a deplasărilor nemotorizate

În conformitate cu descrierea indicatorului de realizare **RCO 58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin, infrastructura dedicată bicicliștilor** include **infrastructura separată de drumurile destinate traficului auto sau de alte părți ale aceleiași drum prin mijloace structurale (borduri, bariere etc), străzile pentru bicicliști, tuneluri pentru bicicliști, etc.**

Astfel, pistele/traseele pentru biciclete, construite/modernizate/extinse prin proiect, trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale și conform cerințelor indicatorului de mai sus, fiind rezervate pentru acest tip de deplasare.

Piste/traseele pentru biciclete, construite/modernizate/extinse prin proiect vor avea o lățime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranță a fluxului estimat de bicicliști⁴.

Ca regulă generală, pistele/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. Lățimea minimă prevăzută de dispozițiile

⁴ În conformitate și cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”;

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.

Dacă este cazul, realizarea infrastructurii va ține seama inclusiv de prevederile *Ghidului privind infrastructura pentru biciclete*, elaborat la nivelul MDLPA, care va include cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora⁵.

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 proiecte complementare, care să ofere legături cu zonele de importanță locală sau turistică ale municipiului reședință de județ sau a conectării acestuia cu localitățile din ZUF.

Sunt considerate eligibile următoarele activități/sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete**, inclusiv **construirea/modernizarea/extinderea de poduri/tuneluri/pasaje/pasarele pentru biciclete sau atât pentru biciclete, cât și pentru pietoni**, fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului continuu pentru biciclete (nu ca investiție separată), amplasarea de sisteme de monitorizare a deplasărilor nemotorizate;
- ✓ **Achiziționarea și instalarea de rastele, construirea de parcaje pentru biciclete;**
- ✓ **Achiziționarea și instalarea de camere de supraveghere video pentru traseele/parcarea bicicletelor, dar doar ca investiție complementară** (de exemplu, dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins);
- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public** care deservește aceste piste de biciclete sau pistele/traseele pentru biciclete și pietoni, **dar doar ca investiție complementară, nu individuală.**

Achiziționarea și instalarea de camere de supraveghere video și construirea/modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public vor contribui la creșterea confortului utilizării bicicletei ca mod de deplasare.

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

2. Construirea /extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale

Pot fi considerate eligibile următoarele activități/sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale**, unde traficul rutier va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe;
- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal**, utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători;

Doar cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investițiile privind crearea unor spații semi-pietonale, partajate, de tip „shared-space” dedicate pietonilor, persoanelor care utilizează bicicleta, transportului public urban și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat transportului public/deplasărilor motorizate. În cazul acestor investiții pot fi prevăzute elemente pentru sporirea

⁵ A se vedea Reforma 1 din componenta 10 – Fondul local din PNRR;

gradului de confort al pietonilor (de ex. bolarzi), viteza mijloacelor de transport va fi redusă/limitată și vor fi eliminate parcurile din aceste zone.

- ✓ **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);
- ✓ În cadrul traseelor/zonelor semi-pietonale/pietonale se pot 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, ca sub-activitate complementară care contribuie la creșterea confortului deplasărilor pietonale;
- ✓ Instalarea de sisteme de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone.

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

În cadrul proiectelor, aceste activități trebuie să fie integrate cu alte activități care să conducă la îmbunătățirea mobilității la nivelul ariei de studiu/la nivel urban, **respectiv să se evidențieze că acestea fac legătura între stațiile de transport în comun sau că asigură accesul pietonilor la coridorul de mobilitate**, evitându-se astfel mutarea problemelor de trafic în alte zone ale municipiului/ZUF.

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

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

- ✓ Stații de închiriere/chioșcuri de închiriere cu dotări specifice, biciclete, dotări pentru dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete etc.

Aceste facilități/sisteme se vor amplasa în zonele de referință ale municipiului/ZUF, care sunt deservite de piste/trasee pentru biciclete, această activitate fiind complementară cu activitatea A.1 de mai sus privind infrastructura de piste/trasee pentru biciclete.

Capacitatea acestor sisteme va fi corelată cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”.

B. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public

B.1 Achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii

1. Achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii, respectiv achiziționarea/modernizarea de material rulant (tramvaie), achiziționarea/modernizarea de troleibuze și achiziționarea de autobuze cu zero emisii (electrice și cu hidrogen), după caz

Prin aceasta activitate este eligibilă achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii, respectiv achiziționarea de material rulant (tramvaie), achiziționarea de troleibuze și achiziționarea de autobuze cu zero emisii (electrice și cu hidrogen), după caz.

Achiziția de tramvaie, respectiv de troleibuze este condiționată de existența și funcționalitatea sistemului de transport public cu tramvaiul, respectiv cu troleibuzul în municipiul reședință de județ

ce reprezintă solicitantul/liderul de parteneriat. Este eligibilă și modernizarea tramvaielor și a troleibuzelor.

Autobuzele achiziționate (electrice/cu hidrogen) se încadrează în prevederile 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 auto⁶ și sunt** adaptate transportului public local de călători. Astfel, acestea 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. Este eligibilă inclusiv achiziționarea autobuzelor autonome cu zero emisii destinate transportului public de persoane, în contextul normelor revizuite din *Regulamentului UE privind siguranța generală și a Strategiei UE privind mobilitatea automatizată*.

Utilizarea **mijloacelor de transport public cu zero emisii în afara limitelor administrative teritoriale ale** municipiului reședință de județ, dacă este cazul, se va realiza cu respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și a legislației naționale incidente.

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

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 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.

B.2 Dezvoltarea infrastructurii necesare mijloacelor de transport public cu zero emisii

5. Dezvoltarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi, respectiv achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare/realimentare a autobuzelor electrice și pe hidrogen

Prin această activitate este eligibilă achiziția și instalarea stațiilor de reîncărcare/realimentare a autobuzelor electrice și pe hidrogen, eligibile prin OS 2.8/ b (viii) a Priorității 4, indiferent de locație.

Selectarea proiectelor pentru infrastructura combustibililor alternativi poate ține cont de recomandările ECA (European Court for Auditors) formulate în Raportul special 2021/05, în recomandările 4 („Selectarea proiectelor”) și 5 („Acces durabil și echitabil la infrastructura cofinanțată”)⁷.

6. Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente mijloacelor de transport public cu zero emisii, inclusiv infrastructura tehnică aferentă

Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea prin acest apel a depourilor/ autobazelor este eligibilă doar pentru sistemele de transport public și tipurile de mijloace de transport public eligibile prin OS 2.8/ b (viii) a Priorității 4, **respectiv doar pentru cele curate, cu emisii zero.**

⁶ 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.*

⁷ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_RO.pdf.

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele subactivități:

- 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;
- Achiziționarea/montajul de mașini-unelte și echipamente de diagnostic pentru atelierele interne de reparații ale mijloacelor de transport public;
- Crearea/modernizarea/reabilitarea instalațiilor automatizate de spălat vehicule de transport public;

Prin realizarea acestei activități, în mod complementar și integrat cu alte activități, se urmărește îmbunătățirea calității transportului public local de călători și atingerea indicatorilor proiectului, spre exemplu, utilizarea crescută a transportului public și reducerea emisiilor de GES.

7. Construirea/modernizarea stațiilor de transport public cu zero emisii (tramvai, troleibuz, autobuz), inclusiv a stațiilor intermodale pentru transportul public

În cadrul acestei activități pot fi construite/modernizate stațiile de transport public local cu zero emisii, indiferent dacă acestea sunt stații simple, stații de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz electric/hidrogen) sau între transportul public local și alte moduri de transport (de ex. transport județean cu emisii reduse/emisii zero), precum și stații capăt de linie de la limita administrativă a municipiului reședință de județ sau din ZUF (dar, care deserveșc municipiul reședință de județ), ce pot funcționa ca puncte intermodale de transfer al pasagerilor la transportul public local curat de persoane, 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/existența de trasee de transport public cu zero emisii ce încep de la stația capăt de linie, parcare de tip „park and ride”, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, etc. Aceste activități contribuie la evitarea aglomerării traficului rutier, cauzate de intrarea vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiilor reședință de județ.

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, 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 cu zero emisii etc.

8. Construirea parcarilor de transfer la transportul public cu zero emisii, de tip „park and ride”

În cadrul acestei activități de **construire a parcarilor de transfer la transportul public cu zero emisii, de tip „park and ride”(„parcheză și călătorește cu transportul public”)**, pe lângă construirea clădirii parcarii propriu-zise, sunt eligibile investițiile asociate acestora: sisteme de iluminat, cabină de pază, supraveghere video, etc, după caz.

Aceste parcări vor fi amplasate lângă stațiile capăt de linie de tramvai, troleibuz și autobuze cu zero emisii, cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a municipiului reședință de județ sau din localitățile din zona urbană funcțională, dar care să deservească tot municipiul reședință de județ.

Alegerea amplasării acestor parcuri va fi justificată prin evitarea tranzitării municipiului de fluxurile de navetiști cu autovehicule proprii, iar capacitatea parcurii va fi corelată cu cererea estimată și cu capacitatea transportului public care va prelua aceste fluxuri. Aceste parcuri pot include și stațiile capăt de linie menționate la punctul B.4.

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

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

9. Crearea/modernizarea/extinderea 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. 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, 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 de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor pentru modernizarea/reabilitarea acestora etc.

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

C. Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană durabilă

Conform PR NV, coridorul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un element sau un ansamblu de elemente (nou construite sau în curs de reconfigurare) din rețeaua stradală, care vizează circulația cu impact major în cadrul localităților. Acesta poate fi alcătuit din mai multe componente, conform celor prezentate mai jos.

1. Dezvoltarea benzilor prioritare pentru transportul public cu zero emisii

În cadrul acestei activități este eligibilă construirea/modernizarea/ extinderea de benzi prioritare, folosite pentru mijloacele de transport public de călători cu zero emisii.

Prin construirea/modernizarea/extinderea benzilor prioritare pentru transportul public cu zero emisii 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 va deveni mai competitiv și mai rentabil, în comparație cu utilizarea transportului privat.

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră și indiferent de categoria drumului, iar benzile prioritare pot fi folosite de unul sau de mai multe sub-sisteme de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz cu zero emisii).

Această activitate de construire/modernizare/extindere a benzilor exclusive pentru mijloacele de transport public local de călători (tramvai, troleibuz și autobuze cu emisii zero) cuprinde construirea/modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului benzii prioritare, separată de restul traficului și semnalizată prin indicatoare/sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere. Benzile prioritare se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor/zonelor folosite pentru parcare automobilelor) fie, acolo unde este fezabil, prin construirea unei benzi noi, prin lărgirea profilului transversal al străzii existente.

Este considerată eligibilă subactivitatea de construire/modernizare/extindere a unor pasaje/poduri pentru construirea/extinderea/modernizarea benzilor prioritare ale sistemului de transport public, 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 pot fi destinate inclusiv pentru construirea/modernizarea/ extinderea traseelor pietonale și/sau pentru biciclete, însă, prin această activitate, aceste poduri/pasaje nu vor fi destinate și pentru circulația altor autovehicule (a se vedea activitatea C.4).

2. Modernizarea/reabilitarea liniilor de tramvai (acolo unde este cazul)

Prin aceasta activitate este eligibilă modernizarea/reabilitarea 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 deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul.

Proiectele de modernizare/reabilitare 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, se vor implementa măsuri de asigurare a priorității tramvaielor în trafic (de exemplu, în intersecții).

3. Construirea/modernizarea/extinderea rețelei de troleibuz

În cadrul acestei activități este eligibilă construirea/modernizarea/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.

4. Reconfigurarea infrastructurii rutiere prin dezvoltarea benzilor pentru prioritizarea transportului public urban curat de călători, precum și prin dezvoltarea infrastructurii pentru deplasările nemotorizate

Această activitate presupune reconfigurarea **străzilor urbane de categoria 1 (3 benzi de circulație/sens⁸), 2 (2 benzi de circulație/pe sens)** și doar acolo unde este posibil, de categoriile 3 și 4, cu 1 bandă de circulație/sens, respectiv 1 bandă (de ex. în continuarea străzilor de categoriile 1 și 2 cu benzi prioritare pentru transport public etc), pentru **dezvoltarea benzilor prioritare pentru transportul public urban curat de călători**.

Unde este cazul, se va construi/moderniza/extinde infrastructura pentru modurile de transport nemotorizate (infrastructura pentru biciclete și pentru deplasările pietonale).

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

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea benzilor prioritare pentru transportul public urban curat de călători (sub-activitate obligatorie a acestei activități),** cu tramvaiul, troleibuzul și autobuzele cu zero emisii, după caz.

Pentru detalierea acestei sub-activități vor fi avute în vedere prevederile activității **C.1 Dezvoltarea benzilor prioritare pentru transportul public cu zero emisii**, de mai sus.

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni** care vor fi rezervate acestor moduri de transport și care vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule.

Pentru detalierea acestor sub-activități vor fi avute în vedere prevederile activităților A.1. *Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete, inclusiv sisteme de monitorizare a deplasărilor nemotorizate* și A.2 *Construirea /extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale*, de mai sus.

- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea benzilor (partea carosabilă) utilizate pentru transportul autoturismelor,** ca parte a activității de reconfigurare/configurare a străzilor urbane cu benzi prioritare;
- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi prioritare transportului public local curat de călători;**

În cadrul acestei subactivități este eligibilă construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi prioritare transportului public, ce sunt parte a infrastructurii rutiere pe care sunt prevăzute benzi prioritare pentru transportul public local curat de călători. Aceste poduri/ pasaje trebuie să facă parte dintr-un proiect/activitate de dezvoltarea a unui traseu de transport public curat de călători.

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. Pe calea de rulare a acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute benzi pentru transportul autoturismelor (spre deosebire de podurile/pasajele prevăzute la activitatea C.1).

