

COMITETUL DE MONITORIZARE A PROGRAMULUI REGIONAL SUD-EST

DECIZIA nr. 39 din 21.10.2025

privind aprobarea criteriilor de eligibilitate si selecție pentru Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în zona urbană prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, apeluri dedicate Instrumentului Teritorial Integrat (ITI) Delta Dunării

În temeiul prevederilor art 38-40 din Regulamentul (UE) 2021/1060 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

Comitetul de Monitorizare a Programului Regional Sud-Est (CM PR SE) 2021-2027 adoptă, prin procedură scrisă, prezenta decizie:

Art. 1. Se aprobă Criteriile de eligibilitate și selecție pentru Acțiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în zona urbană prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, apeluri dedicate ITI Delta Dunării.

Art. 2. Detalierea criteriilor de eligibilitate și selecție este cuprinsă în Anexa care face parte integrantă din prezenta decizie.

Luminița MIHAILOV
PREȘEDINTE CM PR SE

PROGRAMUL REGIONAL SUD EST 2021-2027

Obiectiv de politică 2 - O Europă mai verde, rezilientă cu emisii reduse de carbon, care se îndreaptă către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, prin promovarea tranziției către o energie curată și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea, a prevenirii și gestionării riscurilor precum și a unei mobilități urbane durabile

Prioritatea 3 - O regiune cu emisii de carbon reduse

Obiectiv Specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

Actiunea 3.1 Reducerea emisiilor de carbon în zona urbană prin investiții pentru dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi, culoare de mobilitate), bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă

Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Tulcea bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă

Reducerea emisiilor de carbon în orașele din ITI Delta Dunării bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă

Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și partenerilor

- **Forma de constituire a solicitantului**

Apel municipii reședință de județ:

- Unitatea administrativ – teritorială municipiul Tulcea, definită conform OUG nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;
- Consorțiile administrative înființate conform Legii 375/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Parteneriate dintre Unitatea administrativ – teritorială Municipiul Tulcea cu comune din zona funcțională urbană (Z.F.U) a municipiului reședință de județ, aflate în vecinătatea teritorială a acestuia și/sau Unitatea administrativ-teritorială județul Tulcea.

Apel orașe:

- Unități administrativ-teritoriale orașe din arealul ITI DD, definite conform OUG nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;
- Consorțiile administrative înființate conform Legii 375/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Parteneriate dintre unitatea administrativ-teritorială orașul cu comune din zona funcțională urbană (Z.F.U) a orașului (din arealul ITI DD), aflate în vecinătatea teritorială a acestuia și /sau Unitatea administrativ-teritorială județul Tulcea.

Criteriile de eligibilitate a solicitantului se aplică și partenerului. Nu există restricții cu privire la numărul partenerilor. Liderul parteneriatului se va indica clar în toate documentele aferente proiectului. În scopul implementării proiectului, se poate constitui un parteneriat, prin încheierea unui Acord de Parteneriat.

Acordul de Parteneriat va stabili modalitatea de participare la cofinanțarea proiectului, atât pentru cheltuielile eligibile, cât și pentru cele neeligibile, modalitatea de cooperare între parteneri, atât în timpul cât și ulterior implementării proiectului, pe durata operării obiectivului de investiție. Partenerii vor respecta întru totul legislația specifică și cea generală, inclusiv pe cea în domeniul achizițiilor publice, a protecției mediului, egalității de șanse, nediscriminării și accesibilității pentru persoanele cu dizabilități.

- **Solicitantul/Membrii parteneriatului, precum și reprezentanții legali ai acestora, care își exercita atribuțiile de drept, îndeplinesc, condițiile de eligibilitate, respectiv nu se încadrează în situațiile de excludere prezentate în Declarația unică.**
- **Solicitantul detine un drept real asupra imobilului (clădire și teren), obiect al proiectului, precum și pe o perioadă de minim 5 ani de la efectuarea de AM a plății finale către beneficiar, pentru care poate fi acordat dreptul de execuție a lucrărilor de construcții, în conformitate cu legislația în vigoare (pentru proiectele care vizează lucrări pentru care este necesară obținerea autorizației de construire).**

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

Aceste drepturi asupra imobilelor de mai sus 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.

Se acceptă înscrierea provizorie în cartea funciară doar a dreptului de proprietate, cu condiția depunerii până la etapa de contractare a unui extras de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate, asupra imobilului. Nu se acceptă înscrierea provizorie a celorlalte drepturi reale.

Pentru proiectele de investiții publice pentru care este necesară obținerea autorizației de construire, solicitantul are obligația, în condițiile și la termenele din Ghidul solicitantului, în etapa de contractare, respectiv nu mai târziu de semnarea contractului de finanțare, de a face dovada unui drept real. În situația în care, în etapa de contractare, beneficiarul nu demonstrează că este titularul dreptului real solicitat de ghid, cererea de finanțare poate fi respinsă.

Notă! Pentru proiectele de investiții, bunurile imobile care fac obiectul cererii de finanțare trebuie să îndeplinească, în mod cumulativ, nu mai târziu de semnarea contractului de finanțare/emiterea deciziei de finanțare, după caz, următoarele condiții:

- a. să fie libere de orice sarcini sau interdicții incompatibile cu realizarea activităților proiectului;
- b. să nu facă obiectul unor garanții, cesionări și nici a unei alte forme de sarcini care ar putea afecta dreptul invocat;
- c. 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;
- d. să nu facă obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

Pentru elementele de mai sus, nu vor conduce la respingerea cererii de finanțare din procesul de evaluare, selecție și contractare.

Sunt premise acele limite ale dreptului de proprietate care nu sunt incompatibile cu realizarea activităților proiectului (de ex. servituți legale, servitutea de trecere cu piciorul etc).

Fiecare caz în parte va fi analizat la nivelul AM PR SE. Garanțiile reale asupra imobilelor (ex. ipoteca etc.) sunt considerate incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul PR SE 2021-2027.

În accepțiunea AM PR SE:

- 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.
- **solicitantul detine un drept 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, precum și pe o perioadă de minim 5 ani de la efectuarea de AM a plății finale către beneficiar (pentru activitățile/sub-activitățile care nu implică realizarea de lucrări de construire cu Autorizație de construire, conform prevederilor legale în vigoare).**

Pentru toate situațiile 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.

Perioada pentru care este conferit dreptul real/de folosință¹ 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 5 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.

- **Solicitantul/partenerii va trebui să dovedească că poate să asigure caracterul durabil al investiției în conformitate cu art. 65 din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1060/2021**

Perioada pentru care este conferit dreptul asupra imobilului obiect al proiectului solicitanților eligibili și/sau partenerilor acestora trebuie să fie acoperitoare pentru durată menționată la articolul 65 din RDC în vederea asigurării caracterului durabil al investiției, respectiv o perioadă de 5 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.

Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare din PR SE 2021-2027, pentru investiții în infrastructură, trebuie ca, în perioada de durabilitate:

- să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- să nu realizeze o modificare asupra calității date de dreptul real detinut asupra infrastructurii, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare;
- să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției. Aceste elemente constituie clauze de reziliere a contractelor de finanțare.

- **Solicitantul are capacitatea financiară de a asigura:**

- contribuția proprie la valoarea eligibilă a proiectului de minim 2% din valoarea totală a cheltuielilor eligibile ;
- finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului (inclusiv costurile conexe), unde este cazul;
- resursele financiare necesare implementării optime a proiectului în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile;
- resursele financiare necesare asigurării costurilor 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.

