



**MINISTERUL FONDURILOR EUROPENE**

***AUTORITATEA DE MANAGEMENT PENTRU  
PROGRAMUL OPERAȚIONAL SECTORIAL „TRANSPORT”***

***Document Cadru de Implementare a  
Programului Operațional Sectorial  
„Transport”***

***2007-2013***



Versiunea 10  
Iunie 2015

## CUPRINS

<b>Definiții și abrevieri</b>	<b>3</b>
<b><i>I. INTRODUCERE</i></b>	<b>5</b>
<b><i>II. DESCRIEREA DOMENIILOR MAJORE DE INTERVENȚIE</i></b>	<b>8</b>
<b>II.1 Axa Prioritară 1 - Modernizarea și dezvoltarea rețelei centrale TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE</b>	<b>8</b>
<b>II.1.1 Domeniul major de intervenție 1.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T</b>	<b>9</b>
<b>II.1.2 Domeniul major de intervenție 1.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul rețelei centrale TEN-T și dezvoltarea transportului feroviar de călători, inclusiv via rețeaua de transport cu metroul în orașul București</b>	<b>15</b>
<b>II.1.3 Domeniul major de intervenție 1.3 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul rețelei centrale TEN-T și a canalelor navigabile</b>	<b>21</b>
<b>II.2 Axa Prioritară 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport</b>	<b>27</b>
<b>II.2.1 Domeniul major de intervenție 2.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale</b>	<b>28</b>
<b>II.2.2 Domeniul major de intervenție 2.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători și dezvoltarea transportului cu metroul.</b>	<b>34</b>
<b>II.2.3 Domeniul major de intervenție 2.3 – Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime</b>	<b>40</b>
<b>II.2.4 Domeniul major de intervenție 2.4 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian</b>	<b>46</b>
<b>II.3 Axa Prioritară 3 - Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</b>	<b>51</b>
<b>II.3.1 Domeniul major de intervenție 3.1 – Promovarea transportului inter-modal</b>	<b>51</b>
<b>II.3.2 Domeniul major de intervenție 3.2 – Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport</b>	<b>56</b>
<b>II.3.3 Domeniul major de intervenție 3.3 – Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului</b>	<b>62</b>

<b>II.4 Axa Prioritară 4 - Asistență Tehnică</b>	<b>67</b>
<b>II.4.1 Domeniul major de intervenție 4.1 – Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST</b>	<b>68</b>
<b>II.4.2 Domeniul major de intervenție 4.2 – Sprijin pentru informare și publicitate privind POST</b>	<b>72</b>
<b><i>III. PLANUL FINANCIAR</i></b>	<b>76</b>
<b><i>IV. SISTEMUL DE IMPLEMENTARE</i></b>	<b>81</b>
<b>IV.1. Principalele organisme implicate în gestionarea și implementarea POS Transport</b>	<b>81</b>
<b>IV.2. Principiile și etapele procesului de evaluare/ selecție a proiectelor finanțate prin POS Transport</b>	<b>82</b>
<b>IV.3. Procedura de modificare a Documentului Cadru de Implementare a POS Transport</b>	<b>83</b>
<b><i>ANEXĂ</i></b>	<b>84</b>

## Definiții și abrevieri

**Autoritate de Management pentru POS Transport** – organismul public care asigură gestionarea asistenței financiare din instrumentele structurale pentru investiții prioritare de transport. Conform HG nr. 497/2004, Ministerul Transporturilor, prin Direcția Generală Managementul Fondurilor Externe, îndeplinește rolul de Autoritate de Management pentru Programul Operațional Sectorial Transport.

**Axă Prioritară** – una dintre prioritățile strategiei din cadrul unui program operațional, care cuprinde un grup de acțiuni strategice strâns legate între ele și care au obiective specifice măsurabile.

**Domeniu Major de Intervenție** – una dintre acțiunile strategice prevăzute în cadrul unei axe prioritare a POS Transport care cuprinde un grup de operațiuni asemănătoare.

**Operațiune** – un proiect sau un grup de proiecte selectate de AM POST în conformitate cu criteriile de selecție stabilite pentru POST, care odată implementate conduc la realizarea obiectivelor acțiunilor strategice.

**Proiect** – grup integrat de activități necesare și suficiente pentru atingerea unui obiectiv unic, în perioada de timp stabilită, de către o structură definită, în condițiile respectării legislației comunitare și naționale aplicabile, definite de beneficiar prin completarea unei cereri de finanțare a respectivului grup de activități prin POST.

**Proiect major** – proiectul cu o valoare totală mai mare de 50 milioane EUR (în cadrul POST).

**Cadrul Strategic Național de Referință** – document strategic de referință pentru programarea Fondurilor Structurale și de Coeziune în România în perioada 2007-2013.

**Contract de Finanțare** – document care reglementează relația dintre Autoritatea de Management și beneficiar pe perioada de implementare a unui proiect, stabilind drepturile și obligațiile fiecăruia cu privire la proiectul respectiv.