Scopul principal al acestei subactivități 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 la reducerea emisiilor de GES, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul PMUD (analiză preliminară), în studiul de trafic, în Cererea de finanțare etc. Astfel cheltuielile cu relocarea/construirea parcarilor nu sunt eligibile.

⁸ Conform OG nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană poate determina inclusiv necesitatea reconfigurării fluxurilor de circulație (de ex. prin stabilirea de sensuri unice) aferente acestor coridoare sau străzilor urbane din proximitate.

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 GES. 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 PMUD.

Cheltuielile pentru investiția de bază aferente subactivității „**Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi prioritare transportului public local curat de călători**” din cadrul activității C.4 cumulate cu cele ale sub-activităților privind infrastructura rutieră din activitatea C.5 „Reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban curat de călători, în vederea dezvoltării unor trasee dedicate cu prioritate acestuia” sunt eligibile în procent de maximum 40% din suma cheltuielilor eligibile cumulate aferente Categoriei 6 și Categoriei 15, cu respectarea condițiilor anterior amintite privind transportul public (se va vedea *Anexa III.2 – Lista de cheltuieli eligibile și neeligibile, subcategoria 181 – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).

5. Construirea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban curat de călători, în vederea dezvoltării unor trasee dedicate cu prioritate acestuia

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, autobuze cu zero emisii) nu este **posibilă** dezvoltarea benzilor prioritare pentru transportul public curat de călători (separate de restul traficului), activitatea de construire/reabilitare/modernizare a infrastructurii rutiere, inclusiv a părții carosabile, este eligibilă în măsura în care aceasta reprezintă o activitate complementară pentru alte activități principale destinate îmbunătățirii transportului public curat de călători și dacă va conduce la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători, descurajarea traficului autoturismelor etc, aceasta fiind dedicată cu prioritate utilizării de către transportul public urban curat de călători. Această activitate va fi asociată cu activități/măsuri de acordare de prioritate în trafic pentru mijloacele de transport public și de descurajare a utilizării autoturismelor personale, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul PMUD (analiză preliminară), în studiul de trafic și cererea de finanțare etc. Activitatea poate contribui inclusiv la îmbunătățirea transportului nemotorizat, conform sub-activităților prezentate mai jos.

Această activitate poate cuprinde următoarele subactivități:

- ✓ **Reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere, utilizată prioritar de transportul public urban curat de călători**, care va avea asigurată prioritatea în trafic, precum și de autoturisme.

Această sub-activitate trebuie să fie integrată în mod obligatoriu cu alte activități în cadrul cererii de finanțare.

- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni care vor fi rezervate acestor moduri de transport și care vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule.**

Pentru detalierea acestor sub-activități vor fi avute în vedere prevederile activităților A.1. *Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete, inclusiv sisteme de*

monitorizare a deplasărilor nemotorizate și A.2 Construirea /extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale, de mai sus.

- ✓ **Instalarea de componente/sisteme de managementul traficului**, pentru prioritizarea mijloacelor de transport public local curat în traficul rutier general. Pentru această subactivitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitatea D.1;
- ✓ **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 curat de călători. După cum s-a menționat anterior, aceste poduri/pasaje trebuie să facă parte dintr-un proiect/activitate de construire/reabilitare/modernizare a unui traseu de transport public urban curat.

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 subactivități va trebui să reiasă faptul că aceasta este realizată în beneficiul transportului public urban curat de călători și a modurilor nemotorizate de transport.

Astfel, scopul principal al acestei subactivități 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 GES, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul PMUD, în studiul de trafic, în cererea de finanțare etc.

Cheltuielile pentru investiția de bază⁹ aferente sub-activităților „Reabilitarea/modernizarea infrastructurii rutiere, utilizate prioritar de transportul public urban curat de călători” și „Construirea/modernizarea/ reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători” din cadrul activității C.5 cumulate cu cele ale subactivității „Construirea/ modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi prioritare transportului public de călători” din cadrul activității C.4 **pot fi eligibile în procent de maximum 40% din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriei 6 și Categoriei 15** (se va vedea *Anexa III.2 – Lista de cheltuieli eligibile și neeligibile, subcategoria 181 – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).

Dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană poate determina inclusiv necesitatea reconfigurării fluxurilor de circulație (de ex. prin stabilirea de sensuri unice) aferente acestor coridoare sau străzilor urbane din proximitate.

6. Alte activități complementare

Toate activitățile de mai sus pot fi însoțite de următoarele măsuri complementare:

- ✓ accesibilizarea infrastructurii de transport pentru toate categoriile de persoane;
- ✓ amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de

⁹ Capitolul 4 – *Cheltuieli pentru investiția de bază* din Devizul pe obiectul aferent subcategoriei – 181 *Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*;

facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici, instalarea panourilor de informare, a indicatoarelor de orientare etc;

- ✓ amenajarea/instalarea de vegetație de aliniament (aliniamente de arbori și arbuști, realizarea de înierbări) și de mobilier urban, iluminat public;

D. Dezvoltarea sistemelor de management a mobilității urbane

1. Dezvoltarea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI) și a aplicațiilor „mobility as a service”

În cadrul acestei activități este eligibilă dezvoltarea/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, dar și pe traseele de transport public, inclusiv în mijloacele de transport public etc;
- ✓ 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, inclusiv aplicații software pentru planificarea călătoriei;
- ✓ Dezvoltarea de aplicații privind integrarea modurilor de transport;
- ✓ 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 de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor pentru modernizarea/reabilitarea acestora;

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de reabilitare/modernizare a infrastructurii rutiere din zona intersecțiilor etc, necesare pentru a reconfigura fluxurile de trafic corespunzătoare noilor planuri de semaforizare/management de trafic.

Aceste sisteme pot fi amplasate în dispecerate, în stații și în mijloacele de transport public de călători, pe alte componente de infrastructură și urmăresc creșterea atractivității utilizării transportului public și a siguranței utilizării modurilor nemotorizate de transport.

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 de călători/pietonilor/bicicliști și **doar în subsidiar, fluidizarea traficului rutier general.**

În vederea asigurării sustenabilității proiectelor ce conțin activități eligibile privind crearea/extinderea/modernizarea/reabilitarea, după caz, a infrastructurii rutiere aferente străzilor urbane, 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** (a se vedea sub-categoriile de cheltuieli 181) și anexele la acesta, acolo unde este cazul.

Pentru subactivitatea 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 contractuală. Acest aviz se solicită pentru a se asigura conformitatea soluțiilor tehnice din proiectul depus în cadrul P4 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 în sistemul de iluminat public, se va solicita un aviz de conformitate inclusiv de la operatorului de iluminat public, care să certifice cele menționate mai sus.

ATENȚIE:

Nu se finanțează activități care vizează investiții privind instalarea/reabilitarea/modernizarea sistemelor de încălzire pe bază de combustibili fosili (de ex. cărbune, gaz) (și/sau înlocuirea cazanului din centrala termică proprie), cu excepția investițiilor prevăzute la art. 7, alin (1), litera h), punctul i) din Regulamentul (UE) nr. 2021/1058 și nici a celor pe bază de biomasă.

Aceste activități vor genera cheltuieli neeligibile (a se vedea Anexa III.2 la ghidul solicitantului)

2. Proiectul propus spre finanțare nu trebuie să fie finalizat fizic sau implementat integral înainte de depunerea cererii de finanțare în cadrul programului, indiferent dacă au fost efectuate sau nu toate plățile aferente (art. 63 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021).

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) înainte de momentul depunerii cererii de finanțare.

Contractele de achiziție publică trebuie să fi fost încheiate după data de 01.01.2021, în caz contrar cheltuielile aferente acestora nu sunt eligibile.

Aspectele se corelează cu informațiile completate în cererea de finanțare și cu informațiile din Modelul – *Conținutul cadru al Raportului privind stadiul fizic al investiției* din Anexa III.6 la prezentul ghid.

3. Proiectul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică în ultimii 5 ani, pentru același tip de activități realizate asupra aceleiași infrastructuri/ aceluiași segment de infrastructură și nu beneficiază în prezent și nu va beneficia 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 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 acelorași activități asupra aceleiași infrastructuri/aceluiași segment de infrastructură ce fac obiectul proiectului, înainte de perioada de 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.

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 2021), proiectul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică, pentru același tip de activități realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceleiași 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.

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

Evitarea dublei finanțări

Ulterior încheierii contractului de finanțare, beneficiarul nu va mai putea primi finanțări din alte programe ale Uniunii pentru aceleași cheltuieli eligibile ale proiectului depus, sub sancțiunea rezilierii Contractului de finanțare și a returnării sumelor rambursate.

În vederea evitării dublei finanțări, beneficiarii au obligația declarării pe proprie răspundere a nefinanțării proiectului și în cadrul altor programe ale Uniunii pentru aceleași cheltuieli eligibile (a se vedea anexa III.1).

4. Încadrarea sprijinului solicitat în limitele valorilor minime și maxime în conformitate cu prevederile ghidului solicitantului

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

Valoarea minimă eligibilă 5.000.000 euro;

Valoarea maximă eligibilă 29.750.000 euro.

Cursul valutar la care se va calcula încadrarea în respectivele valori minime și maxime este cursul înforeuro din luna publicării ghidului specific.

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

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

5. Cuantumul cofinanțării acordate

Solicitanții de finanțare vor respecta intensitatea maximă admisă conform ratelor de cofinanțare aplicabile cheltuielilor eligibile:

- Maxim 98% din cheltuielile eligibile ale proiectelor – Fondul European de Dezvoltare Regională și bugetul de stat,
- Minim 2% din cheltuielile eligibile ale proiectelor – suportate de beneficiar.

6. Perioada de implementare a activităților proiectului nu depășește 31.12.2029

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

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 în perioada de implementare. Solicitantul trebuie să prevadă în mod realist perioada de implementare pentru fiecare activitate în parte, luând în considerare specificul fiecărei activități.

Perioada de implementare a proiectului nu se include perioada de procesare a cererii de rambursare finale și efectuarea plății aferente acesteia

7. Proiectul este prioritarizat în cadrul Strategiei Teritoriale (SIDU) 2021-2027 și în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027

Proiectul depus la finanțare în cadrul acestui apel trebuie să se regăsească în lista cu proiectele prioritarizate în cadrul SIDU/PMUD 2021-2027 elaborată de UAT Municipiu reședință de județ și trebuie să coincidă în mod minimal cu localizarea și activitățile descrise succint în documentul strategic.

SIDU/PMUD 2021-2027 elaborată de UAT Municipiu reședință de județ va fi depusă la AM PR NV în cadrul unui proces distinct de verificare a conformității administrative și admisibilității conform cerințelor articolului 29 din Regulamentul (UE) 2021/1060.

Solicitanții se angajează ca documentul strategic să fie declarat conform și admisibil până cel târziu în etapa de contractare a proiectului.

De asemenea, proiectele propuse la finanțare (activitățile și subactivitățile eligibile ale acestora) trebuie să se regăsească în scenariul optim selectat „A face ceva” al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027 corespunzător municipiului reședință de județ/ZUF.

Pentru toate proiectele depuse, solicitantul va prezenta modalitatea de asigurare a **complementarității**, precum și de respectare a **abordării integrate**, într-un set coerent de acțiuni integrate, inclusiv din punct de vedere teritorial, făcând referire fie la proiecte finalizate sau în implementare, fie la proiecte care urmează a se realiza și care sunt selectate în lista de proiecte prioritare aferentă SIDU 2021-2027/PMUD 2021-2027.

Astfel, accesarea tuturor fondurilor din cadrul acestui OS va fi realizată pe baza SIDU 2021-2027/PMUD 2021-2027 și a unor justificări în ceea ce privește oportunitatea, complementaritatea, caracterul integrat și rolul investițiilor propuse. AM va condiționa finanțarea tuturor proiectelor din cadrul acestui OS de demonstrarea de către beneficiar a caracterului **integrat** al acestora.

În ceea ce privește evitarea dublei finanțări, solicitantul va justifica în cererea de finanțare, dacă este cazul, complementaritatea/abordarea integrată cu PNRR, componentele C4 „Transport sustenabil” și C10 „Fondul local”, din perspectiva proiectelor proprii (depuse sau în curs de pregătire) incluse în SIDU. Solicitantul poate justifica dacă intervențiile din proiect sunt complementare/abordate integrat cu cele realizate prin Programului Operațional Transport (POT) 2021-2027.

Solicitantul **va prezenta** faptul că la nivelul identificării intervențiilor în SIDU 2021-2027, s-a ținut cont de inițiativa **New European Bauhaus** de a pune în practică Pactul Verde European și de a crea locuri de locuit accesibile, durabile și de calitate, prin colaborarea și interoperabilitatea artei și științei culturale, investițiile îmbinând cu success principiile durabilității, esteticii și incluziunii din Noul Bauhaus european, în scopul găsirii de soluții accesibile, incluzive, durabile și atractive la provocările climatice.

8. Impactul proiectului asupra creșterii numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat



În conformitate cu metodologiile de estimare a valorilor indicatorilor de rezultat RCR 62 - Utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat, RCR 63 - Utilizatorii anuali ai liniilor de tramvai și metrou noi sau modernizate și RCR 64 - Utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului, baza de referință este considerată ca fiind numărul estimat de utilizatori ai transportului public/cu bicicleta în anul anterior începerii intervenției, pentru serviciile noi fiind zero, iar valoarea obținută este estimată ex-post ca fiind numărul de utilizatori ai serviciului de transport public local/deplasări cu bicicleta pentru anul următor finalizării fizice a intervenției.

Valorile acestor indicatori și impactul asupra creșterii numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat se vor estima în Studiul de trafic. La momentul depunerii cererii de finanțare se vor estima valorile pre-implementare și cele previzionate pentru anul următor finalizării fizice a intervenției.

Pentru anul următor finalizării fizice a intervenției, solicitantul va avea obligația prezentării unui studiu de trafic actualizat în ceea ce privește valorile efectiv realizate ale indicatorilor de mai sus în perioada de durabilitate, conform obligațiilor contractuale.