Criteriile de eligibilitate ale proiectului

- **Încadrarea proiectului și a activităților sale privind investițiile în acțiunile specifice sprijinite în cadrul Obiectivului Specific 2.8, Prioritatea 3 – O regiune cu emisii de carbon reduse**

Prin intermediul Obiectivului Specific 2.8 – *Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon* vor fi sprijinite activități specifice care dovedesc impact pozitiv semnificativ asupra reducerii emisiilor de CO₂, generate în

¹ Cu excepțiile stabilite de lege;

principal de transportul bazat pe combustibil fosil și managementul inefficient al transportului public la nivelul zonelor urbane din Regiunea de Dezvoltare Sud-Est, inclusiv arealul ITI Delta Dunării.

Acțiunile prevăzute vor contribui la dezvoltarea unui transport modern, eficient și accesibil la nivel urban sau de zonă urbană funcțională, dezvoltarea de coridoare de mobilitate urbana, cu accent pe infrastructuri de transport public, transport cu bicicleta, vehicule ecologice destinate transportului public, combustibili alternativi și spații pietonale sau semipietonale.

Coridorul de mobilitate urbană durabilă reprezintă o axa de circulație importantă, nouă sau în curs de reconfigurare, din rețeaua stradală care include cel puțin următoarele elemente: transport public cu bandă dedicată, piste pentru biciclete sau coridoare pietonale. Coridoarele de mobilitate au în vedere: intervenții în modernizarea/reabilitarea/extinderea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban de călători, crearea, modernizarea, reabilitarea, extinderea de benzi separate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători; configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe strazile urbane deservite de transportul public de călători, pentru prioritizarea transportului public de călători, cu bicicleta și pietonal, accesibilizarea infrastructurii de transport pentru toate categoriile de persoane.

Nicio activitate eligibilă nu trebuie văzută ca un scop în sine, 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 specific menționat. Se vor avea în vedere inclusiv cerințele cu privire la abordarea integrată a activităților și a proiectelor.

În situația în care nu este argumentată/justificată/evidențiată modalitatea în care subactivitățile²/activitățile individuale contribuie la atingerea obiectivului specific 2.8, acestea pot fi considerate ne-eligibile.

Activitățile vor avea următoarele obiective cumulative:

- îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană;
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Impactul activităților proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, studiul de trafic, instrumentele de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor, documentația tehnico-economică/studiul de oportunitate, cererea de finanțare etc.

Activitățile eligibile sprijinite sunt următoarele:

A. Investiții destinate modernizării/dezvoltării/extinderii sistemelor de transport public

Prin aceste activități, se urmărește îmbunătățirea transportului public local/zonal de călători, asigurarea condițiilor pentru creșterea calității, frecvenței și a eficienței acestuia, cu impact asupra reducerii utilizării autoturismelor.

A.1. Achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii, respectiv achiziționarea de autobuze cu zero emisii (electrice sau cu hidrogen), după caz

Prin această activitate, este eligibilă achiziționarea de mijloace de transport cu zero emisii, respectiv achiziționarea de autobuze cu zero emisii (electrice sau cu hidrogen), după caz.

² Singura excepție este reprezentată de subactivitatea *Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile* a infrastructurii rutiere în vederea configurării/reconfigurării infrastructurii rutiere cu benzi dedicate pentru transportul public;

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 auto³ 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.

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

Toate vehiculele de transport public achiziționate 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.

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

A.2. Dezvoltarea benzilor dedicate pentru transportul public, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători

Prin construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea unor benzi dedicate, separate fizic de restul traficului, pentru transportul public pe anumite trasee, se urmărește creșterea vitezei medii de deplasare a vehiculelor de transport public de călători și implicit reducerea timpului petrecut de acestea în trafic. Astfel, transportul public 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.

Această activitate de construire/modernizare/reabilitare/extindere a benzilor exclusive pentru mijloacele de transport public local/zonal de călători vizează construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului benzii dedicate și separarea fizică a acesteia de restul traficului rutier prin sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere.

Benzile exclusive se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor folosite pentru parcarele 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 dedicate 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.

³ 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.

Notă! În vederea construirii/modernizării/reabilitării/extinderii benzilor dedicate separate pentru transportul public de călători, sunt eligibile și activitățile de configurare/reconfigurare a infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transportul public de călători.

A.3. Construirea/modernizarea/extinderea autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele subactivități:

- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea clădirilor autobazelor;
- Construirea/reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta autobazei, inclusiv parări 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;
- Investiții care vizează sisteme de iluminat, cabină de pază, supraveghere video etc, după caz.

Prin realizarea acestei activități, în mod integrat cu alte activități, se urmărește îmbunătățirea calității transportului public local/ zonal de călători.

Este eligibilă activitatea de construire/modernizare/extindere/demolare clădiri cu funcție administrativă, în limita a 10% din valoarea investiției de baza pentru infrastructurile aferente autobazelor.

Notă! Această activitate trebuie să fie integrată cu alte activități eligibile complementare din Prioritatea 4 pentru a putea fi justificată contribuția acesteia la îmbunătățirea transportului public și la reducerea emisiilor de echivalent CO₂. Crearea/modernizarea autobazelor de transport public de călători județean/interjudețean etc. nu reprezintă o activitate/cheltuielă eligibilă prin Prioritatea 3.

A.4. Construirea/modernizarea stațiilor de transport public de călători, 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 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/orasului sau din ZUF (dar, care deservește municipiul reședință de județ /orasul), ce pot funcționa ca puncte intermodale de transfer al pasagerilor la transportul public local de persoane, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare.

În ceea ce privește realizarea stațiilor 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 care încep de la aceasta stație, parcare de tip „park and ride” (situate la intrările în localitate, nu în centrul acesteia), puncte de închiriere sau parcare de biciclete etc., în vederea descongestionării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiilor/orașelor eligibile.

Stațiile de transport public de călători vor avea o serie de facilități, adaptate în funcție de tipul stației, de ex: 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 bicicletelor etc, aceasta listă nefiind unde exhaustivă. De asemenea, sunt eligibile intervențiile privind îmbunătățirea accesului pietonal în zona stațiilor (mai exact,

construirea/modernizarea/reabilitarea trotuarelor), spații de parcare a mijloacelor de transport public urban.

Notă! Crearea/modernizarea stațiilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. poate reprezenta o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea 3, doar dacă sunt folosite în comun pentru transportul public local/zonal, cu respectarea celorlalte condiții de eligibilitate din ghid.

A.5. 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/zonal.

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 cadrul acestei activități este eligibilă activitatea de realizare/ achiziționare de aplicații software, pentru achiziționarea electronică a biletelor de transport public local.

A.6. 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, indiferent de localizarea acestora.

B. Investiții destinate transportului nemotorizat

B.1. Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete

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 indicatoare, sisteme separate de semaforizare, sisteme de numărare automată a utilizatorilor, sisteme CCTV de supraveghere a pistelor;
- Achiziționarea și instalarea de rasteluri pentru biciclete; construirea de parcaje pentru biciclete;
- Construirea / modernizarea / extinderea sistemului de iluminat public care deservește aceste piste de biciclete sau pistele / traseele pentru biciclete și pietoni, dar doar ca investiție integrată în investiția principală. Nu este eligibil iluminatul stradal-rutier care deservește partea carosabilă a străzilor.