**Comitet de Monitorizare pentru POS Transport** – organismul care asigură urmărirea eficacității și calității implementării asistenței comunitare, modul de utilizare și impactul acesteia, cu respectarea prevederilor comunitare în materie.

**Indicator** – cuantificarea unui obiectiv ce trebuie îndeplinit, o resursă mobilizată, un efect obținut; un indicator trebuie să aibă o definiție, o valoare de bază, o țintă și o unitate de măsură.

**Program Operațional Sectorial Transport** – document strategic aprobat de Comisia Europeană pentru finanțarea de investiții în domeniul transporturilor, identificat ca sector prioritar în Cadrul Strategic Național de Referință.

**Regulament de Implementare** – Regulamentul Comisiei nr. 1828/2006, care stabilește reguli pentru implementarea Regulamentului Consiliului nr. 1083/2006 și a Regulamentului 1080/2006 privind Fondul European pentru Dezvoltare Regională.

**Regulament General** – Regulamentul General al Consiliului Uniunii Europene nr. 1083/2006, care stabilește prevederi generale privind FEDR, FSE și FC și care abrogă Regulamentul 1260/1999.

AA	Autoritatea de Audit
ACIS	Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale
ACP	Autoritatea de Certificare și Plată
AM	Autoritate de Management
AM POST	Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial Transport
AT	Asistență Tehnică
B	Beneficiar
CE	Comisia Europeană
CMPOST	Comitetul de Monitorizare al Programului Operațional Sectorial Transport
CSNR	Cadrul Strategic Național de Referință
DCI	Document Cadru de Implementare
DMI	Domeniu Major de Intervenție
FC	Fondul de Coeziune
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
FSE	Fondul Social European
GL	Grup de Lucru
HG	Hotărârea Guvernului
IFI	Instituții Financiare Internaționale
IS	Instrumente Structurale
OSCC	Orientările Strategice Comunitare privind Coeziunea
PND	Planul Național de Dezvoltare 2007-2013
POR	Program Operațional Regional
POS	Program Operațional Sectorial
POST	Programul Operațional Sectorial Transport
TEN-T	Rețeaua Transeuropeană de Transport (Trans European Network – Transport)
UE	Uniunea Europeană

## I. INTRODUCERE

Documentul Cadru de Implementare (DCI) a Programului Operațional Sectorial Transport 2007-2013, este un document de programare elaborat de Autoritatea de Management pentru POST stabilită la nivelul Ministerului Fondurilor Europene.

DCI furnizează principalilor actori implicați (beneficiari, autorități publice, sindicate, societatea civilă, alte părți interesate și publicului în general) o imagine mai detaliată a scopului și structurii POST.

**Scopul DCI POST este de a prezenta, în principal, beneficiarilor:**

- **o descriere detaliată a domeniilor majore de intervenție pentru fiecare axă prioritară din POST,**
- **defalcarea fondurilor pe fiecare domeniu major de intervenție,**
- **principiile privind depunerea cererilor de finanțare, criteriile de selecție și procedura de evaluare,**
- **indicatorii de monitorizare și evaluare a POST,**
- **sistemul de management și control,**
- **procedura de modificare a DCI.**

POST este instrumentul elaborat pe baza obiectivelor Cadrului Strategic Național de Referință (CSNR), stabilind prioritățile, obiectivele și alocarea fondurilor pentru dezvoltarea sectorului de transporturi din România. Bugetul total al POST pentru perioada de programare 2007-2013 este de aproximativ 5,3 miliarde EURO, reprezentând aproximativ 23% din totalul fondurilor alocate României pe baza CSNR, pentru perioada mai sus amintită. Din această sumă, 4,57 miliarde EURO reprezintă contribuția financiară din partea Comunității, în timp ce co-finanțarea națională va totaliza aproximativ 806 milioane EURO. Finanțarea comunitară va proveni din Fondul de Coeziune și Fondul European de Dezvoltare Regională.

Prima versiune a Programul Operațional Sectorial Transport a fost aprobat prin , nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2012) 5647/09.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 92847/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675/29.10.2014.

POST are la bază legislația Uniunii Europene (Regulamentele (CE) Nr. 1080/2006, (CE) Nr. 1083/2006, (CE) Nr. 1084/2006) ce stabilește prevederile aplicabile pentru Fondul de Coeziune, Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul Social European pentru perioada de programare 2007-2013.

În plus, POST este în coerență cu Orientările Strategice Comunitare pentru Coeziune (Decizia Consiliului Nr. 2006/702/CE), precum și cu legislația națională relevantă în domeniul politicii de transport, achiziției de terenuri, achizițiilor publice, finanțărilor publice etc.

Totodată, în paralel cu POST, în cadrul aceleiași perioade de programare au fost elaborate Programul Operațional Regional și Programul Național de Dezvoltare Rurală, programe ce, complementar POST, se adresează infrastructurii de transport locale, respectiv rurale.