Urmare a implementării proiectului trebuie să rezulte o creștere a numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat, după caz, pentru anul următor finalizării fizice a intervenției, față de anul de referință, aspect justificat în Studiul de trafic.

În cadrul studiului de trafic se confirmă faptul că măsurile/activitățile propuse a fi realizate prin proiect nu vor determina o creștere a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele și, implicit, nici o înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public/ cu bicicleta, după caz, față de anul de referință (anul anterior începerii intervenției) se va menține pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

9. Impactul proiectului asupra reducerii emisiilor de GES

În conformitate cu metodologia de estimare a valorilor indicatorului de rezultat RCR 29 - *Estimarea emisiilor de gaze cu efect de seră*¹⁰, valoarea de referință se referă la nivelul estimat al emisiilor de GES în cursul anului înainte de începerea intervenției, iar valoarea obținută se calculează ca fiind valoarea emisiilor totale estimate de GES pe baza nivelului de reducere a consumului de carburanți/energie în cursul anului de după finalizarea intervenției.

Valoarea indicatorului se va verifica la un an după finalizarea implementării proiectului sprijinit. La momentul depunerii cererii de finanțare se vor estima valorile pre-implementare și cele previzionate pentru anul următor finalizării fizice a intervenției.

Pentru anul următor finalizării fizice a intervenției, solicitantul va avea obligația prezentării valorilor efectiv realizate ale acestui indicator în perioada de durabilitate, conform obligațiilor contractuale.

¹⁰ [performance2127.swd.pdf \(europa.eu\)](https://performance2127.swd.pdf.europa.eu/)

Urmare a implementării proiectului trebuie să rezulte o reducere de GES, pentru anul următor finalizării fizice a intervenției, față de anul de referință, bazată inclusiv pe creșterea utilizării transportul public și/sau a modurilor nemotorizate de transport.

Reducerea rezultată în ceea ce privește emisiile de GES din aria de studiu a proiectului, nu va implica o creștere/înrautățire a emisiilor de GES din transport în afara ariei de studiu.

Îndeplinirea acestui criteriu se va proba prin studiul de trafic, în care se va prezenta *descrierea datelor de intrare, a datelor de ieșire și a parametrilor de calcul utilizați* și prin prezentarea foilor de calcul realizate cu ajutorul *Instrumentului pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor* (Anexa II.3.b), fie metoda agregată, fie metoda dezagregată (a se vedea II.3.a) sau în cazul în care solicitantul utilizează, la elaborarea PMUD/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 anexa extrase din acel model. De asemenea, se pot utiliza și alte instrumente/metodologii¹¹ pentru calcularea emisiilor de GES.

10. Conformitatea proiectului cu regulile privind ajutorul de stat

Pentru excluderea ajutorului de stat, solicitantul va declara la momentul depunerii cererii de finanțare faptul că proiectul nu generează profit în niciun an al perioadei de viață a investiției (în declarația de eligibilitate) și va completa macheta financiară, prevăzută în Anexa III.12 - *Macheta financiară calcul profit din exploatare*, în conformitate cu instrucțiunile prevăzute în foaia de calcul "Instrucțiuni", pentru proiectele cu activități care vor genera venituri (de ex. din bilete/abonamente).

Pentru etapa de operare, pentru activitățile de la litera B (cu excepția construirii de parcări „park and ride”, dacă nu e cazul), solicitantul va prezenta contractul de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (după caz, împreună cu Avizul Consiliului Concurenței etc) sau cel puțin dovada demarării procedurii de atribuire a contractului de servicii publice la momentul depunerii cererii de finanțare (a se vedea secțiunea 5.2 din ghid), urmând a prezenta contractul de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cel târziu în etapa de implementare a contractului de finanțare, dar nu mai târziu de momentul punerii autovehiculelor la dispoziția operatorilor.

Pentru alte investiții, decât cele privind sistemele de transport public, ce pot fi operate de către terțe părți după finalizare (alții decât solicitantul și operatorul de transport public), solicitantul va confirma că transmiterea către aceștia a dreptului de exploatare a infrastructurii/bunurilor create/modernizate/reabilitate/extinse prin proiect se face prin procedură competitivă, transparentă și nediscriminatorie, în condițiile legii, precum și ale prevederilor art. 107 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Solicitantul va argumenta în cadrul cererii de finanțare (de ex. în secțiunea privind descrierea investiției) că investițiile finanțate prin proiect vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu și nu vor fi favorizați anumiți utilizatori, ci că investiția va fi utilizată în folosul întregii societăți, **nefiind înregistrată prezența ajutorului de stat pentru utilizatorii transportului public județean de persoane.**

11. Locul de implementare a proiectului

Investițiile ce vizează sistemele de transport public local curat de persoane din proiect se vor implementa pe raza administrativ teritorială a solicitantului de finanțare/a autorității locale

¹¹ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/evaluations/guidance/#

competente în sensul art. 2 lit. c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, conform cererii de finanțare și a anexelor la aceasta.

Pe lângă condițiile de eligibilitate enumerate mai sus, solicitantul îndeplinește cumulativ criteriile prezentate în cadrul Secțiunii II din Anexa II – Grila de evaluare tehnică și financiară:

1. CALITATEA PROIECTULUI
2. RESPECTAREA TEMELOR ORIZONTALE

Notarea cu 0 a unui criteriu sau subcriteriu duce la respingerea proiectului.

4.2.2 Criteriile specifice de evaluare tehnică și financiară aplicabile prezentului apel de proiecte cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților:

Criteriile de evaluare tehnică și financiară vor fi aprobate în cadrul Comitetului de Monitorizare a PR NV și vor asigura transparența și corectitudinea evaluării în cadrul programului.

Evaluarea tehnică și financiară se va realiza în baza grilei de evaluare, care reprezintă Anexa II la prezentul ghid.

4.3. Eligibilitatea cheltuielilor

Condițiile cumulative de eligibilitate a cheltuielilor, respectiv categoriile și sub-categoriile de cheltuieli eligibile și neeligibile aplicabile acestui apel de proiecte sunt detaliate în cadrul Anexei III.2 la prezentul ghid.

4.3.1 Baza legală pentru stabilirea eligibilității cheltuielilor:

- Regulamentul (UE, EURATOM) nr. 2018/1046 al AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 18 iulie 2018 de stabilire a cadrului financiar multianual pentru perioada 2014 – 2020;
- Regulamentul UE 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;
- REGULAMENTUL (UE) 2021/1058 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene în perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă
- Hotărârea Guvernului nr. 829/2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă



- Hotărârea Guvernului nr. 873/2022 pentru stabilirea cadrului legal privind eligibilitatea cheltuielilor efectuate de beneficiari în cadrul operațiunilor finanțate în perioada de programare 2021-2027 prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune și Fondul pentru o tranziție justă

Condițiile cumulative de eligibilitate a cheltuielilor:

Pentru a fi eligibilă, o cheltuială trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții cu caracter general:

- a) să respecte prevederile art. 63 și, după caz, ale art. 20 alin. (1) lit. b) și c) din Regulamentul (UE) 2021/1.060
- b) să fie însoțită de facturi emise în conformitate cu prevederile Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, sau cu prevederile legislației statului în care acestea au fost emise ori de alte documente cu valoare probatorie echivalentă facturilor, pe baza cărora cheltuielile să poată fi verificate/controlate/auditate;
- c) să fie însoțită de documente justificative privind efectuarea plății și realitatea cheltuielii efectuate, pe baza cărora cheltuielile să poată fi verificate/controlate/auditate;
- d) să fie în conformitate cu prevederile programului;
- e) să fie în conformitate cu prevederile contractului/deciziei de finanțare;
- f) să fie rezonabilă și necesară realizării operațiunii;
- g) să respecte prevederile legislației Uniunii Europene și legislației naționale aplicabile;
- h) să fie înregistrată în contabilitatea beneficiarului, cu respectarea prevederilor art. 74 alin. (1) lit. a) pct. (i) din Regulamentul (UE) 2021/1.060.

Cheltuielile trebuie să nu fie contrare 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.

TVA reprezintă o cheltuială eligibilă în contextul în care este nerecuperabilă în temeiul legislației naționale privind TVA sau pentru proiectele al căror cost total este mai mic de 5 000 000 EUR (inclusiv TVA) la cursul valutar utilizat pentru lansarea apelului de proiecte. Pentru proiectele al căror cost total este mai mare de 5 000 000 EUR (inclusiv TVA), TVA este eligibil doar în cazul în care nu se recuperează în temeiul legislației naționale.

UTILIZAREA OPȚIUNILOR SIMPLIFICATE ÎN MATERIE DE COSTURI

În vederea simplificării procesului de verificare a cheltuielilor și în scopul diminuării sarcinii administrative asupra beneficiarilor și a AM PR NV, în aplicarea prevederilor *Comunicării Comisiei 2021/c200/01 - orientări privind utilizarea opțiunilor simplificate în materie de costuri*, AM PR NV va utiliza opțiunile de costuri simplificate, în conformitate cu prevederile Regulamentului UE 2021/1060.

Astfel, în cazul prezentului apel de proiecte, costurile indirecte eligibile aferente proiectului vor fi rambursate în forma unei rate forfetare de 7% raportat la costurile directe eligibile.



În cazul proiectelor depuse în cadrul prezentului apel de proiecte, costurile directe eligibile reprezintă acele cheltuieli efectuate strict pentru investiția propusă prin proiect și care, la finalul implementării proiectului se reflectă/transpun în obiectivul propus prin proiect. Ele cuprind costurile incluse în capitolele 1, 2, 4, 6 și în subcapitolele 5.1, 5.3, din devizului general așa cum sunt stabilite de HG 907/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Costurile indirecte eligibile sunt toate acele cheltuieli care nu se încadrează în categoria costurilor directe și care sprijină transversal implementarea proiectului, iar la finalul implementării, nu se reflectă în mod direct în obiectivul investițional. Costurile directe vor fi decontate în baza documentelor justificative.

Solicitantul nu trebuie să detalieze costurile indirecte în Cererea de finanțare. Costurile indirecte se vor deconta pe baza de rata forfetară de 7% din cheltuielile directe, fără prezentarea unor documente justificative.

5. COMPLETAREA CERERILOR DE FINANȚARE

Cererea de finanțare este compusă din:

- **Cererea de finanțare** ale cărei secțiuni se completează exclusiv în aplicația MySMIS. Anexa IV.1. Formularul cererii de finanțare la acest ghid prezintă aceste secțiuni și include instrucțiuni, recomandări și clarificări privind modul de completare. Certificarea aplicației va fi semnată numai de către reprezentantul legal al solicitantului cu semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat nesuspendat sau nerevocat la momentul respectiv și generată cu ajutorul unui dispozitiv securizat de creare a semnăturii electronice, conform Legii 455/2001, cu modificările și completările ulterioare.
- **Anexele la cererea de finanțare**, prezentate în cadrul capitolului 5.2., vor fi încărcate în aplicația informatică, în format PDF, semnate cu o semnătură electronică extinsă, bazată pe un certificat calificat nesuspendat sau nerevocat la momentul respectiv și generată cu ajutorul unui dispozitiv securizat de creare a semnăturii electronice, conform Legii 455/2001, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru unele anexe la cererea de finanțare, acest ghid conține modele standard sau anexe recomandate/orientative.

Celelalte documente (ex. documentația tehnico-economică) vor fi scanate, salvate în format pdf, semnate digital și încărcate în sistemul informatic MYSMIS, la completarea cererii de finanțare.

Declarația unică în nume propriu solicitată a fi anexată la cererea de finanțare va fi semnată numai de către reprezentantul legal al solicitantului/partenerului cu semnătură electronică extinsă, certificată în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Documentele încărcate în aplicația MYSMIS, ca parte integrantă a cererii 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, sau care necesită o rezoluție adecvată pentru a asigura lizibilitatea.

Completarea corectă și completă a tuturor secțiunilor din cererea de finanțare, precum și anexarea tuturor documentelor solicitate este primul pas în menținerea cererii de finanțare în procesul de

verificare, evaluare și selecție. Pentru unele din anexele enumerate mai jos, acest ghid conține modele standard (ex. declarația unică) sau anexe/modele recomandate/orientative.

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

De asemenea, unele anexe sunt solicitate la momentul depunerii cererii de finanțare, în mod obligatoriu sau opțional (A se vedea secțiunea 5.2), iar altele în etapa contractuală (secțiunea 5.3).

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.

5.1. Completarea formularului cererii

Formatul cererii de finanțare cuprinde toate informațiile necesare pentru completarea corectă și completă a aplicației.

În acest sens, cererea de finanțare detaliază informațiile generale privind solicitantul, scopul și obiectivele proiectului, încadrarea proiectului în obiectivul priorității și a obiectivului specific, activitățile proiectului și a cheltuielilor aferente și nu în ultimul rând, impactul asupra grupurilor țintă și sustenabilitatea proiectului.

Completarea corectă și completă a tuturor secțiunilor din cererea de finanțare, precum și anexarea tuturor documentelor solicitate este primul pas în menținerea cererii de finanțare în procesul de verificare, evaluare și selecție.

5.1.1. Limba utilizată în completarea cererii de finanțare

Cererile de finanțare trebuie să fie tehnoredactate în limba română. Nu sunt acceptate cereri de finanțare completate de mână sau redactate în altă limbă. În cazul anexării unor documente emise în altă limbă se va anexa obligatoriu și traducerea legalizată a acestora (de ex: SF, statut, act de înființare, etc).

Completarea cererii de finanțare într-un mod clar și coerent va înlesni procesul de evaluare a acesteia.

5.1.2. Completarea și justificarea bugetului cererii de finanțare

Completarea bugetului cererii de finanțare se va face conform prevederilor prezentului ghid, inclusiv a anexelor la acesta.