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrările de construcții necesare aducerii la starea inițială/reabilitarea infrastructurii în zona delimitării pistelor pentru biciclete de partea carosabilă/infrastructura pentru pietoni, exclusiv în cazul pistelor de biciclete și a infrastructurii pentru pietoni obiect al proiectelor depuse la finanțare în cadrul apelului.

Piste/traseele pentru biciclete, construite/modernizate/extinse prin proiect:

- trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale și trebuie să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.

- vor avea o lăţime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranţă a fluxului estimat de biciclişti⁴. Lăţimea minimă prevăzută de dispoziţiile legale trebuie să excludă spaţiul ocupat de mobilierul stradal, stâlpi, copaci sau alte obiecte sau activităţi care restrâng spaţiul de circulaţie al pietonilor. Se va asigura o delimitare între traseele pentru biciclete şi spaţiul pietonal;
- trebuie să fie integrate într-o reţea urbană continuă, deja existentă sau propusă a fi creată prin proiecte complementare, care să ofere legături cu zonele de importanţă locală sau turistică ale municipiului reşedinţă de judeţ/municipiului/oraşului sau a conectării cu localităţile din ZUF, după caz.

Notă! Ca regulă generală, piste/traseele pentru biciclete nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor sau în detrimentul pietonilor. Dacă prin excepţie, condiţiile locale nu permit acest lucru, se va asigura păstrarea unui spaţiu suficient pentru fluxurile pietonale (în conformitate cu Ordinul nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane) şi a reglementării tehnice “Normativ privind adaptarea clădirilor civile şi spaţiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000”, aprobat prin Ordinul nr. 189 din 2013.

B.2. 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 achiziţionarea şi instalarea, după caz, a următoarelor facilităţi, fără ca lista să fie exhaustivă:

- Staţii de închiriere/chioşcuri de închiriere cu dotări specifice, biciclete, dotări pentru dispecerat de tip hardware şi software, rastele pentru biciclete etc.

Aceste facilităţi/sisteme se vor amplasa în zonele de referinţă ale municipiului reşedinţă de judeţ / municipiului / orasului / ZUF, care sunt deservite de piste/trasee pentru biciclete, această activitate fiind complementară cu activitatea B.1. de mai sus privind infrastructura de piste/trasee pentru biciclete. Capacitatea acestor sisteme va fi corelată cu prognozele din Studiul de trafic privind creşterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”.

B.3. Construirea /extinderea de zone şi trasee pietonale şi semi-pietonale

Această activitate se poate realiza doar împreună cu alte investiţii în infrastructura rutieră (piste de biciclete, benzi dedicate transportului public urban). De asemenea, nu este obligatoriu ca aceste zone/trasee pietonale construite/modernizate/extinse să facă parte din corpul drumurilor.

Pot fi considerate eligibile următoarele activităţi/sub-activităţi:

- Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale, unde traficul rutier va fi restricţionat, cu excepţia vehiculelor de aprovizionare şi de urgenţe;

Atenţie! Activitatea care vizează „Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” nu trebuie să fie văzută ca activitate de sine-stătătoare, ci trebuie să fie, în mod obligatoriu, integrată cu alte activităţi complementare şi să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor. Aceste investiţii nu trebuie să conducă la mutarea problemelor de trafic, nici în aria de studiu a proiectului, nici în alte zone ale municipiului/Z.F.U, din afara zonei de studiu a proiectului.

În cazul în care proiectele/activităţile care vizează „Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” nu îndeplinesc condiţia de eligibilitate cu privire la evitarea creşterii transportului cu autoturismele personale şi contribuie la mutarea problemelor de trafic în aria de studiu şi în afara acesteia, atunci acestea devin proiecte neeligibile.

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

- Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal, utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. – această activitate trebuie să fie însoțită de alte activități complementare.

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 gradului de confort al pietonilor (de ex. bolarzi), viteza mijloacelor de transport va fi redusă/limitată și vor fi eliminate parcările 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), identificate în PMUD.
- Amplasarea de panouri de informare și/sau indicatoare de orientare pentru traseele pietonale ale solicitantului;
- În cadrul traseelor/zonelor pietonale se poate instala mobilier urban și se poate construi/moderniza /extinde punctual iluminatul public aferent acestor trasee/zone, dar și pentru cele de biciclete (nu și iluminatul stradal-rutier care deservește partea carosabilă a străzilor), această sub-activitate contribuind la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport;
- Instalarea de sisteme de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone.

Se va avea în vedere raționalizarea utilizării traseelor/zonelor pietonale în alte scopuri decât cele pentru deplasarea pietonilor (de ex. nu pentru parcare, instalarea de terase, chioșcuri, panouri etc.). În cadrul acestei activități, sunt eligibile și lucrările de construcții necesare aducerii 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 reședință de județ/municipiului/orașului /ZUF.

C. Alte investiții privind mobilitatea în zona urbană

C.1. Construirea parcărilor de tip „park and ride” („parchează și călătorește cu transportul public”) în zone limitrofe cu acces la transportul public de calatori

Aceste parcări vor fi amplasate lângă stațiile capăt de linie de autobuze, situate în zone limitrofe ale localității, cu acces la transportul public de călători din municipiul reședință de județ/ municipiul/orașul sau din zona funcțională urbană, dar care să deservească tot municipiul reședință de județ/ municipiul/orașul.

În cadrul activității de construire a parcărilor de de tip „park and ride”, pe lângă construirea clădirii parcarii propriu-zise, sunt eligibile investițiile asociate acestora: sisteme de iluminat, cabină de pază, supraveghere video etc, după caz.

Activitatea de construire a parcărilor de transfer la transportul public, de tip „park and ride” va fi integrată în mod obligatoriu cu alte activități, de tipul: construire/modernizare de stații capăt de linie pentru transportul public de călători (la limita administrativ-teritorială a municipiului reședință de județ/municipiului/orașului) și construire /modernizare/ extindere traseelor pentru transportul

public, inclusiv achiziția de mijloace de transport public cu zero emisii, dacă este cazul. După caz, pot fi construite 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), reducerea cererii de locuri de parcare din zona centrală a municipiului reședință de județ/municipiului/orasului și reducerea emisiilor de GES din traficul rutier.

Notă! Nu sunt considerate eligibile parcarile:

- care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale;
- amplasate în zonele centrale sau semicentrale ale municipiilor.

C.2. Dezvoltarea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI)

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.

C.3. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - această activitate eligibilă vizează:

- Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști în corpul drumurilor, în zonele pietonale și semi-pietonale, în lungul pistelor pentru biciclete, trasee pietonale, parcuri de tip „park and ride” etc. Selecția speciilor de arbori și arbuști de către solicitant va trebui să ia în considerare următoarele aspecte: condițiile pedo-climatice ale zonei și gradul de adaptare a speciilor

propușe la aceste condiții, capacitatea specifică de retenție a CO₂ în cazul speciilor propușe, măsurile necesare pentru asigurarea calității peisajului urban. Astfel, pe lângă funcția principală de retenție a emisiilor de CO₂, acești arbori și arbuști plantați vor putea avea și funcția de ameliorarea a calității peisajului urban, prin umbrirea spațiilor publice, mai ales a celor destinate deplasărilor nemotorizate.