Corectitudinea, coerența documentelor și informațiilor financiare precum și justificarea acestora este esențială în procesul de evaluare și selecție.

ATENȚIE!

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 cu valoarea estimată din cadrul Studiului de oportunitate.

În completarea bugetului cererii de finanțare se va avea în vedere justificarea costurilor bugetate la nivelul prețului mediu a pieței, anexându-se documente justificative în acest sens (oferte de preț, liste de cantități de lucrări etc). De asemenea, se va lua în calcul contribuția proprie a solicitantului la

realizarea proiectului, care reprezintă diferența dintre valoarea totală a proiectului și valoarea finanțării nerambursabile/rambursabile acordate.

Solicitanții se angajează să asigure necesarul de cofinanțare proprie precum și necesarul de finanțare pentru acoperirea cheltuielilor neeligibile

Contribuția proprie totală a solicitantului poate proveni din surse proprii, credite bancare negarantate/garantate de stat sau alte surse.

Dacă pe parcursul implementării proiectelor vor fi înregistrate economii, acestea vor putea fi utilizate în cadrul aceluiași proiect numai cu respectarea prevederilor contractuale. Noțiunea de economii este definită în cadrul contractelor de finanțare.

5.2. Anexele la depunerea cererii

La cererea de finanțare, solicitantul va anexa Declarația unică și documentele justificative, documente suport și anexele obligatorii prevăzute în Ghidul Solicitantului necesare doar pentru etapa de evaluare tehnico-financiară a proiectului.

NR.	TIPUL DOCUMENTULUI/ DOCUMENTELOR	DESCRIERE/DETALII
1	Declarația unică a solicitantului	<p>Se va anexa Declarația de unică (Anexa III.1) pentru solicitant, iar în cazul parteneriatelor, se anexează atât pentru liderul de parteneriat, cât și pentru parteneri.</p> <p>Prin declarația unică a solicitantului emisă pe proprie răspundere, sub sancțiunea pedepselor prevăzute de legislația penală în vigoare privind falsul intelectual și falsul în declarații, sunt asumate de către solicitant și partener/parteneri respectarea cerințelor de ordin administrativ și îndeplinirea condițiilor de eligibilitate, urmând ca în situația în care proiectul este evaluat și propus pentru contractare, solicitantul să facă, prin documente justificative, dovada îndeplinirii condițiilor de eligibilitate prevăzute de prezentul Ghid, în etapa de contractare.</p> <p>Aplicația MySMIS2021/SMIS2021+ va genera declarația unică, care va fi completată de solicitant și va fi semnată cu semnătură electronică extinsă de către reprezentantul legal al acestuia.</p> <p>În cazul proiectelor implementate în parteneriat:</p> <ul style="list-style-type: none"> – fiecare partener va completa declarația unică, care va fi semnată cu semnătură electronică extinsă de către reprezentantul legal al partenerului. – declarația unică pentru liderul de parteneriat va fi generată de sistemul informatic doar după ce declarațiile unice ale partenerilor au fost completate și semnate electronic de către reprezentanții legali ai acestora.

		<p>Îndeplinirea condițiilor de eligibilitate declarate în declarația unică se dovedește de către solicitant, în etapa de contractare, prin prezentarea de documente cu valoare probantă, specificate în cadrul capitolului 5.3.</p> <p>Odată cu generarea și semnarea declarației unice, solicitantul nu mai este obligat să depună documente doveditoare, cu excepția acelor documente și anexe solicitate care sunt evaluate în etapa de evaluare tehnică și financiară a proiectului, precum:</p>
2	Studiul de trafic ¹²	<p>La cererea de finanțare se va anexa un (singur) Studiu de trafic aferent ariei de studiu și intervențiilor proiectului. De asemenea, la Cererea de finanțare se poate anexa un studiu de trafic în care sunt tratate mai multe proiecte cu activități complementare/integrate, cu condiția ca pentru Cererea de finanțare analizată să fie evidențiată aria de studiu și contribuția intervențiilor (la care se pot adăuga investițiile complementare, după caz) la atingerea Obiectivului specific și a indicatorilor de rezultat, conform cerințelor specifice din ghid și din Anexele acestuia.</p> <p>Evaluarea proiectelor în ceea ce privește încadrarea în Obiectivul specific/îndeplinirea indicatorilor se va realiza inclusiv pe baza valorilor, 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 PMUD.</p> <p>În acest studiu trebuie să se justifice impactul măsurilor/activităților propuse prin proiect (sau prin proiecte cu activități complementare, după caz), mai ales în ceea ce privește creșterea deplasărilor cu transportul public și modurile nemotorizate și reducerea emisiilor de GES, urmare a transferului unei părți din cota modală a transportului individual către transportul public și modurile nemotorizate de transport (a se vedea criteriul de eligibilitate 10. Impactul proiectului asupra creșterii numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat).</p> <p>Prin ghid nu se propune un model standard de studiu de trafic (A se vedea Anexa III.9 – model orientativ), însă în mod obligatoriu în acest studiu se vor fundamenta valorile aferente indicatorilor de rezultat RCR 62 - Utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat, RCR 63 - Utilizatorii anuali ai liniilor de tramvai și metrou noi sau modernizate și</p>

¹² Studiu de specialitate prevăzut 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.

		RCR 64 - Utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului și RCR 29 - Estimarea emisiilor de gaze cu efect de seră. Studiul de trafic va fi semnat de către elaborator.
3	Instrumente pentru calcularea reducerii emisiilor de GES din sectorul transporturilor	<p>Pentru calcularea valorilor indicatorului de rezultat RCR 29 - Estimarea emisiilor de gaze cu efect de seră (a se vedea criteriul de eligibilitate 11. Impactul proiectului asupra reducerii GES), la <i>Studiul de trafic</i> se vor atașa foi de calcul completate spre exemplu, cele din Anexa II.3.b - <i>Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor</i> (Anexa II.3.b), fie metoda agregată, fie metoda dezagregată sau în cazul în care solicitantul utilizează, la elaborarea PMUD/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 anexa extrase din acel model. De asemenea, se pot utiliza și alte instrumente/metodologii¹³ pentru calcularea emisiilor de GES, caz în care solicitantul va anexa foile de calcul respective. Datele de intrare, parametrii de calcul, ipotezele, valorile de ieșire etc pentru aceste instrumente de calcul vor fi explicitate în studiul de trafic. Se vor estima valorile pentru <i>anul de referință</i> și pentru <i>anul de după finalizarea intervenției</i> în aria de studiu a proiectului.</p> <p>Modalitatea de utilizare a Anexei II.3.b <i>Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor</i> este explicată în Anexa II.3.a.</p>
4	Mandatul special/împuternicire specială pentru semnarea anumitor anexe din cererea de finanțare (dacă este cazul), conform legii	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Actul de împuternicire se prezintă în cazul în care anumite anexe din Cererea de finanțare nu sunt semnate de reprezentantul legal al solicitantului, ci de o persoană împuternicită în acest sens; ➤ Actul de împuternicire reprezintă orice document administrativ emis de reprezentantul legal în acest sens, cu respectarea prevederilor legale (exemple orientative: hotărâre, dispoziție etc); ➤ Pentru declarațiile solicitate în nume personal a reprezentantului legal, alte declarații în nume personal care angajează organizația în relația cu terții precum și pentru certificarea aplicației, NU se acceptă însușirea și semnarea acestora de către o altă persoană împuternicită.
5	Documentația tehnico – economică, inclusiv contractul de lucrări și actele adiționale la acesta, dacă este cazul	<p>5.1. Pentru proiectele de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructură), se va avea în vedere încadrarea în cele două situații de mai jos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <u>Pentru proiectele, inclusiv obiectele de investiții pentru care execuția fizică de lucrări nu a fost demarată la data depunerii cererii de finanțare</u>

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/evaluations/guidance/#

		<p>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. 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.</p> <p>Se vor avea în vedere următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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. <p>➤ <u>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</u></p> <p>La momentul depunerii cererii de finanțare, se vor anexa în mod obligatoriu la cererea de finanțare, pentru proiectele cu lucrările începute, următoarele documente (pe lângă SF/DALI):</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Autorizația de construire; ✓ Raportul privind stadiul fizic al investiției (Anexa III.6) 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; ✓ Procesul verbal de recepție parțială a lucrărilor (procesele verbale pe faze determinante) ✓ Contractul de lucrări, semnat după data de 01.01.2021, inclusiv actele adiționale; ✓ Proiectul tehnic. <p>Pentru acest tip de proiecte nu se mențin cele două cerințe valabile pentru situația anterioară, cu privire la termenele de</p>
--	--	---

		<p>elaborare/revizuire/reactualizare a Proiectului tehnic și nici cea cu privire la termenul de actualizare a devizului general.</p> <p>Se acceptă ca în cadrul unei Cereri de finanțare să se depună documentații tehnico-economice pentru obiecte de investiții indiferent dacă execuția lucrărilor a fost sau nu de finanțare, cu respectarea legislației în domeniul achizițiilor și procedurilor de atribuire, din prisma valorilor estimate.</p> <p>Devizul general, ca parte componentă a fiecărei documentații 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 asumat de către elaboratorul documentației tehnico-economice. Acesta va fi realizat în conformitate cu legislația relevantă, respectiv H.G. nr. 907/2016.</p> <p>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.</p> <p>(dacă este cazul) Beneficiarul are obligația ca, în termen de 10 de zile de la intrarea în vigoare a contractului de finanțare, să depună în aplicația electronică MySMIS documentațiile de achiziție a contractului de lucrări, pentru proiectele a căror lucrări au fost începute, dar nu au fost încheiate în mod fizic sau implementate integral (sanctiunea în cazul neîndeplinirii obligației putând fi rezilierea contractului de finanțare).</p> <p>Aceste proiecte vor obține punctaj suplimentar în ceea ce privește maturitatea proiectului.</p> <p>Demararea investiției înseamnă 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, în funcție de care are loc primul. Cumpărarea de terenuri și lucrările pregătitoare, cum ar fi obținerea permiselor și realizarea studiilor de fezabilitate, nu sunt considerate drept demarare a lucrărilor.</p> <p>5.2. 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:</p> <p>✓ Studiul de fezabilitate/Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție în conformitate cu prevederile H.G. nr. 907/2016, după caz, în care să se includă, pe lângă investițiile</p>
--	--	--

		<p>ce implică lucrări de construcții și acele investiții ce presupun furnizarea de mijloace de transport/echipamente. Se vor avea în vedere inclusiv cerințele minime din Anexa III.3 - <i>Studiul de oportunitate</i> pentru mijloace de transport/echipamente. Această abordare nu este interzisă în cadrul H.G. nr. 907/2016. De asemenea, după caz, se va depune, dacă există, Proiectul tehnic și celelalte documente pentru cazul în care <u>execuția de lucrări a fost demarată</u>, menționate mai sus.</p> <p>SAU</p> <p>✓ 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. 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.</p> <p>Prevederile de la punctul 5.1 cu privire la documentațiile tehnico-economice pentru obiectivele de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructură) sunt aplicabile aceluiași tipuri de investiții de la punctul 5.2. 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.</p> <p>În cazul componentei de investiții privind achiziționarea mijloacelor de transport și achiziționarea de echipamente (fără lucrări), nu se va solicita la cererea de finanțare o documentație tehnico-economică pentru o fază ulterioară de proiectare.</p> <p>În plus față de punctul 13.1 (pentru lucrările de construcții), pentru a obține punctaj maxim în ceea ce privește maturitatea proiectului se poate anexa:</p> <p>✓ Dovada lansării achiziției de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/de SAU contractul de furnizare;</p> <p>Pentru Studiul de oportunitate nu se va stabili un model-cadru prin prezentul Ghid specific, însă este recomandabil ca acest document să conțină <i>analizele/datele din Anexa III.3 – Studiul de oportunitate</i>, care vor fi punctate și în cadrul Grilei de evaluare tehnică și financiară.</p>
--	--	---

		<p>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.</p> <p>5.3. Pentru proiectele de investiții privind achiziționarea mijloacelor de transport și achiziționare de echipamente (fără lucrări), se va depune:</p> <p>✓ Studiul de oportunitate, conform cerințelor menționate la punctul 5.2, de mai sus.</p> <p>Pentru a obține punctaj maxim în ceea ce privește maturitatea proiectului se va anexa:</p> <p>✓ Dovada initierii achiziției de furnizare de echipamente și/sau mijloace de transport/ SAU contractul de furnizare;</p>
6	Documentația tehnico – economică, inclusiv contractul de lucrări și actele adiționale la acesta, dacă este cazul	
7	Devizul general pentru proiectele de lucrări în conformitate cu HG 907/2016 – a se vedea structura devizului general din legislația în vigoare privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții	<p>Devizul general trebuie să prezinte data elaborării/actualizării, să fie semnat de către elaboratorul documentației tehnico-economice. Devizul general trebuie să fie semnat și de reprezentantul legal sau de o persoană împuternicită special în acest sens.</p> <p>În cazul în care la cererea de finanțare se anexează inclusiv proiectul tehnic (PT), devizul va fi actualizat cu acesta din urmă, iar bugetul cererii de finanțare va fi corelat în acest sens.</p> <p>În cazul în care, în cadrul proiectului, există atât lucrări eligibile, cât și lucrări ne-eligibile, acestea se vor detalia separat în cadrul bugetului pe baza devizului general. În plus, se va anexa la cererea de finanțare o detaliere pe cele două tipuri de cheltuieli, corelată cu devizul general.</p> <p>Pentru detalii se va avea în vedere modelul privind Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /neeligibile, anexată la cererea de finanțare.</p> <p>Pentru proiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată însă investițiile nu au fost încheiate în mod fizic, precum și în cazul în care lucrările nu au fost implementate integral până la depunerea cererii de finanțare se va anexa un raport privind stadiul fizic al lucrărilor (Anexa III.6) 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</p>

		plătite, lucrărilor executate și neplătite și respectiv lucrărilor rămase de executat.
8	Certificatul de urbanism și, dacă e cazul, Autorizația de construire, inclusiv avize/acorduri, după caz	<p>Certificatul de urbanism anexat la cererea de finanțare trebuie să fie emis în scopul obținerii autorizației de construire pentru proiectul aferent cererii de finanțare depuse și trebuie să fie valabil la data depunerii cererii de finanțare, în caz contrar cererea de finanțare va fi respinsă ca neconformă administrativ. Sigura excepție permisă cu privire la termenul de valabilitate a certificatului de urbanism la data depunerii cererii de finanțare este anexarea inclusiv a autorizației de construire eliberate în vederea realizării investiției aferente proiectului, în termen de valabilitate.</p> <p>Certificatul de urbanism/Autorizația de construire va include în mod obligatoriu și lucrările de demolare, acolo unde este cazul.</p> <p>De asemenea, se atașează avizele și acordurile de principiu privind asigurarea utilităților/alte avize acorduri de principiu specifice tipului de intervenție, obținute până la data depunerii cererii de finanțare.</p> <p>ATENȚIE! Documentele privind drepturile asupra imobilelor în baza cărora se emite Certificatul de urbanism/Autorizația de construire trebuie să fie acoperitoare pentru investiția propusă și pentru care se depune SF/DALI/PT, în conformitate cu <i>Legea 50/1991, republicată, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare</i> și în conformitate cu cerințele impuse prin prezentul ghid privitoare la condițiile referitoare la proprietate.</p> <p>Pentru proiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată înainte de depunerea cererii de finanțare însă investițiile nu au fost încheiate în mod fizic, precum și în cazul în care lucrările nu au fost implementate integral până la depunerea cererii de finanțare, se va depune certificatul de urbanism, precum și autorizația de construire, obținută în baza legislației în vigoare.</p>
9	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 legislația națională aplicabilă privind evaluarea impactului	Nu se accepta decizia inițială de încadrare a proiectului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului sau alte decizii intermediare din cadrul procesului de evaluare.