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

Atenție! Această activitate reprezintă o activitate auxiliară altor activități din Prioritatea 3. Dacă această activitate nu este parte a unei cereri de finanțare, cu o abordare integrată privind (re)organizarea mobilității urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă.

C.4. Alte activități

Toate activitățile de mai sus pot fi însoțite de următoarele activități:

- accesibilizarea infrastructurii de transport pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv persoanele cu nevoi speciale;
- 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.

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.

Mentionăm ca aceste activități sunt considerate a fi auxiliare investiției de bază, plafoanele de cheltuieli eligibile fiind de 15 % din total cheltuieli eligibile ale investiției de bază.

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 Priorității nr.3 - O regiune cu emisii de carbon reduse, 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.

D. Activități de cooperare teritorială (o cerere de finanțare nu poate fi realizată doar pentru aceste activități, fiind necesară includerea activităților de la punctul I și de la punctul II, dacă este cazul) – sunt eligibile: organizarea de study-visit (deplasări, realizarea de materiale de prezentare, înregistrări audio-video, servicii de traducere /traducție, alte costuri absolut necesare implementării activităților menționate) etc – pentru echipa de implementare a proiectului și factori decizionali din partea beneficiarilor/partenerilor.

Solicitantul de finanțare va prezenta o scurtă descriere a activităților de cooperare cu entități (organizații publice sau private) din Uniunea Europeană, a principalelor teme de interes în legătură cu obiectivul principal al proiectului. Entitățile la care se vor realiza activitățile de study-visit trebuie să

aibă competențe în domeniul mobilității urbane, nivelul acestora fiind similar sau superior și să aibă experiență în implementarea de politici/ proiecte în domeniu (de exemplu, o unitate administrativ - teritorială realizează un study - vizit la o unitate administrativ- teritorială de același nivel sau la un nivel teritorial superior). Nu sunt eligibile activitățile de realizare de studii, analize sau documentații tehnice.

Proiectele pot conține activități/subactivități integrate din toate cele 3 categorii de activități (A, B și C). Unele subactivități, cum sunt cele privind achiziția/instalarea panourilor de informare, a indicatoarelor de orientare, a elementelor pentru îmbunătățirea siguranței rutiere etc. pot fi complementare cu orice activitate din categoriile A, B sau C.

Nu sunt eligibile:

- subactivitățile/activitățile care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, în vederea descurajării utilizării transportului privat cu autoturisme;
- proiectele care urmăresc, în mod prioritar, fluidizarea traficului autoturismelor și reducerea congestiei acestora;
- proiectele care vor conduce, în mod prioritar, la încurajarea și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea transportului cu autoturismele (creșterea vitezei acestora, îmbunătățirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părții carosabile utilizate în mod prioritar de autoturisme etc).
- proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane;
- proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a trotuarelor/traseelor pietonale, fără piste de biciclete sau banda dedicată transportului public;
- subactivitățile/activitățile de construire/reabilitare/modernizare a pasajelor și podurilor, indiferent de destinația acestora (pietonal / biciclete / rutier / traseu dedicat pentru transportul public etc), dacă acestea nu fac parte dintr-un proiect / activitate de construire / reabilitare / modernizare a unui traseu pietonal/biciclete/transport public etc;
- proiectele care implica doar lucrări de întreținere, reparare și mentenanță a infrastructurii de mobilitate existentă;
- proiectele finalizate care potrivit art 2 al RDC, Regulamentul (UE) 2021/1060, pct 37, reprezintă proiectele care au fost încheiate în mod fizic sau implementate integral și pentru care toate plățile au fost efectuate de beneficiar, iar contribuția publică relevantă a fost plătită beneficiarilor.

- **Proiectul propus la finanțare este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă**

Solicitantul de finanțare depune PMUD odată cu prima cerere de finanțare, în vederea verificării conformității și admisibilității acestuia. PMUD se va depune și verifica o singură dată pentru fiecare solicitant de finanțare.

- **Proiectul finanțat nu trebuie să fie încheiat sau implementat integral (sa nu fie realizată recepția la terminarea lucrărilor) înainte de depunerea cererii de finanțare în cadrul PR SE 2021-2027, indiferent dacă toate plățile aferente au fost realizate sau nu de către beneficiar. (art. 63, al. 6 din Regulamentul al Parlamentului European și al Consiliului nr. 1060/2021.**

Nu sunt eligibile investițiile care au fost finalizate din punct de vedere fizic (ex. a fost efectuată recepția la terminarea lucrărilor) înainte de data 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.

Recepția la terminarea lucrărilor poate fi făcută și în perioada cuprinsă între data depunerii cererii de finanțare și data semnării contractului de finanțare, în condițiile respectării prevederilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului nr. 1060/2021, mai sus-menționate, și în măsura în care amânarea recepției s-a făcut cu respectarea prevederilor contractului de lucrări și a legislației specifice în domeniul recepției lucrărilor de construcții (Regulamentul din 14 iunie 1994 de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 273/1994, cu modificările și completările ulterioare).

Se va evita situația în care deși recepția la terminarea lucrărilor nu a fost realizată, investiția să fi fost finalizată înainte de depunerea cererii de finanțare. Tergiversarea efectuării recepției la terminarea lucrărilor numai pentru a asigura încadrarea în condițiile prezentelor apeluri de proiecte va conduce la respingerea cererii de finanțare depuse.

Recepția la terminarea lucrărilor nu trebuie amânată în afara termenului contractual și/sau legal în scopul încadrării în condițiile de eligibilitate prevăzute de Ghidul specific, fapt care poate conduce la încălcarea prevederilor reglementate prin Regulamentul nr.1060/2021, a legislației naționale în domeniul lucrărilor de construcție, precum și a principiului tratamentului egal și nediscriminatoriu în raport cu solicitanții de finanțare.

După data emiterii Ordinului de începere a lucrărilor, lucrările de intervenție/activitățile nu au beneficiat de fonduri publice din alte surse de finanțare, exceptând pe cele din fonduri proprii aferente contractului de lucrări ce face obiectul proiectului. Criteriul nu se aplică pentru lucrările de întreținere și reparații curente.

- **Referitor la infrastructura propusă prin prezenta cerere de finanțare, respectiv finanțarea pentru aceleași lucrări de intervenție/activități aferente operațiunii care sunt realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceleiași segment de infrastructură, altele decât cele ale solicitantului - aceasta nu a mai beneficiat de finanțare publică în ultimii 5 ani* și nu beneficiază/ nu va beneficia de fonduri publice din alte surse de finanțare.**

* a se vedea mai jos modalitatea de calcul a celor 5 ani în funcție de specificul proiectului, cu/fără lucrări începute.

Solicitantul se va asigura de evitarea dublei finanțări a lucrărilor de intervenție/activităților care au beneficiat de finanțare publică în ultimii 5 ani/care beneficiază de fonduri publice din alte surse de finanțare și a lucrărilor de intervenție/ activităților aferente operațiunii, propuse prin proiect.

Pentru proiectele fără lucrări începute

În această situație, în ultimii 5 ani de dinainte de data depunerii Cererii de Finanțare, imobilul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică pentru aceleași lucrări de intervenție/activități aferente operațiunii, care sunt realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceleiași segment de infrastructură, și nu s-a aflat în perioada de garanție pentru lucrările de intervenție/activitățile enumerate anterior. Așadar, solicitantul se va asigura, dacă este cazul, că s-a realizat recepția finală în cazul acelorași lucrări de intervenție/activități realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceleiași segment de infrastructură ca cele propuse prin proiect, înainte de începerea perioadei celor 5 ani.