	<p>anumitor proiecte publice și private asupra mediului, cu completările și modificările ulterioare.</p> <p>sau</p> <p>Decizia finală emisă de autoritatea competentă privind evaluarea impactului asupra mediului (pentru proiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată și care nu au fost încheiate în mod fizic sau financiar înainte de depunerea cererii de finanțare)</p>	
10	<p>Hotărârea/ decizia (Hotărârile/ Deciziile partenerilor) de aprobare a documentației tehnico-economice (faza SF/DALI sau PT) și a indicatorilor tehnico-economici, inclusiv anexa privind descrierea sumară a investiției propuse a fi realizată prin proiect.</p>	<p>Hotărârea/ decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici semnată de către persoana care are dreptul conform actelor de constituire să reprezinte legal solicitantul și să semneze în numele acesteia.</p> <p>Anexa la Hotărârea /decizia de aprobare trebuie să conțină detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora în conformitate cu documentația tehnico-economică și este asumată de proiectant.</p> <p>În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi depusă de către toți partenerii.</p> <p>ATENȚIE! Hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI/PT/Contract de lucrări încheiat) anexată la cererea de finanțare, respectiv se va anexa hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici faza SF/DALI, după caz, și modificările și completările ulterioare la respectiva hotărâre/decizie.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ În cazul în care la cererea de finanțare se anexează o documentație tehnico-economică actualizată (SF/DALI actualizat), hotărârea anterior menționată va fi anexată pentru documentația actualizată (iar dacă se menționează doar modificarea unei hotărâri anterioare, atunci se va anexa și documentul inițial care a fost modificat). ➤ În cazul în care la cererea de finanțare se anexează inclusiv proiectul tehnic (PT), hotărârea anterior

		menționată va fi prezentată în versiunea actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT.
11	Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii (inclusiv mijloace de transport, unde este cazul) cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile	<p>Se vor anexa liste separate pentru echipamente și/sau lucrări și/sau servicii (inclusiv mijloace de transport, unde este cazul), evidențiindu-se cele două tipuri de cheltuieli (eligibile/ne-eligibile) cu menționarea prețurilor acestora, iar informațiile vor fi corelate cu bugetul proiectului.</p> <p>Se va folosi modelul din Anexa III.4- Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii (inclusiv mijloace de transport, unde este cazul) cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /neeligibile.</p>
12	Centralizator privind justificarea costurilor (Anexa III.5) și documentele justificative care au stat la baza stabilirii costului aferent investiției	<p>Se vor prezenta documente justificative care au stat la baza stabilirii costului aferent.</p> <p>Pentru echipamente/utilaje/dotări incluse în formularul F4 se vor depune 3 oferte de preț sau trimiteri directe (tip link) către surse verificabile de prețuri, studii de piață, iar pentru lucrări, documentele care au stat la baza fixării prețurilor unitare sunt listele de cantități.</p> <p>Responsabilitatea costurilor este a proiectantului.</p>
13	Documente care dovedesc conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007	<p>1. La depunerea cererii de finanțare, solicitantul, în calitate de autoritate locală competentă, depune în mod obligatoriu dovada că a publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene¹⁴, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, cel puțin următoarele informații, conform art. 7, alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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. <p>Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.</p> <p>Solicitantul se va asigura că va utiliza formularul corespunzător art. 7 alin. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007¹⁵.</p>

¹⁴ 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;>

¹⁵ [t01_en.pdf\(europa.eu\);](http://t01_en.pdf(europa.eu);)

		<p>2. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane, cu toate anexele/modificările, sau hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport de persoane, cu toate anexele/modificările, conform prevederilor din Legea 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, <i>dacă acesta a fost încheiat la momentul depunerii cererii de finanțare;</i></p> <p>În cazul în care contractul de servicii conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este depus odată cu cererea de finanțare, punerea la dispoziția operatorilor a noilor autovehicule va implica revizuirea/ajustarea ulterioară a contractului de servicii de transport public depus inițial (spre exemplu, pentru includerea autovehiculelor din proiect ca bunuri de retur, ajustări de cheltuieli/venituri pentru plata compensației etc).</p> <p>3. Doar în cazul atribuirii directe a contractului de servicii publice, 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, <i>privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, dacă contractul de servicii publice a fost încheiat la momentul depunerii cererii de finanțare;</i></p> <p>4. În cazul procedurii competitive de atribuire a contractului servicii publice, sunt anexate dovezi ale faptului că procedura de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației naționale în vigoare privind achizițiile publice¹⁶ (anunț de participare și anunț de atribuire publicate în sistemul electronic de achiziții publice), <i>dacă contractul de servicii publice a fost încheiat la momentul depunerii cererii de finanțare;</i></p> <p>5. Dacă este cazul, Documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători, și <i>dacă contractul de servicii publice a fost încheiat la momentul depunerii cererii de finanțare;</i></p> <p>În cazul depunerii/implementării unor proiecte în parteneriat, ce prevăd investiții comune în sistemul de transport public de călători sau contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători este deja încheiat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară cu operatorul de transport public, conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, se vor prezenta:</p>
--	--	---

¹⁶ Transpusă din Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE, după caz;

		<p>✓ 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;</p> <p>6. Programul de transport public, pentru traseele de transport public de persoane ce fac obiectul proiectului, <i>dacă contractul de servicii publice a fost încheiat la momentul depunerii cererii de finanțare.</i></p> <p>Acest document este relevant și pentru justificarea necesității realizării activităților C4 și C5.</p> <p>Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane, cu toate anexele/modificările sau hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport local de persoane, cu toate anexele/modificările (conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007), precum și Avizul Consiliului Concurenței (pentru atribuirea directă) sau dovezile privind desfășurarea achiziției publice, după caz, Documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară și Programul de transport public pot fi prezente de beneficiar în etapa de implementare, nefiind documente obligatorii la momentul depunerii cererii de finanțare, dar nu mai târziu de momentul punerii autovehiculelor/bunurilor achiziționate prin proiect la dispoziția operatorilor.</p> <p>Contractul de delegare a gestiunii/ hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport local de persoane este/va fi încheiat cu operatorul de transport căruia îi sunt puse la dispoziție mijloacele de transport achiziționate si/sau modernizate în cadrul proiectului.</p> <p>În cadrul documentelor de mai sus vor fi incluse traseele de transport de persoane vizate de proiect, aflate pe raza administrativ teritorială a solicitantului de finanțare/autorității locale competente în sensul art. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.</p>
14	Devizul pe obiect aferent cheltuielilor din sub-categoria 181, în conformitate cu legislația în vigoare, după caz	Pentru proiectele care au cheltuieli din <i>sub-categoria 181 – cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje utilizate prioritar de transportul public urban și</i> se va întocmi câte un deviz pe obiect separat pentru lucrările, echipamentele, dotările etc. care generează acest tip de cheltuieli (a se vedea și Anexa III.2).
14	Anexa III.12 – Macheta financiară calcul profit din exploatare	Solicitantul va depune Anexa III.12 – <i>Macheta financiară calcul profit din exploatare</i> , completată în conformitate cu instrucțiunile prevăzute în foaia de calcul "Instrucțiuni", prin care demonstrează că proiectul nu generează profit pe perioada de viață a investiției, pentru proiectele cu activități care vor genera venituri (de ex. din bilete/abonamente).

BH BN CJ MM SJ SM

		În cadrul etapei de evaluare tehnică și financiară expertii evaluatori pot solicita macheta privind analiza și previziunea financiară, în format electronic - format excel, pentru verificarea corectitudinii datelor completate.
15	Declarația privind asigurarea nivelului de calitate corespunzător al documentațiilor tehnico-economice (Anexa III.13) la prezentul ghid	
16	Consimțământ privind prelucrarea datelor cu caracter personal	<p>Această declarație (Anexa III.11 - Consimțământ privind prelucrarea datelor cu caracter personal) se completează de către reprezentantul legal al solicitantului (inclusiv partenerilor) și se semnează conform prevederilor din prezentul ghid.</p> <p>Dacă este cazul, dovada faptului că investițiile propuse în cadrul comunelor vizează UAT din componența zonelor urbane funcționale aferente municipiilor reședință de județ cu respectarea condițiilor impuse prin legislația în vigoare (OUG 156 din 3 septembrie 2020, publicată în Monitorul Oficial nr. 820 din 7 septembrie 2020)</p> <p>Se va face dovada faptului că UAT comuna din componența zonelor urbane funcționale aferente municipiilor reședință de județ și care sunt parteneri în proiect, au înregistrat pe o perioadă de trei ani înainte de depunerea proiectelor la finanțare din fonduri externe nerambursabile o creștere continuă a numărului de locuitori.</p> <p>În acest sens se vor depune informații relevante/extrase de la INS din care să reiasă numărul de locuitori ai comunei în cauză pe ultimii trei ani de zile înainte de depunerea proiectului.</p>
17	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 01.01.2021, dovezi ale lansării procedurilor de achiziții publice pentru lucrări/ /furnizare mijloace de transport și echipamente, după caz.
18	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	Acest aviz se solicită pentru a se asigura conformitatea soluțiilor tehnice din proiectul depus în cadrul PI 4 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.
19	Alte documente solicitate, după caz:	- CV-uri/ fișe de post;

BH BN CJ MM SJ SM

www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

		<ul style="list-style-type: none"> - Documente prin care se poate demonstra un grad mai avansat de maturitate al proiectului; - Documente justificative privind complementaritatea activităților, după caz etc.
--	--	---

5.3. Anexele obligatorii la momentul contractării

NR.	TIPUL DOCUMENTULUI/ DOCUMENTELOR	DESCRIERE/DETALII
1.	Documente statutare	<p>Se vor anexa următoarele documente statutare pentru solicitantul de finanțare (inclusiv pentru liderul de parteneriat/fiecare partener), după caz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea de constituire a consiliului local; - Ordinul prefectului privind constatarea îndeplinirii condițiilor legale de constituire a consiliului local; <p>Se vor anexa următoarele documente statutare pentru reprezentantul legal al solicitantului de finanțare (inclusiv al partenerului/partenerilor), după caz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea judecătorească de validare a mandatului primarului sau, dacă este cazul, alte documente doveditoare conform legislației în vigoare la data depunerii cererii de finanțare, pentru cazuri particulare.
2.	Documente privind identificarea reprezentantului legal al solicitantului	Se va anexa în mod obligatoriu la cererea de finanțare un act de identificare a reprezentantului legal (cartea de identitate în termen de valabilitate). Cerința se aplică și partenerilor în cazul în care proiectul este implementat în parteneriat.
3.	Extras din lista de proiecte prioritizată din cadrul SIDU 2021-2027 și din scenariul optim selectat „A face ceva” al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027	<p>La momentul contractării:</p> <p>Proiectul depus la finanțare în cadrul acestui apel trebuie să se regăsească în lista cu proiectele prioritizate în cadrul SIDU 2021-2027 elaborată de UAT Municipiu reședință de județ și trebuie să coincidă în mod minimal cu localizarea și activitățile descrise succint în documentul strategic.</p> <p>SIDU 2021-2027 elaborată de UAT Municipiu reședință de județ va fi depusă la AM PR NV în cadrul unui proces distinct de verificare a conformității administrative și admisibilității conform cerințelor articolului 29 din Regulamentul (UE) 2021/1060.</p>