Pentru proiectele cu lucrări începute

În această situație, în ultimii 5 ani înainte de data emiterii ordinului de începere a contractului de lucrări (emis obligatoriu după data de 1 ianuarie 2021), imobilul propus nu a mai beneficiat de finanțare publică pentru aceleași lucrări de intervenție/activități aferente operațiunii, care sunt

realizate asupra aceleiași infrastructuri/aceleiași segment de infrastructură, și nu s-a aflat în perioada de garanție pentru lucrările de intervenție/activitățile enumerate anterior.

După data emiterii ordinului de începere a lucrărilor, lucrările de intervenție/activitățile nu au beneficiat de fonduri publice din alte surse de finanțare, altele decât cele ale solicitantului.

De asemenea, proiectul propus nu beneficiază în prezent de fonduri publice din alte surse de finanțare, altele decât cele ale solicitantului.

Atenție! În cazul proiectelor care vizează infrastructuri/echipamente care vor fi operate de operatorul de transport (achiziția de autobuze electrice, crearea de autobaze/modernizare a acestora, stații de încărcare pentru autobuze etc) sau de către terțe părți după finalizare (sisteme de bike sharing/bike rental, infrastructură "park and ride" etc) demararea lucrărilor/comanda de echipamente trebuie să fie realizată/data după semnarea contractului de finanțare.

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

Solicitantul va declara asumarea acestor condiții în Declarația unică și va prezenta în etapa de contractare dovada rezilierii contractului și a rambursării debitelor. În caz contrar, proiectul va fi respins de la finanțare.

În vederea evitării dublei finanțări, solicitantul are obligația declarării pe proprie răspundere la momentul contractării, a nefinanțării proiectului și în cadrul altor programe ale Uniunii Europene pentru aceleași cheltuieli eligibile.

- **Încadrarea valorii proiectului în limitele valorilor minime și maxime ale finanțării nerambursabile**

Apel municipiul Tulcea

Finanțarea nerambursabilă minimă a proiectului: 500.000 euro;

Finanțarea nerambursabilă maximă a proiectului: 10.000.000 euro.

Apel orașe

Finanțarea nerambursabilă minimă a proiectului: 500.000 euro;

Finanțarea nerambursabilă maximă a proiectului: 1.500.000 euro.

- **Perioada de implementare a activităților proiectului nu depășește 31 decembrie 2029**

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

În conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 873/2022 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate 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, una dintre condițiile de eligibilitate a cheltuielilor se referă la angajarea și plata cheltuielilor în condițiile legii între 1 ianuarie 2021 și 31 decembrie 2029, cu respectarea perioadei de implementare stabilite prin contractul de finanțare.

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

- **Proiectul respectă principiile privind dezvoltarea durabilă, egalitatea de șanse, gen, nediscriminarea și accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități**

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

- legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul egalității de șanse, de gen, nediscriminării și accesibilității persoanelor cu dizabilități, înțelegând prin aceasta standardele minime prevăzute;
- legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului și eficienței energetice;
- Carta drepturilor fundamentale;
- Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități.

Egalitatea de șanse, de gen, nediscriminare și accesibilitate:

- a) Proiectul implementează măsuri în ceea ce privește egalitatea de șanse, nediscriminarea conform legislației naționale în vigoare în corelare cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.
- b) Proiectul prevede măsuri de accesibilizare a infrastructurii pentru persoanele cu dizabilități, în conformitate cu prevederile Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități (art. 9).

În conformitate cu art 4, litera f) din Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, solicitanții de finanțare vor avea în vedere inițierea sau promovarea cercetării și dezvoltării bunurilor, serviciilor, echipamentelor și facilităților concepute pe baza designului universal, care ar presupune o adaptare minimă și la cel mai scăzut cost, pentru a răspunde nevoilor specifice ale persoanelor cu dizabilități, să promoveze existența și să încurajeze utilizarea acestor bunuri, servicii, echipamente și facilități concepute pe baza designului universal, precum și să promoveze designul universal în elaborarea standardelor și instrucțiunilor.

Potrivit Convenției ONU, *design universal* înseamnă proiectarea produselor, mediului, programelor și serviciilor, astfel încât să poată fi utilizate de către toate persoanele, pe cât este posibil, fără să fie nevoie de o adaptare sau de o proiectare specializată. Design-ul universal nu va exclude dispozitivele de asistare pentru anumite grupuri de persoane cu dizabilități, atunci când este necesar.

În același timp, *adaptarea rezonabilă* înseamnă modificările și ajustările necesare și adecvate, care nu impun un efort disproporționat sau nejustificat atunci când este necesar într-un caz particular, pentru a permite persoanelor cu dizabilități să se bucure ori să își exercite, în condiții de egalitate cu ceilalți, toate drepturile și libertățile fundamentale ale omului.

Cadrul legal general privind accesibilitatea este dat de Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare, Capitolul IV *Accesibilitate*, art 61-71.

La acestea se adaugă legislația și normele de aplicare specifice, precum Legea nr. 232/2022 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, Ordonanța de Urgență nr. 112/2018 privind accesibilitatea site-urilor web și a aplicațiilor mobile ale organismelor din sectorul public ș.a.

Dezvoltare durabilă și eficiență energetică:

Proiectul prevede măsuri care conduc la respectarea cerințelor privind protecția mediului pentru promovarea dezvoltării durabile, care se referă la utilizarea surselor de energie curată, economie circulară, inclusiv prevenirea și reciclarea deșeurilor, prevenirea și controlul poluării asupra aerului, apei, solului, protecția resurselor de apă, protecția și conservarea biodiversității.

În cadrul Declarației unice, solicitantul declară că va respecta obligațiile prevăzute în legislația comunitară și națională în domeniul dezvoltării durabile, egalității de șanse, nediscriminării și accesibilității pentru persoanele cu dizabilități.

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

- **Proiectul integrează măsuri de adaptare la schimbările climatice și – dacă este cazul - măsuri de atenuare (compensare), respectând Orientările tehnice ale Comisiei Europene referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice**

Solicitantul își va asuma respectarea acestor aspecte în Declarația unică și va descrie în secțiunea relevantă din cererea de finanțare modul în care integrează măsuri de atenuare, respectiv adaptare la schimbările climatice, având în vedere informațiile cuprinse la Secțiunea 3.9 Teme orizontale din prezentul ghid și Orientările Comisiei Europene privind imunizarea la schimbările climatice.

Investițiile în infrastructură care au o durată de viață preconizată de cel puțin 5 ani trebuie să demonstreze imunizarea față de schimbările climatice în conformitate cu cerințele din *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)*.

Imunizarea la schimbările climatice este un proces care integrează măsuri de *adaptare* a schimbărilor climatice și – dacă este cazul - măsuri *atenuare (compensare)* de la schimbările climatice în dezvoltarea proiectelor de infrastructură.

Aceasta presupune:

- În etapa analizei de opțiuni* - integrarea în analiza și decizia asupra opțiunii preferate (pe lângă considerentele tehnice, economice, de mediu, etc.) și considerentele legate de impactul opțiunilor din punctul de vedere al atenuării și vulnerabilității față de schimbările climatice;
- În etapa detalierei/proiectării opțiunii preferate* – integrarea măsurilor adecvate pentru adaptarea și atenuarea (în măsura în care este necesară) la schimbările climatice.