		Solicitanții se angajează ca documentul strategic să fie declarat conform și admisibil până cel târziu în etapa de contractare a proiectului.
4.	Documente privind dreptul de proprietate publică sau privată/dreptul de administrare/dreptul de suprafață/dreptul de administrare temporară/dreptul de folosință după caz	<p>Solicitantul/partenerii vor anexa documentele care atestă dreptul de proprietate publică sau privată/dreptul de administrare/dreptul de suprafață/dreptul de administrare temporară/dreptul de folosință, după caz, asupra imobilelor vizate de către investiția ce face obiectul cererii de finanțare, în termenele specificate. Respectiv documentele trebuie să fie acoperitoare pentru datele menționate în cadrul documentației tehnico-economice cu privire la identificarea/localizarea investiției și trebuie să confere solicitantului dreptul de execuție a lucrărilor de construcții, în conformitate cu legislația în vigoare la data emiterii Autorizației de construire.</p> <p>Dreptul asupra tuturor imobilelor (teren și/sau construcții), vizate de către investiția ce face obiectul cererii de finanțare trebuie dovedit la momentul contractării și trebuie menținut inclusiv pe o perioadă de minimum 5 ani de la data plății finale (așa cum reiese din documentele depuse).</p> <p>A. Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică/privată asupra imobilelor, obligatoriu la data depunerii cererii de finanțare, se vor anexa următoarele documente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Documente cadastrale și înregistrarea imobilelor în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), în termen de valabilitate la momentul contractării (extras de carte funciară emis cu maxim 30 de zile înainte momentul contractării), prin care să se ateste dreptul de proprietate publică/privată, după caz și absența sarcinilor incompatibile cu investiția; 2. Planul de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului, plan în care să fie evidențiate inclusiv numerele cadastrale, în cazul în care acesta nu este evidențiat în anexa la extrasul de carte funciară; <p>Și</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Tabelul centralizator asupra nr. cadastrale, obiectivele de investiție asupra cărora se realizează în cadrul acestora, precum și suprafețele aferente (a se vedea modelul orientiv – Modelul din prezentul Ghid, Anexa III.10);

		<p>Se acceptă înscrierea provizorie în cartea funciară doar a dreptului de proprietate publică cu condiția ca cel mai târziu în termenul maxim de 1 an de zile de la intrarea în vigoare a contractului de finanțare, beneficiarul să depună un extras de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate, în caz contrar contractul de finanțare urmând a fi reziliat. Pe perioada anterior menționată solicitantul nu poate depune nicio cerere de prefinanțare/rambursare/plată, iar AM PR NV nu va efectua plăți/rambursări.</p> <p>Nu se acceptă înscrierea provizorie a dreptului de proprietate privată.</p> <p>Sau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alte documente legale (Legi, Ordonanțe, Hotărâri de Guvern, Ordine ale Miniștrilor, Actele juridice translativă sau declarative de proprietate, Actele jurisdicționale, alte documente de proprietate, după caz), pentru cazuri particulare prin care să se dovedească deținerea dreptului de proprietate publică/privată, precum și dreptul de execuție a lucrărilor. <p>Și,</p> <p>În cazul rețelelor de utilități publice se pot anexa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea Guvernului privind aprobarea/modificarea/completarea inventarului domeniului public, publicată în Monitorul Oficial al României, conform <i>Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică</i>, cu completările și modificările ulterioare și a <i>Legii 287/2009 privind Codul Civil</i> (extras din Monitorul Oficial al României, inclusiv anexele relevante), dacă este cazul, în situația inventarierii bunurilor din domeniul public al unităților administrativ-teritoriale înainte de intrarea în vigoare a prevederilor Codului administrativ; <p>Și/Sau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea de consiliu local prin care se atestă/actualizează inventarul bunului/bunurilor din domeniul public al unității administrativ-teritoriale, în conformitate cu prevederile art. 289 Inventarierea bunurilor din domeniul public al unităților administrativ-teritoriale din OUG nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrative, cu modificările și completările ulterioare;
--	--	--

		<p>Hotărârea de consiliu local prin care se atestă/actualizează inventarul bunului/bunurilor din domeniul privat al unității administrativ-teritoriale, în conformitate cu prevederile art. 357 <i>Inventarierea bunurilor imobile din domeniul privat al unităților administrativ-teritoriale din OUG nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;</i></p> <p>B. Dreptul de administrare</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea/actul juridic 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; <p>și</p> <ul style="list-style-type: none"> - Înregistrarea imobilelor 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 pentru solicitantul de finanțare și absența sarcinilor incompatibile cu investiția; - Un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului. <p>C. Dreptul de suprafață</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contractul de suprafață, 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 perioada de durabilitate a contractului de finanțare; <p>și</p> <ul style="list-style-type: none"> - Înregistrarea imobilelor 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 suprafață pentru solicitantul de finanțare și absența sarcinilor incompatibile cu investiția; - Un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului.
--	--	--

		<p>Nu se acceptă înscrierea provizorie a dreptului de administrare/superficie.</p> <p>D. Dreptul de administrare temporară – în cazul intervențiilor care se realizează în zonele aflate în administrarea A.N.A.R/A.B.A, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avizul de gospodărire a apelor în care se consemnează dreptul legal de administrare temporară conferit în temeiul prevederilor art. 25, alin. (8) din Legea apelor nr. 107/1996 • Protocol de delegare încheiat între administratorul de drept și beneficiarul proiectului pentru constituirea unui drept legal de administrare temporară asupra unor terenuri din domeniul public al statului, conform OUG 171/2022 art XII, alin. (1 și 3); • Înregistrarea imobilelor în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea), emis cu maximum 30 de zile înaintea momentului contractarii, din care să rezulte existența dreptului de administrare pentru solicitantul de finanțare și absența sarcinilor incompatibile cu investiția, conform OUG 171/2022 art XII, alin. (1 și 3), respectiv conform prevederilor art. 25 alin. (8) din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare • Un plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului, plan în care să fie evidențiate inclusiv numerele cadastrale. <p>E. Dreptul de folosință asupra imobilelor/stalpilor 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 subactivitatea de creare/modernizare/extindere a</p>
--	--	--

		<p>iluminatului public care trebuie demonstrate prin documente în etapa de contractare</p> <p>1. <u>Drepturi asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri mobile¹⁷</u>, după caz, ce fac obiectul proiectului la momentul contractării, după caz, precum și pe o perioadă de minimum 5 ani de la data plății finale (așa cum reiese din documentele depuse)</p> <p>În vederea respectării prevederilor art. 71 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, solicitantul la finanțare trebuie să demonstreze în condițiile și termenele maxime următoarele:</p> <p>a) Dreptul de proprietate publică/privată asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri, după caz, ce fac obiectul proiectului;</p> <p>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 ce urmează a fi modernizate 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 vigoare¹⁸ privind proprietatea publică. 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 acest criteriu), fie că deține dreptul de folosință ca drept real/de creanță din partea operatorului de transport public pentru instalarea echipamentelor în mijloacele sale de transport.</p> <p>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:</p>
--	--	--

¹⁷ De exemplu, în cazul modernizării/extinderii unor sisteme de transport inteligente (STI);

¹⁸ 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;

	<p>✓ să fie libere de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea și exploatarea operațiunii;</p> <p>✓ 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;</p> <p>✓ să nu facă obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.</p> <p>Garanțiile reale asupra materialului rulant și STI, după caz (ex. ipoteca etc.) sunt considerate în accepțiunea AMPR NV incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul PR NV 2021-2027. Nu este considerată sarcină punerea la dispoziția operatorului de transport public local de călători a sistemelor de transport public ce fac obiectul proiectului</p> <p>2. 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 subactivitatea de creare/modernizare/extindere a iluminatului public¹⁹ 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)</p> <p>Pentru activitatea de creare/extindere/modernizare a sistemelor de e-ticketing, managementul traficului și alte sisteme de transport inteligente, precum și pentru subactivitatea de creare/modernizare/extindere a iluminatului public, în cazul în care solicitantul nu dovedește dreptul de proprietate publică/privată/administrare/suprafață asupra obiectivelor de investiție, poate să demonstreze, la data momentului contractării, faptul că deține un drept 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:</p> <p>✓ Dreptul de folosință asupra mijloacelor de transport public deținute de către operatorul de</p>
--	---

¹⁹ Punctual, doar în cazul activităților 2 și 4, categoria B;

		<p>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;</p> <p>✓ 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 dispecerelor 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;</p> <p>✓ Dreptul de folosință asupra unor imobile pentru instalarea componentelor subsistemelor CCTV, respectiv a camerelor de supraveghere a traficului, ce fac parte din sistemul de management al traficului sau a camerelor de supraveghere a parcărilor pentru biciclete, „park and ride”, după caz, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;</p> <p>✓ 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.</p> <p>✓ Pentru rețeaua sistemului de iluminat public, se acceptă dovedirea dreptului de trecere²⁰, conform prevederilor legii 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>Observații:</p> <p>1. Cerințele cu privire la prezentarea extraselor de carte funciară și a planului de amplasament se aplică, în mod evident, doar pentru imobile.</p>
--	--	--

²⁰ A se vedea art. 5, alin. (10) al Legii 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare;

		<p>2. Pentru unele activități ale proiectelor este posibil să nu fie necesară prezentarea unor documente de proprietate/administrare/superficie/folosință (cum ar fi pentru activitatea de achiziționare de mijloace de transport public etc).</p> <p>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.</p> <p>Pentru sub-activitățile care nu implică realizarea de lucrări de construire cu Autorizație de construire, conform prevederilor legale în vigoare, solicitantul va prezenta documente din care să reiasă ca deține, de la momentul contractării, dreptul de folosință asupra imobilelor/stalpilor/mijloacelor de transport public, ce fac obiectul proiectului, ca drept real sau de creanță, transmis prin orice tip de operațiune juridică, care să acopere perioada de evaluare, selecție, contractare, implementare și durabilitate a investiției.</p> <p>În cazul intervențiilor care nu presupun obținerea Autorizației de Construire, pentru dovedirea dreptului de folosință se vor depune următoarele documente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 perioada de durabilitate a contractului de finanțare; <p>NOTĂ! Pentru cazuri particulare, vor fi acceptate și ALTE DOCUMENTE LEGALE (Legi, Ordonanțe, Hotărâri de Guvern, Ordine ale Miniștrilor, Hotărâri ale Consiliilor Locale sau Județene, etc.) prin care să se dovedească</p>
--	--	---

		<p>deținerea drepturilor menționate mai sus (după caz), precum și dreptul de execuție a lucrărilor.</p> <p>În situația în care pentru demonstrarea drepturilor reale asupra întregii suprafețe/infrastructuri care face obiectul proiectului, solicitantul va prezenta atât documente cadastrale cât și HG/HCL/HCI, în tabelul centralizator și în cadrul planului de situație se va avea în vedere precizarea clară și delimitarea obiectivelor și suprafețelor pentru care dreptul real este dovedit prin HG/HCL/HCI etc, respectiv prin extrasele CF (cu menționarea inclusiv a nr. cadastrale, unde este cazul).</p> <p>Demararea exproprierilor pentru cauza de utilitate publică</p> <p>La data depunerii cererii de finanțare se poate accepta depunerea documentelor justificative privind inițierea procedurii de expropriere pentru terenurile afectate de intervențiile necesare, respectiv hotărârea autorității publice privind declanșarea procedurii de expropriere, urmând ca în termen de maxim un an de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare să fie depuse actele doveditoare ale dreptului de proprietate (decizia de expropriere și extrasul de carte funciară din care să reieasă intabularea imobilului/imobilelor), în caz contrar contractul fiind reziliat.</p> <p>Toate documentele vor fi însoțite de un tabel centralizator (a se vedea Anexa III.7 la ghidul solicitantului).</p>
5.	<p>Acordul privind implementarea în parteneriat a proiectului și actele adiționale, valabil la momentul depunerii cererii de finanțare și HCL de aprobare, dacă este cazul</p>	<p>În cazul proiectelor implementate în parteneriat se va anexa în mod obligatoriu acordul privind implementarea proiectului în parteneriat, încheiată între parteneri, conform modelului <i>Acordului de parteneriat</i> (anexa III.7 la prezentul ghid). Acesta trebuie să conțină elementele minime din legislația națională aplicabilă fondurilor nerambursabile și conform cu informațiile prevăzute la secțiunea din prezentul ghid referitoare la acordul de parteneriat, unde este cazul.</p>
6.	<p>Certificat de atestare fiscală, referitor la obligațiile de plată la bugetul local, precum și la bugetul de stat din care să reiasă că solicitantul și-a achitat obligațiile de plată nete la bugetul de stat și respectiv bugetul local, în cuantumul stabilit de legislația în</p>	<p>Certificatul de atestare fiscală trebuie să fie în termen de valabilitate.</p> <p>În cazul parteneriatelor toți membrii parteneriatului vor prezenta acest document.</p>

	vigoare (a se vedea și Declarația de eligibilitate aplicabilă în etapa de contractare),	
7.	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 (fără înscrisuri). În cazul parteneriatelor toți membrii parteneriatului vor prezenta acest document.
8.	Hotărârea de aprobare a proiectului (cereri de finanțare) și a cheltuielilor aferente, în conformitate cu ultima forma 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. - Hotărârea Consiliului local de aprobare a proiectului și a cheltuielilor legate de proiect (se va vedea Model orientativ de hotărâre de aprobare a proiectului din cadrul Anexei III.8 la prezentul ghid). Pentru proiectele de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, însă proiectele nu au fost încheiate în mod fizic sau financiar înainte de depunerea cererii de finanțare, Hotărârea de aprobare a bugetului proiectului va cuprinde inclusiv identificarea și asumarea suportării din bugetul propriu a corecțiilor ce pot fi identificate în procedura de verificare a achiziției.
9.	(Dacă este cazul) Hotărârea/Decizia de aprobare a proiectului în cazul proiectelor de investiții pentru care execuția de lucrări a fost demarată, însă investițiile nu au fost încheiate în mod fizic, precum și în cazul în care lucrările nu au fost implementate integral până la momentul depunerii cererii de finanțare	Acest document se depune și în cazul în care s-a atribuit contractul de lucrări înainte de depunerea cererii de finanțare.
10.	Hotărârea (sau Hotărârile) de Consiliu Local al solicitantului din care să rezulte reglementarea politicii parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului	Se va anexa HCL de reglementare a politicii parcurilor la nivelul ariei de studiu a proiectului, prin care să se reducă impactul parcurilor asupra altor categorii de utilizatori (în mod special pietoni, persoane care utilizează bicicleta, pasageri, persoane cu mobilitate redusă), dar și prin care să se susțină obiectivele politicii de mobilitate durabilă, de descurajare a folosirii transportului privat mai ales în partea centrală a municipiilor/orașelor.
11.	Formularul bugetar "Fișa proiectului finanțat/propus la finanțare în cadrul programelor aferente Politicii de coeziune a Uniunii Europene",	

	prevăzut de Scrisoarea-cadru privind contextul macroeconomic	
12.	Formularul - Fișă de fundamentare a proiectului/proiect propus la finanțare/finanțat din fonduri europene	
13.	(dacă este cazul) Avizul Natura 2000/ Clasarea notificării, după caz, 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	
14.	Alte documente actualizate	<p>✓ 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;</p> <p>✓ Alte documente, prin a căror actualizare nu sunt afectate condițiile de eligibilitate ale solicitantului/proiectului;</p> <p>Netransmiterea unuia dintre documentele obligatorii solicitate, în termenul maxim de 15 zile, atrage automat respingerea cererii de finanțare și încetarea procesului de contractare.</p>

Netransmiterea unuia dintre documentele obligatorii solicitate, în termenul maxim de 15 zile, atrage automat respingerea cererii de finanțare și încetarea procesului de contractare.

6. PROCESUL DE EVALUARE, SELECȚIE ȘI CONTRACTARE A PROIECTELOR

Ulterior depunerii, cererile de finanțare vor intra într-un proces de verificare, evaluare și selecție în urma căruia vor fi finanțate doar proiectele care întrunesc toate condițiile de eligibilitate și care în urma evaluării tehnice și financiare se încadrează în alocarea apelului respectiv de proiecte.

Inducerea în eroare a instituțiilor care gestionează fonduri europene inclusiv furnizarea de informații eronate și/sau contradictorii în mod intenționat, se pedepesc conform legii.

Calculul termenelor se realizează în conformitate cu regulile aplicabile prevăzute în Codul Civil în vigoare la data lansării prezentului ghid.

6.1. Verificarea conformității și admisibilității documentelor strategice

Se va organiza un apel separat pentru verificarea conformității și admisibilității documentelor strategice - Planuri de Mobilitate Urbană (P.M.UD) și Strategii Teritoriale (S.T.). Verificarea va fi

realizată în cadrul Departamentului Dezvoltare Urbană, din cadrul AM PR NV și se va finaliza cu eliberarea unui aviz de conformitate și admisibilitate care va transmis solicitantului și va fi pus la dispoziția Direcției de Evaluare, Selecție și Contractare.

6.2. Conformitate administrativă

Respectarea cerințelor de ordin administrativ sunt confirmate prin declarația unică a solicitantului care se depune odată cu cererea de finanțare. Astfel verificarea conformității administrative este complet digitalizată, respectiv este realizată în mod automat prin sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+, pe baza declarației unice generată de sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+.

După verificarea digitalizată a conformității administrative, în cazul acceptării, sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+ va permite validarea cererii de finanțare și transmiterea ei în sistem.

Verificarea conformității administrative va urmări, în principal, existența și forma cererii de finanțare și a anexelor necesare a fi depuse conform capitolului 5.2.

Numai cererile de finanțare conforme din punct de vedere administrativ, sunt admise în următoarea etapă a procesului de evaluare tehnică și financiară.

6.3. Evaluarea tehnică și financiară

Evaluarea tehnică și financiară va permite aprecierea gradului în care proiectul răspunde obiectivelor priorității, a coerenței și clarității metodologiei propuse, a fezabilității și eficienței financiare, a sustenabilității și durabilității proiectului, etc.

Criteriile de evaluare folosite stabilesc cerințe minime de îndeplinit de către diversele aspecte calitative ale aplicației.

Grilele de evaluare tehnică și financiară se completează și se generează în sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+.

Pentru criteriile digitalizate, punctajele sunt stabilite pe baza algoritmului elaborat și sunt alocate automat prin sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+.

AM PR poate solicita **clarificări** privind criteriile de evaluare tehnică și financiară, cu termen limită de răspuns zile lucrătoare. Termenul de zile lucrătoare pentru răspunsul la solicitarea de clarificări **poate fi prelungit la cererea beneficiarului, în cazuri justificate.**

Clarificările se vor depune urmând modalitatea de depunere a cererii de finanțare, la momentul lansării apelului de proiecte.

În lipsa transmiterii unor răspunsuri la clarificări, autoritatea de management, după caz, va lua decizia de selectare sau respingere a proiectelor în vederea finanțării pe baza informațiilor existente. Nerăspunderea completă și în termen la solicitarea de clarificări poate conduce la respingerea cererii de finanțare în conformitate cu prevederile ghidurilor specifice.

Etapă de evaluare tehnică și financiară se poate încheia cu recomandări de corelări/observații care nu sunt legate direct de acordarea punctajelor la criteriile de selecție și care nu influențează decizia privind selecția, 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 de zile calendaristice aferente etapei contractuale, în caz contrar proiectul fiind respins.

Rezultatele evaluării tehnice și financiare se comunică solicitantului, indicându-se punctajul obținut și justificarea acordării respectivului punctaj, pentru fiecare criteriu în parte.

Vizita pe teren

În cadrul etapei de evaluare tehnică și financiară, se va efectua o vizită la locul de implementare a obiectivului investiției. Vizita la fața locului va fi realizată de către comisia de evaluare formată din experți independenți și reprezentantul/ții AM PR NV și va avea drept scop stabilirea conformității între situația din documentele analizate și cea din teren.

În acest sens se va completa *Raportul de vizită în teren*, care va fi semnat de către membrii comisiei de evaluare, reprezentanții AM PR NV prezenți în teren, cât și de către reprezentantul legal al solicitantului/persoana împuternicită.

Vizita la fața locului va fi stabilită de comun acord cu solicitantul finanțării nerambursabile și va dura maximum 1 zi (sau prin excepție vizita poate dura două sau mai multe zile, pentru cererile de finanțare unde sunt incluse mai multe componente). Impactul asupra situației constatate în teren va fi reflectat în grila de evaluare tehnică și financiară.

Vizita la fața locului se va realiza pentru toate proiectele aflate în etapa de evaluare tehnică și financiară.

Vizita propusă va avea loc în 5 zile lucrătoare de la data transmiterii notificării către aplicant, cu confirmare electronică de primire. În cazul în care reprezentantul legal al solicitantului nu poate participa la vizita la fața locului, acesta poate delega/manda o altă persoană din cadrul instituției pentru a participa la vizita la fața locului. În cazuri justificate, solicitantul poate solicita amânarea datei vizitei la fața locului până la maximum 10 zile lucrătoare de la notificarea AM PR NV, în caz contrar proiectul este respins din cadrul procesului de evaluare și selecție.

În situația în care Cca urmare a vizitei în teren proiectul poate fi depunctat în cazul identificării de neconcordanțe între cele menționate în cererea de finanțare/documentația tehnico-economică depusă și cele constatate la vizita pe teren, acestea se vor consemna în raportul de vizită în teren și se vor solicita clarificări pentru remedierea aspectelor identificate până la finalizarea etapei de evaluare tehnică și financiară. În cadrul etapei de vizită la fața locului nu vor fi preluate documente suplimentare. Dacă este cazul, solicitantul va fi notificat asupra actualizării respectivelor documente în MySMIS în această etapă sau, după caz, în etapa contractuală.

6.4. Renunțarea la cererea de finanțare

În situația renunțării la solicitarea finanțării, solicitantul va trebui să transmită o cerere către AM PR NV. Renunțarea la cererea de finanțare se va face numai de către reprezentantul legal/ persoana împuternicită al/a solicitantului în mod expres prin mandat special/împuternicire specială.

Retragerea solicitării de finanțare depuse se va realiza prin sistemul prin care cererea de finanțare a fost depusă.

Documentația cererii de finanțare depuse, vor fi arhivate corespunzător procedurilor specifice.

Procedura de renunțare la cererea de finanțare depusă, anterior menționată, se aplică pentru toate etapele procesului de evaluare, selecție și contractare.

6.5. Contestații

Un solicitant de finanțare nerambursabilă care se consideră nedreptățit de rezultatele procesului de evaluare și selecție și contractare, poate formula în scris o singură contestație care va fi trimisă spre soluționare AM PR NV .

Contestația se formulează în scris va cuprinde:

- Datele de identificare ale solicitantului: denumire, sediu social, , datele de contact;
- Datele de identificare ale reprezentantului legal al solicitantului;
- Codul SMIS al cererii de finanțare, titlul proiectului;
- criteriul/criteriile contestate;
- Motivele de fapt (documentele depuse, interpretarea acestora) și de drept (dispoziții legale naționale sau ale UE, principii încălcate) ale contestației.
- Semnătura reprezentantului legal al contestatorului sau a împuternicitului acestuia.

La contestație se vor alătura copii de pe înscrisurile de care contestatarul înțelege a se folosi în motivarea contestației. Contestatarul nu poate să depună documente noi care să completeze, să modifice sau să înlocuiască documentele a căror analiză a condus la actul administrativ contestat.

Contestația și documentele anexate vor fi opisate.

ATENȚIE !

Nu se analizează contestațiile depuse de alte persoane decât reprezentantul legal și/sau a persoanei împuternicite expres de către acesta. Contestațiile transmise de alte persoane nu vor fi analizate și vor fi respinse, nefiind transmise de reprezentantul legal al solicitantului și/sau persoana împuternicită expres în acest sens.

În cazul în care contestatarul nu prezintă motivele de fapt și de drept, dovezile pe care se întemeiază contestația, aceasta nu are obiect de analiză și prin urmare AM PR NV o va considera neîntemeiată.

Contestația se va încarca în MySMIS în termen de maxim 5 de zile lucratoare de la data înștiințării de către AM PR NV a rezultatului asupra procesului de evaluare și selecție.

ATENȚIE !

Contestațiile depuse după termenul anterior de 5 de zile menționat vor fi respinse, rezultatul obținut în cadrul procesului de evaluare și selecție fiind menținut.

Contestatarul nu poate să depună documente noi în susținerea cauzei și nu poate să modifice conținutul cererii de finanțare.

Contestațiile vor fi soluționate de către AM PR NV în termen de 15 zile lucrătoare de la data înregistrării contestației la AM PR NV.

Contestația poate fi retrasă de contestatar până la soluționarea acesteia, prin solicitarea în scris de retragere a contestației la AM PR NV. Înregistrarea acestui document se va face tot în registrul de contestații.

Prin retragerea contestației se pierde dreptul de a se înainta o nouă contestație în interiorul termenului general de depunere a acesteia.

ATENȚIE !

Pe parcursul soluționării contestațiilor, lista proiectelor se va actualiza cu acele proiecte pentru care AM PR NV a luat o decizie favorabilă.

Decizia AM PR NV privind soluționarea contestațiilor este finală, iar contestatarul nu mai poate înainta la AM PR NV o nouă contestație pe marginea aceluiași subiect. În cazul în care contestatarul este nemulțumit de modul de soluționare a contestației de către AM PR NV poate formula plângere în termenul prevăzut de lege la instanța de contencios administrativ, în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare se poate adresa instanțelor de judecată abilitate în conformitate cu prevederile Legii 554/2004 privind contenciosul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

(dacă este cazul) În situația în care cererea de finanțare se depune printr-o altă modalitate decât electronic prin sistemul MySMIS, contestația se va depune urmărind modalitatea de depunere a cererii de finanțare. În acest caz, în situația în care contestația se depune fizic la sediul ADR N-V, aceasta se va depune și se vor semna în original.

6.6. Contractarea proiectelor

După finalizarea evaluării tehnice și financiare a cererilor de finanțare, demareaza etapa de contractare, în conformitate cu tipul de apel descris în capitolul 3.1.

Solicitanții ale căror cereri de finanțare au fost propuse spre contractare, vor fi notificați cu privire la trecerea în etapa de contractare, în termen de maxim 5 zile lucrătoare calculat de la data finalizării etapei de evaluare tehnică și financiară, respectiv de la data soluționării contestațiilor.

În etapa de contractare, solicitanții vor face dovada celor declarate prin declarația unică, respectiv vor prezenta documentele suport prin care fac dovada îndeplinirii tuturor criteriilor de eligibilitate.

Nu vor fi solicitate documentele verificate deja în procesul de evaluare tehnică și financiară și pe care le-a considerat că îndeplinesc condițiile de formă și conținut necesare pentru trecerea în etapa de contractare, cu excepția documentelor pentru care este necesară prezentarea dovezii valabilității acestora și în etapa de contractare, respectiv precum și a documentelor pentru care se constata erori materiale.

Nu vor fi solicitate documente și informații necesare în vederea confirmării realității informațiilor din declarația unică depusă de către solicitant pe care AM PR NV le poate obține în mod direct în baza consimțământului solicitantului/liderului de pateneriat, după caz, cu respectarea prevederilor legale privind protecția datelor personale din bazele de date administrate de alte instituții publice, prin implementarea măsurilor de interoperabilitate/interogare a sistemelor/bazelor de date/rapoartelor a sistemului MySMIS2021/SMIS2021+ cu baze de date ale altor autorități și instituții publice, pe baza protocoalelor încheiate cu acestea de Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene sau de AM PR NV.

Pentru acele situații în care obținerea datelor și informațiilor respective nu este posibilă sau informațiile nu corespund cu cele furnizate de solicitant, AM PR NV are obligația de a solicita clarificări solicitantului și documentele doveditoare.

Solicitanții vor avea la dispoziție termen de maxim 15 zile calendaristice calculat de la data primirii solicitării de la AM PR NV, pentru transmiterea documentelor solicitate în etapa de contractare, sub sancțiunea respingerii cererii de finanțare.