Documentațiile tehnico economice trebuie să aibă integrate aspecte privind imunizarea la schimbările climatice în conformitate cu cerințele din *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)*.

- **Creșterea 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 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 cu cel mult 3 ani 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, nicio 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 toata perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

- **Pentru proiectele care propun investiții în transportul public, inclusiv sisteme de transport inteligente, sisteme e-ticketing, etc. care deservește transportul public, solicitantul de finanțare:**

a) are încheiat un contract de servicii publice de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/zonal în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 sau are o hotărâre de dare în administrare a gestiunii serviciului de transport public local/zonal;

sau

b) are publicat în JOUE anunțul de intenție privind procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/zonal în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;

sau

c) își asumă intenția de a încheia un contract de servicii publice în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 sau de a da în administrare serviciul de transport public până la finalizarea implementării proiectului (dar înainte de transferarea bunurilor ce fac obiectul proiectului către operatorul de transport/utilizator).

În cazul municipiilor ale căror sisteme de transport public sunt puse la dispoziția operatorilor (de către municipii/orașe sau prin mandatarea Asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal), se va prezenta ca anexă obligatorie în etapa de contractare sau în etapa de implementare un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/zonal de călători/hotărâre de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public, conform cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare, în vederea realizării prin intermediul Obiectivului specific 2.8 a următoarelor tipuri de investiții/activități:

- Achiziționarea de autobuze (electrice sau cu hidrogen);
- Crearea/extinderea traseelor de transport public electric;
- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea autobazelor aferente transportului public, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;
- Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”).

Asigurarea conformității contractelor de servicii publice de transport local/zonal de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se va realiza în următoarele etape, astfel:

La momentul depunerii Cererii de finanțare :

- A. În situația în care Contractele de delegare a gestiunii/ hotărârile de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public au fost încheiate în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, înainte de depunerea cererii de finanțare, solicitantii trebuie să prezinte:

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

- numele și adresa autorității competente
- tipul de atribuire vizat;
- serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă;

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

sau

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

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

c) Hotărârea de Consiliu Local al solicitantului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de aprobare a contractului de servicii publice (în conformitate cu prevederile legale în vigoare).

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

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

- numele și adresa autorității competente;
- tipul de atribuire vizat;
- serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă;

Sau

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

În etapa de implementare a contractului de finanțare –solicitantul are obligația de a depune contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători sau hotărârea de dare în administrarea a serviciului de transport public de călători, în funcție de tipul operatorului, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și avizele sau acordurile necesare, după caz, până la finalizarea implementării proiectului, dar înainte de transferarea bunurilor ce fac obiectul proiectului către operatorul de transport, în caz contrar AM poate dispune rezilierea și recuperarea sumelor plătite până la acel moment.

În etapa de durabilitate a contractului de finanțare - Pe perioada de implementare și a durabilității contractului de finanțare, beneficiarul are obligația de a publica anual pe website-ul oficial al

instituției, în conformitate cu dispozițiile art. 7 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un raport cumulativ care să cuprindă: obligațiile de serviciu public de transport de călători pentru fiecare tip de transport public prestat, operatorii selectați de serviciu public de transport de călători, procedura de atribuire utilizată, natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate operatorilor de serviciu public, plățile compensatorii acordate operatorilor, îndeplinirea de către operator a indicatorilor de performanță stabiliți prin contract etc.

Alte investiții, decât cele privind sistemele de transport public local/zonal de călători

Pentru alte investiții, decât cele privind sistemele de transport public local/zonal de călători, ce vor fi operate de către terțe părți după finalizare (alții decât solicitantul sau operatorul de transport), transmiterea către aceștia a dreptului de exploatare a infrastructurii/bunurilor create/modernizate/reabilite/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).

În această situație, se pot încadra următoarele activități:

- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete;
- Construirea parcarilor de transfer de tip „park and ride” etc.

Pe perioada de implementare (dacă este cazul) și durabilitate a contractului de finanțare, în situația în care aceste investiții de mai sus vor fi operate de către solicitant sau de serviciile de interes public local aflate în subordinea acestuia, veniturile colectate pe seama utilizării investiției (de ex. prin bilete/tarife, publicitate etc.) nu vor depăși 99% din cheltuielile de exploatare/mentenanță ale investiției ce face obiectul proiectului, pentru a nu fi încălcate regulile privind ajutorul de stat. De asemenea, este responsabilitatea solicitantului ca la nivelul acestuia să existe un mecanism de control și verificare a tuturor costurilor și veniturilor, în scopul stimulării eficienței și evitării creșterii artificiale a costurilor.

- **Proiecte generatoare de profit**

Proiectele finanțate în cadrul acestei priorități vor avea în vedere respectarea prevederilor principiului non-profitului, așa cum acesta este descris în art. 192 din Regulamentul CE nr. 1046/2018. În cazul proiectelor generatoare de profit, solicitantul va întocmi bugetul având în vedere acest aspect. Modul de calcul se regăsește în macheta de analiză și previziune financiară, model anexat ghidului.

În acest caz vor trebui îndeplinite condițiile pentru ca proiectele să nu fie supuse regulilor ajutorului de stat (sisteme de bike sharing/bike rental) sau să fie considerat ajutor de stat compatibil (achiziția de autobuze electrice, crearea de autobaze/modernizare a acestora, stații de încărcare pentru autobuze).

O serie de activități nu generează nici un fel de venituri, spre exemplu, investițiile din categoria: piste de biciclete și culoarele pietonale (trotuare), culoarele dedicate utilizării exclusiv transportului public, stațiile pentru transportul public și sistemele de management trafic.

Investițiile în autobuze electrice, autobaze cu stații de încărcare electrică, alte elemente de infrastructură dedicată vor conduce la stimularea utilizării transportului public, dar veniturile generate de bilete și abonamente nu vor acoperi cheltuielile legate de funcționarea sistemului, necesitând în continuare subvenții și compensări, în condițiile Regulamentului CE 1370/2007.

Pentru sistemele de închiriere biciclete, costurile de operare vor fi aliniate cu prețul de închiriere, având drept scop stimularea mobilității cu bicicleta.

- **Locul de implementare a proiectului** este situat în mediul urban sau în zona de intervenție definită în cadrul PMUD.
- **Proiectul include măsurile de comunicare și vizibilitate, conform cerințelor din Regulamentul (UE) 2021/1060, cu excepțiile stabilite prin HG 873/2022 privind 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.

- **Contribuția proiectului la realizarea obiectivelor Strategiei Integrate de Dezvoltare Durabilă Deltei Dunării și caracterul integrat al proiectului**

Operațiunile selectate vor demonstra caracterul integrat al proiectului și că respectă strategia teritorială menționată. Contribuția proiectului la realizarea obiectivelor SIDDDD și caracterul integrat al proiectului sunt aspecte analizate de către ADI ITI DD, care va elibera un aviz de conformitate în acest sens. Avizul de conformitate este un document ce trebuie depus de către solicitantul de finanțare, împreună cu cererea de finanțare.