AM PR NV poate solicita clarificări în etapa de contractare, în legătură cu documentele verificate, cu respectarea principiului tratamentului egal și nediscriminării, iar solicitanții au obligația să răspundă la clarificări cu respectarea termenului de maxim 15 zile calendaristice de răspuns calculat de la data primirii solicitării de clarificări, sub sancțiunea respingerii cererii de finanțare;

Verificarea îndeplinirii condițiilor de eligibilitate se realizează pe baza informațiilor și documentelor prezentate de solicitant, inclusiv ca răspuns la solicitările de clarificări, a informațiilor și documentelor care pot fi accesate, obținute sau puse la dispoziția AM PR NV din bazele de date administrate de alte instituții publice, pe baza protocoalelor încheiate cu acestea și a informațiilor și documentelor care au însoțit cererea de finanțare disponibile în sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+.

În cazuri excepționale și pentru motive independente de solicitant, lider de parteneriat și parteneri, după caz, la solicitarea acestora, procesul de contractare poate fi suspendat, sub condiția ca perioada de suspendare să nu afecteze proiectul, astfel încât să se asigure implementarea acestuia în condiții optime, în conformitate cu cererea de finanțare și cu încadrare în perioada de programare. Perioadele de suspendare nu pot depăși 45 de zile calendaristice.

Urmare a verificării îndeplinirii condițiilor de eligibilitate, AM PR NV va emite decizia de aprobare a finanțării sau decizia de respingere a finanțării.

Pentru proiectele selectate, în baza deciziei de aprobare a finanțării AM PR NV va proceda la încheierea contractului de finanțare.

Modelul standard de contract de finanțare utilizat pentru contractarea proiectelor selectate în urma procesului de evaluare și selecție este cel prezentat în cadrul anexei la prezentul ghid, cu mențiunea că AM PR NV poate aduce modificări asupra acestui document înainte de semnarea contractului de finanțare, sau ulterior semnării prin acte adiționale, în baza modificărilor legislative cu impact asupra clauzelor contractuale sau în alte cazuri obiectiv justificate.

Pe lângă clauzele standard prevăzute în cadrul modelului de contract, clauzele specifice aplicabile proiectelor contractate în cadrul prezentului apel de proiecte se regăsesc evidențiate în Anexa la prezentul ghid (*dacă e cazul*).

AM PR NV emite decizia de respingere a finanțării, cu menționarea motivelor de respingere, dacă intervine cel puțin una dintre următoarele situații:

a) solicitantul nu face dovada că cele declarate prin declarația unică sunt conforme cu realitatea și corespund cerințelor din Ghidul Solicitantului;

b) solicitantul nu răspunde în termenul de maxim 15 zile calendaristice la clarificările care sunt solicitate de autoritatea de management/organismul intermediar, cu excepția situației de încheiere a contractului cu clauza suspensivă de reziliere în condițiile descrise în paragraful următor. Pentru proiectele de investiții publice pentru care nu este obligatorie obținerea autorizației de construire, neclarificarea dreptului real principal, cel târziu în etapa de contractare, poate duce la respingerea proiectului sau, după caz, la încheierea de contracte de finanțare/emiterea deciziei de finanțare cu

clauza suspensivă de reziliere, fără ca durata de implementare a clauzei suspensive de reziliere să depășească 1 an de la semnarea contractului/emiterea deciziei de finanțare.

Decizia de respingere a finanțării se aduce la cunoștința solicitantului prin sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+și va conține, cel puțin următoarele elemente:

- datele de identificare ale solicitantului și cererii de finanțare: titlu, cod unic SMIS;
- datele de identificare ale reprezentantului legal al solicitantului;
- conținutul deciziei de respingere sau de revocare;
- motivele de drept și de fapt ale respingerii proiectului;
- termenul de contestare și modalitatea de transmitere a contestației;
- organele împuternicite cu soluționarea contestației;
- semnătura reprezentantului legal/împuternicit al autorității de management.

Împotriva deciziei de respingere a finanțării se poate formula contestație pe cale administrativă, la AM PR NV în termenul de 5 zile lucrătoare, calculat de la data de la primirii acesteia prin sistemul informatic MySMIS2021/SMIS2021+Contestația trebuie să cuprindă:

- datele de identificare ale solicitantului și cererii de finanțare: titlu, cod unic SMIS;
- datele de identificare ale reprezentantului legal al solicitantului;
- conținutul contestației;
- motivele de fapt și de drept ale contestației;
- dovezile pe care se întemeiază, dacă este cazul;
- semnătura reprezentantului legal al solicitantului/persoanei împuternicite de către reprezentantul legal al solicitantului.

Contestațiile depuse după termenul anterior de 5 de zile menționat vor fi respinse.

Contestatarul nu poate să depună documente noi în susținerea cauzei și nu poate să modifice conținutul cererii de finanțare.

Contestațiile vor fi soluționate de către AM PR NV în termen de 10 zile lucrătoare de la data înregistrării contestației la AM PR NV.

Împotriva soluției stabilite prin decizie de către Comitetul de soluționare a contestațiilor se poate formula plângere, în conformitate cu prevederile Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

În cazul admiterii contestației ca rezultat al reverificării modului de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate, AM PR NV procedează la emiterea deciziei de finanțare sau semnarea contractului de finanțare, având în vedere considerentele deciziei de soluționare a contestației.

Semnarea contractului de finanțare



www.regionordvest.ro | www.nord-vest.ro

Contractul de finanțare va fi semnat de AM PR NV, în calitate de Autoritate de Management pentru Programul Regional Nord-Vest 2021-2027.

Formularul cererii de finanțare completat și anexele la aceasta vor face parte integrantă din contractul de finanțare ca anexe la acesta.

Semnarea contractului de către beneficiar se va realiza în maxim 5 zile lucrătoare de la data notificării. În cazul în care contractul de finanțare nu poate fi semnat în termenul de 5 zile lucrătoare (fără existența unei justificări rezonabile – termen care se poate prelungi la 15 zile în cazuri bine justificate), se consideră refuzul beneficiarului de a semna contractul și cererea de finanțare va fi exclusă din procesul de contractare.

Contractul se semnează electronic de ambele părți, beneficiarul fiind ultimul semnatar. Data contractului reprezintă data ultimei semnături.

6.5.1. Principale prevederi ale contractelor de finanțare

Contractul de finanțare este structurat pe clauze generale (conform Anexei la prezentul ghid), clauze specifice PR NV (conform Anexei la prezentul ghid) și clauze specifice fiecărei intervenții (conform Anexei la prezentul ghid).

6.5.2. Verificarea proiectului tehnic după semnarea contractului de finanțare

Pentru proiectele pentru care contractul de finanțare este semnat în baza unei documentații tehnico-economice nivel SF/DALI, beneficiarii finanțării au obligația depunerii proiectului tehnic și autorizația de construire în termen de 12 luni de la data semnării contractului de finanțare. Termenul de 12 luni poate fi prelungit doar în situații temeinic justificate de către beneficiar, situație care însă atrage după sine penalități de 5% din valoarea nerambursabilă a proiectului.

În situația în care proiectul tehnic nu este depus nici în termenul maxim de 24 de luni de la semnarea contractului de finanțare, acesta din urmă se consideră reziliat.

Proiectul tehnic se va depune urmând modalitatea de depunere a cererii de finanțare, la momentul lansării apelului de proiecte.

AM PR NV va realiza verificarea conformității administrative a PT în baza *Grilei de verificare a proiectului tehnic de execuție, după semnarea contractului de finanțare*, anexa Anexa II.2 la ghidul solicitantului, într-o etapă de verificare distinctă finalizată printr-un aviz de conformitate/neconformitate asupra documentației tehnice, emis de către AM PR NV și comunicat beneficiarului. În cadrul etapei de verificare a PT, pot fi formulate clarificări asupra documentației tehnice depuse, cu termene limită de depunere a răspunsurilor.

Solicitarea la plată a cheltuielilor aferente investiției de bază se poate realiza doar după emiterea de către AM PR N-V a avizului de conformitate a PT. În cazul unui aviz de neconformitate, contractul de finanțare va fi reziliat.

La întocmirea proiectului tehnic se va urmări respectarea prevederilor HG 907/2016, precum și păstrarea tuturor condițiilor de eligibilitate ale proiectului menționate în ghidul specific și în baza cărora a fost încheiat contractul de finanțare.

Modificările realizate asupra proiectului tehnic față de SF/DALI/PT în baza căruia a fost semnat contractul de finanțare, nu pot aduce modificări asupra obiectivului general, a obiectivelor specifice sau asupra rezultatelor așteptate. Indicatorii menționați în cererea de finanțare nu pot fi diminuați

fără o justificare adecvată avizată de AM PR NV. Diminuarea indicatorilor aduce după sine penalități asupra valorii nerambursabile solicitate.

Condițiile inițiale din cererea de finanțare și anexele aferente care au făcut obiectul procesului de evaluare, selecție și contractare nu pot fi modificate. Se va avea în vedere ca soluția tehnică propusă prin modificare, să nu modifice condițiile de atribuire a punctajului în etapa de evaluare tehnică și financiară.

Valoarea totală nerambursabilă rezultată în urma întocmirii proiectului tehnic nu poate depăși valoarea nerambursabilă totală a contractului de finanțare.

AM PR NV va emite Instrucțiuni specifice referitoare la verificarea proiectului tehnic, publicate pe site-ul oficial www.regionordvest.ro.

Beneficiarul se obligă să transmită în sistemul electronic de achiziții publice, în termen de 12 luni de la semnarea contractului de finanțare, documentația de atribuire pentru contracte de achiziție publică aferente proiectului, totalizând o valoare estimată de minimum 70% din valoarea sprijinului public nerambursabil.

De asemenea, beneficiarul are obligația să încheie contracte de achiziție publică în condițiile legii pentru cel puțin 70% din valoarea totală a sprijinului public nerambursabil pre-alocat în termen de 30 de luni de la data încheierii contractelor de finanțare conform procedurilor legale.

Dacă este cazul, în etapa de implementare pot fi aplicabile excepțiile referitoare la sesizarea anumitor probleme marginale privind dovedirea drepturilor reale asupra imobilelor sau privind condițiile de realizare a investițiilor proiectului

7. MODIFICAREA GHIDULUI SOLICITANTULUI

7.1. Aspectele care pot face obiectul modificărilor prevederilor ghidului solicitantului

Aspectele prevăzute în cadrul prezentului Ghid se raportează la legislația în vigoare. Modificarea prevederilor legale în vigoare poate determina AM PR NV să solicite documente suplimentare și/sau respectarea unor condiții suplimentare față de prevederile prezentului ghid, pentru conformarea cu modificările legislative intervenite.

Solicitanții la finanțare au obligația de a respecta legislația în vigoare la nivel național și european, inclusiv a modificărilor intervenite pe parcursul procesului de evaluare, selecție, contractare a proiectelor, modificări intervenite ulterior lansării prezentului ghid.

Identificarea unor aspecte ce pot îmbunătăți procesul de evaluare, selecție și contractare poate determina solicitări de documente suplimentare din partea AM PR NV, solicitări la care potențialii beneficiari au obligația de a răspunde, în caz contrar cererea de finanțare putând fi respinsă din procesul de evaluare, selecție și contractare.

AM PR NV se va asigura că va realiza toate demersurile necesare pentru respectarea principiului competițional în procesul de selecție a tuturor proiectelor depuse în cadrul fiecărui apel.

7.2. Condiții privind aplicarea modificărilor pentru cererile de finanțare aflate în procesul de selecție (condiții tranzitorii)

Pentru aplicare celor menționate la secțiunea 7.1, AM PR NV poate emite decizii de modificare/completare a prevederilor prezentului ghid, cu mențiunea că, în cadrul ordinelor de modificare/completare a ghidurilor, vor fi precizate dispozițiile tranzitorii cu privire la proiectele aflate în procesul de evaluare, selecție și contractare.



AM PR NV poate emite clarificări/interpretări a prevederilor prezentului ghid, cu condiția ca acestea să nu modifice/să completeze prevederile prezentului ghid.

În funcție de modificările intervenite, AM PR NV se va asigura de respectarea principiului privind tratamentul nediscriminatoriu al tuturor solicitanților la finanțare, asigurând totodată și transparența sistemului de evaluare și selecție prin publicarea tuturor modificărilor și condițiilor suplimentare intervenite ulterior publicării prezentului ghid și/sau a ghidurilor specifice fiecărui apel de proiecte.

8. ANEXE

Anexa I: Model cadru grilă de verificare a eligibilității

Anexa II: Model cadru grilă de evaluare tehnică și financiară

Anexa II.1: Grila de analiză a conformității și calității DALI/SF/SF cu elemente de DALI

Anexa II.2: Grila de analiză a conformității și calității Proiectului Tehnic

Anexa II.3.a: Instrument pentru calcularea emisiilor GES in sectorul transporturilor

Anexa II.3.b: Instrument pentru calcularea emisiilor GES in sectorul transporturilor

Anexa III: Model documente ce însoțesc cererea de finanțare

Anexa III.1 Declarația unică

Anexa III. 2 Lista de cheltuieli eligibile și neeligibile

Anexa III. 3 Studiul de oportunitate

Anexa III. 4 Lista de echipamente/lucrări/servicii

Anexa III. 5 Centralizator privind justificarea costurilor

Anexa III. 6 Conținutul-cadru al Raportului privind stadiul fizic al investiției

Anexa III. 7 Acordul de parteneriat

Anexa III. 8 Model orientativ de hotărâre de aprobare a proiectului

Anexa III. 9 Studiul de trafic

Anexa III. 10 Model orientativ pentru tabelul centralizator asupra numerelor cadastrale/obiective de investiții

Anexa III. 11 Declarația de consimțământ privind prelucrarea datelor cu caracter personal

Anexa III. 12 Macheta financiară calcul profit din exploatare

BH

BN

CJ

MM

SJ

SM

Anexa III. 13 Declarația privind nivelul de calitate al documentațiilor tehnico-economice

Anexa III. 14 Zuf limitrofe MRJ

Anexa III. 15 Abordare urbana PR NV

Anexa III. 16 Banda prioritara pentru transportul in comun

Anexa IV: Formularul cererii de finanțare