Criterii de selecție

Total punctaj 100 puncte

Secțiunea I – total punctaj 90 puncte

- 1. Contribuția proiectului la realizarea Obiectivului Specific 2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (FEDR) – maxim 72 puncte**

1.1 Creșterea numărului utilizatorilor anuali ai transportului public nou sau modernizat – maxim 12 puncte

- a. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $\geq 20\%$ - 12 puncte
- b. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $\geq 10\% < 20\%$ - 8 puncte
- c. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $\geq 5\% < 10\%$ - 4 puncte
- d. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $< 5\%$ - 0 puncte

Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni și a punctajului aferent acesteia. Valorile sunt calculate în Studiul de trafic.

1.2. Creșterea numărului utilizatorilor anuali ai infrastructurii dedicate transportului cu bicicleta – maxim 12 puncte

- a. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate transportului cu bicicleta $\geq 40\%$ - 12 puncte
- b. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate transportului cu bicicleta $\geq 20\% < 40\%$ - 8 puncte
- c. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate transportului cu bicicleta $\geq 10\% < 20\%$ - 4 puncte
- d. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate transportului cu bicicleta $< 10\%$ - 0 puncte.

Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni și a punctajului aferent acesteia.

1.3. Activități de creare/extindere a infrastructurii pentru combustibili alternativi – 5 puncte

- a. Proiectul cuprinde măsuri de implementare a infrastructurii pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare/reîncărcare) - 5 puncte
- b. Proiectul nu cuprinde măsuri de implementare a infrastructurii pentru combustibili alternativi (puncte de realimentare / reîncărcare) - 0 puncte

Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni.

1.4. Stimularea transportului pietonal și /sau semi-pietonal – maxim 10 puncte

- a. Proiectul cuprinde activitati de construire /extindere de zone și trasee pietonale și/sau semi-pietonale – 10 puncte;
- b. Proiectul nu cuprinde activitati de construire /extindere de zone și trasee pietonale și/sau semi-pietonale - 0 puncte.

Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni.

1.5 Eficiența costurilor proiectului – maxim 10 puncte

- **Costul investiției este mai mic sau egal cu costul mediu (istoric) – maxim 10 puncte**

Costul mediu (istoric) luat în considerare pentru următoarele categorii de investiții: achiziționarea de autobuze electrice -50 locuri - 600.000 euro/buc; pentru achiziționarea de autobuze electrice -15 locuri - 340.000 euro/buc; pentru Infrastructura de transport - 427.000 euro/km; pentru construirea/modernizarea/extinderea autobazelor - 300 euro/mp; pentru costurile proiectului din punct de vedere al achiziționării și instalării stațiilor de reîncărcare/realimentare a autobuzelor electrice și pe hidrogen - 100.000 euro/buc; pentru construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete (ambele sensuri) - 220.000 euro/km; pentru construirea parcurilor de tip „park and ride” - 160 euro/mp. Mentionam ca aceste costuri includ TVA.

Punctajul acestui subcriteriu se încadrează între 0 și 10 puncte. În cazul în care costul investiției este mai mic sau egal cu costul mediu (istoric), se vor acorda 10 puncte pentru categoria de investiție respectivă. În cazul în care costul investiției se încadrează peste costul mediu (istoric) cu până la maxim 10% (inclusiv), se vor acorda 4 puncte pentru categoria de investiție respectivă. În cazul în care costul investiției se încadrează peste costul mediu (istoric) cu peste 10%, se vor acorda 0 puncte pentru categoria de investiție respectivă.

În cazul în care proiectul cuprinde mai multe categorii de investiții (pentru care au fost stabilite costuri medii (istorice)), calculul se va realiza după cum urmează:

- a) *Se va acorda punctaj fiecărei categorii de investiție (10, 4 sau 0 puncte în funcție de cum se situează costul categoriei de investiție respectivă față de costul mediu istoric menționat în cadrul acestui subcriteriu);*
- b) *Punctajul subcriteriului se va calcula ca medie aritmetică simplă dintre punctajele obținute de categoriile de investiții incluse în proiect (așa cum a fost prezentat la punctul a).*
- c) *Pentru punctajul subcriteriului, în situația în care rezultatul mediei aritmetice simple, este unul cu zecimale, în situația zecimalelor egale cu sau peste 5, se va rotunji în plus; în caz contrar, se va rotunji în minus.*

1.6 Contribuția proiectului la teme orizontale (suplimentar fata de prevederile legale) - maxim 16 puncte

- a. Proiectul utilizează tehnologii care țin cont de utilizarea judicioasă a resurselor naturale (spre ex.de apa) – 4 puncte;
- b. Proiectul prevede crearea de facilități/ infrastructuri/echipamente pentru accesul persoanelor cu disabilitati, pentru mai multe tipuri de disabilități (suplimentar față de minimul legislativ) - 4 puncte;
- c. Proiectul prevede achiziții verzi - 4 puncte;
- d. Proiectul prevede măsuri încadrate în categoria măsurilor suplimentare conform Anexei 12 la ghid, Metodologia privind imunizarea și abordarea DNSH - 4 puncte.

Referitor la punctul b) - se vor puncta proiectele care vor promova cercetarea și dezvoltarea, vor face cunoscută oferta și vor încuraja utilizarea de noi tehnologii, inclusiv tehnologii informatice și de comunicații, dispozitive de suport pentru mobilitate, dispozitive și tehnologii de asistare, adecvate persoanelor cu dizabilități, acordând prioritate tehnologiilor cu prețuri accesibile (art 4, litera g) din Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități.

Punctajul este cumulativ. În cazul în care proiectul nu răspunde cerințelor de la a/b/c/d, se va puncta cu 0 (zero) la opțiunea respectivă.

1.7 Complementaritatea cu alte investiții aflate în contractare/în implementare prin PRSE 2021-2027/alte surse/programe de finanțare; integrarea cooperării la nivel de proiect; măsuri de conștientizare a populației - maxim 7 puncte

- a. Proiectul este complementar cu cel puțin un proiect aflat în contractare/în implementare prin PRSE 2021-2027/alte surse/programe de finanțare care contribuie la îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, inclusiv cu proiecte din lista de proiecte prioritare aferentă SIDDDD/ scenariul optim selectat „A face ceva” al PMUD - 3 puncte;
- b. Proiectul vizează acțiuni de cooperare teritorială care contribuie la atingerea obiectivelor prevăzute în cadrul acestuia – 2 puncte;
- c. Solicitantul pune în aplicare măsuri de promovare și conștientizare a populației cu privire la activitățile proiectului, respectiv cu privire la utilizarea transportului public local și/sau a modurilor nemotorizate de transport - 2 puncte.

În cazul în care proiectul nu răspunde cerințelor de la a/b/c, se va puncta cu 0 (zero) la opțiunea respectivă. Punctajul este cumulativ.

2. Gradul de pregătire/maturitate al proiectului – 18 puncte

- a. Posibilitatea de emitere a Ordinului de începere a lucrărilor (procedura de achiziție finalizată cu contract de lucrări adjudecat sau contract de lucrări semnat) - 18 puncte;
- b. Documentație tehnico-economică la nivel de Proiect tehnic – 15 puncte;
- c. Documentație tehnico-economică - faza DTAC și Autorizație de construire emisă – 10 puncte;
- d. Solicitantul a lansat la data depunerii cererii de finanțare procedura de achiziție a serviciilor de elaborare Proiect Tehnic – 5 puncte;
- e. Documentația tehnico-economică este la nivel de SF/DALI - 0 puncte.

sau

(în cazul proiectelor care prevăd doar achiziție de echipamente):

- a. Procedura de achiziție finalizată cu contract de achiziție echipamente adjudecat sau contract de furnizare semnat - 18 puncte;
- b. Procedura de achiziție echipamente în derulare – 9 puncte;
- c. Procedura de achiziție echipamente nu a fost demarată - 0 puncte.

Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure ipoteze și a punctajului aferent acesteia.

SECȚIUNEA II (Notarea cu 0 a unui criteriu sau a unei opțiuni duce la respingerea proiectului) - 10 puncte.

3. Calitatea documentației tehnico-economice/studiului de oportunitate, după caz (studiul de oportunitate în cazul proiectelor care implică doar achiziția de echipamente) – 0/1

- a. Documentația tehnică (SF/DALI sau PT) este conformă (conform Grilei de verificare a conformității administrative a doc teh) – 1 punct;
- b. Documentația tehnică (SF/DALI sau PT) nu este conformă (conform Grilei de verificare a conformității administrative a doc teh) – 0 puncte;

sau

- a. Studiul de oportunitate îndeplinește cerințele de calitate (conform Grilei de verificare a calității studiului de oportunitate) – 1 punct;
- b. Studiul de oportunitate nu îndeplinește cerințele de calitate (conform Grilei de verificare a calității studiului de oportunitate) - 0 puncte.

Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure ipoteze și a punctajului aferent acesteia, dacă se va puncta cu 0 atunci proiectul va fi respins din procesul de evaluare și selecție

4. Bugetul proiectului – 0/3

- a. Costurile sunt realiste (corect estimate), suficiente și necesare pentru implementarea proiectului (Costurile pe unitatea de resurse utilizate sunt realiste și justificate de către solicitant prin citarea unor surse independente și verificabile (statistici oficiale, preturi standard etc.) sau prin rezultatele unei cercetări de piață efectuate de solicitant – 0/1;
- b. Bugetul este complet și corelat cu activitățile prevăzute, cu resursele materiale implicate în realizarea proiectului, adică: nu există mențiuni în secțiunile privind activitățile, resursele și rezultatele anticipate din cererea de finanțare care nu au acoperire într-un subcapitol bugetar / linie bugetară; de asemenea, nu există subcapitol bugetar / linie bugetară fără corespondență în secțiunile privind activitățile, resursele și rezultatele – 0/1;
- c. Cheltuielile au fost corect încadrate în categoria celor eligibile sau neeligibile, iar pragurile pentru anumite cheltuieli au fost respectate conform Ghidului solicitantului. Bugetul este corelat cu devizul general și devizele pe obiecte. Exista corelare între buget și sursele de finanțare. Lista de echipamente și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile (dacă este cazul), este corelată cu costurile cuprinse în cadrul liniilor bugetare. Toate elementele cuprinse în lista de lucrări/servicii/ echipamente sunt clar identificate și detaliate. Achiziționarea lucrărilor/serviciilor/ echipamentelor prevăzute în proiect este necesară și oportună, conform obiectivelor proiectului – 0/1.

Notarea cu 0 (zero) a oricărei opțiuni a, b sau c, va conduce la respingerea proiectului.

5. Capacitatea operationala a solicitantului si sustenabilitatea investitiei - 0/3

- a. Solicitantul dovedește capacitatea de a asigura menținerea, întreținerea, funcționarea și exploatarea investiției după încheierea proiectului și încetarea finanțării nerambursabile, pe toată durata de valabilitate a contractului de finanțare și după expirarea valabilității acestuia și identifică toate aspectele aferente sustenabilității proiectului referitoare la sustenabilitatea instituțională (structura funcțională destinată managementului), operațională (planul de mentenanță cu lucrările specifice) și financiară. Solicitantul are o strategie clară pentru monitorizarea implementării proiectului, există o clară repartizare a sarcinilor în acest sens, proceduri și un calendar al activităților de monitorizare – 0/1;
- b. Solicitantul identifică și detaliază posibilele riscuri în implementarea proiectului iar mecanismele de gestionare sunt clar definite și corespunzătoare. Obiectivele proiectului sunt clare și pot fi atinse în perspectiva realizării proiectului. Activitățile proiectului sunt clar identificate și detaliate și strâns corelate în cadrul calendarului de realizare, cu atribuțiile membrilor echipei de proiect și cu planificarea achizițiilor publice. Planificarea activităților (claritatea și fezabilitatea planului de acțiune al proiectului) este logică și fezabilă din perspectiva realizării acesteia. Rezultatele proiectului și indicatorii de realizare sunt corelați cu activitățile și țintele stabilite și sunt fezabile. Rezultatele sunt formulate în termeni cuantificabili, măsurabili și verificabili – 0/1
- c. Investiția este sustenabilă, proiecțiile veniturilor și cheltuielilor sunt realiste, fundamentate pe date corecte și surse verificabile - 0/1.

Notarea cu 0 (zero) a oricărei opțiuni a, b sau c, va conduce la respingerea proiectului.

6. Respectarea principiilor orizontale privind promovarea dezvoltării durabile, a egalității de șanse, de gen, nediscriminării și accesibilității persoanelor cu dizabilități (conformarea cu prevederile legale) – 0/1

- a. măsuri privind promovarea dezvoltării durabile;
- b. măsuri privind promovarea a egalității de șanse, de gen, nediscriminării și accesibilității persoanelor cu dizabilități;

- c. măsuri privind respectarea principiului DNSH ("Do not significant harm" - "A nu prejudicia în mod semnificativ")

Solicitantul fundamentează și probează cu documente relevante respectarea principiilor orizontale conform ghidului specific (se va nota în baza informațiilor incluse în cererea de finanțare, la secțiunea dedicată, precum și în anexele ei și în documentele relevante anexate și se va urmări care sunt măsurile de conformare ale solicitantului pentru respectarea condițiilor legale în vigoare privind temele orizontale, respectarea prevederilor/obligațiilor legale în vigoare privind temele orizontale, inclusiv DNSH (conform Anexa 12 din ghid)). Pentru a obține 1 punct la acest criteriu, proiectul trebuie să îndeplinească cumulativ cerințele de la a, b și c. În cazul în care nu se îndeplinesc toate cele 3 cerințe, criteriul se va puncta cu 0 (zero). Notarea cu 0 (zero) la acest criteriu, va conduce la respingerea proiectului.

7. Proiectul este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă – 0/1

- a. Proiectul este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - 1 punct;
b. Proiectul nu este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă - 0 puncte.

Notarea cu 0 (zero) la acest criteriu va conduce la respingerea proiectului.

8. Proiectul are avizul ADI ITI Delta Dunării privind contribuția acestuia la realizarea obiectivelor Strategiei ITI Delta Dunării și caracterul integrat al proiectului - 0/1

- a. Proiectul are avizul ADI ITI Delta Dunării privind contribuția acestuia la realizarea obiectivelor Strategiei ITI Delta Dunării și caracterul integrat al proiectului – 1 punct
b. Proiectul nu are avizul ADI ITI Delta Dunării privind contribuția acestuia la realizarea obiectivelor Strategiei ITI Delta Dunării și caracterul integrat al proiectului – 0 puncte.

Punctarea subcriteriului se face prin selectarea unei singure ipoteze și a punctajului aferent acesteia (a sau b), dacă se va puncta cu 0 atunci proiectul va fi respins din procesul de evaluare și selecție.