Coerența este de asemenea asigurată și între POST și Planul de Amenajare a Teritoriului Național aprobat prin Legea Nr. 363/2006 – Secțiunea Transport. Conceptul strategic de *Dezvoltare spațială și integrare în structurile teritoriale europene 2007-2025*, care vizează integrarea cu

structurile teritoriale europene, este în curs de elaborare și are în vedere POST ca document de referință. Toate aceste programe se integrează într-o strategie comună de dezvoltare în vederea realizării unui sistem de transport coerent, asigurând coeziunea spațială și interoperabilitatea cu sistemele de transport ale Uniunii Europene, pentru rețele de transport naționale, regionale (locale) și rurale.

Strategia POST este în concordanță cu Programul de Guvernare și ca angajament al autorităților din România va trebui de asemenea, să fie asigurată aceeași viziune strategică și în următoarele programe de guvernare. Toate fondurile de investiții atrase în sectorul transporturi, inclusiv IFI și împrumuturile de la băncile comerciale, vor contribui eficient la îndeplinirea obiectivelor complementare.

Ținând cont de necesitatea României de a reduce disparitățile de dezvoltare economică și socială comparativ cu celelalte state membre ale Uniunii Europene, precum și de faptul că un sistem de transport eficient, durabil, flexibil și sigur poate fi considerat o precondiție esențială pentru dezvoltarea economică, coroborat cu angajamentul de a dezvolta rețeaua TEN-T și proiectele prioritare TEN-T, **obiectivul global** al Programului Operațional Sectorial Transport (POST) **este de promova un sistem de transport durabil în România, care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri cu un nivel de servicii la standarde europene, la nivel național, european, între și în cadrul regiunilor din România.**

De asemenea, obiectivele specifice urmăresc:

- Promovarea în România a transporturilor internaționale și de tranzit pentru persoane și mărfuri, asigurând conexiuni eficiente pentru Portul Constanța, precum și transportul de tranzit dinspre Uniunea Europeană către sud, prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T, aplicând măsurile necesare pentru protecția mediului.
- Promovarea transportului eficient al persoanelor și mărfurilor între regiunile din România, precum și transferul din zonele mai îndepărtate către axele prioritare de transport, prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor TEN-T și naționale, conform principiilor de dezvoltare durabilă.
- Promovarea dezvoltării unui sistem de transport echilibrat pe moduri, bazat pe avantajul competitiv al fiecărui mod de transport, încurajând dezvoltarea transportului feroviar, naval și intermodal.
- Sprijinirea dezvoltării durabile a transporturilor prin minimizarea efectelor adverse ale activității de transport asupra mediului și prin creșterea siguranței traficului și a sănătății publice.

Modernizarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport va conduce direct la creșterea competitivității produselor și aprovizionarea serviciilor, în sectoarele cheie ale economiei și în cadrul tuturor regiunilor din România. Impactul global va conduce în general la îmbunătățirea activității economice în România.

Pentru a realiza obiectivul POST, fondurile Uniunii Europene și cele de la Bugetul de stat sunt prevăzute a fi alocate sectorului transport în vederea implementării următoarelor axe prioritare:

1. Modernizarea și dezvoltarea rețelei centrale TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE
2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport
3. Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor
4. Asistență Tehnică

Fiecare axă prioritară din cadrul POST este finanțată, fie din Fondul de Coeziune, fie din Fondul European de Dezvoltare Regională, dar nu din ambele, și cuprinde una sau mai multe operațiuni. Pentru fiecare axă prioritară au fost identificate domeniile majore de intervenție.

Tabelul următor prezintă o descriere succintă a axelor prioritare și a domeniilor majore de intervenție.

<b><u>Lista axelor prioritare și domeniilor majore de intervenție</u></b>		
<b><u>Axe Prioritare POST</u></b>	<b><u>Contributie UE</u></b>	<b><u>Domenii majore de intervenție</u></b>
<b>Axa Prioritară 1</b>  Modernizarea și dezvoltarea rețelei centrale TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE	FC	<b>1.1</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T
		<b>1.2</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul rețelei centrale TEN-T, și dezvoltarea transportului feroviar de călători, inclusiv via rețeaua de transport cu metroul în orașul București
		<b>1.3</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul rețelei centrale TEN-T și a canalelor navigabile
<b>Axa Prioritară 2</b>  Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport	FEDR	<b>2.1</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale
		<b>2.2</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători și dezvoltarea transportului cu metroul.
		<b>2.3</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime
		<b>2.4</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian
<b>Axa Prioritară 3</b>  Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor	FEDR	<b>3.1</b> Promovarea transportului inter-modal
		<b>3.2</b> Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport
		<b>3.3</b> Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului
<b>Axa Prioritară 4</b>  Asistență Tehnică	FEDR	<b>4.1</b> Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST
		<b>4.2</b> Sprijin pentru informare și publicitate privind POST



## II. DESCRIEREA DOMENIILOR MAJORE DE INTERVENȚIE

### II.1. Axa Prioritară 1 - Modernizarea și dezvoltarea rețelei centrale TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE

Această prioritate are ca scop întărirea coeziunii teritoriale între România și statele membre ale UE prin reducerea semnificativă a timpilor de deplasare cu îmbunătățirea siguranței și calității serviciilor spre destinațiile principale, la nivel național și European, atât pentru pasagerii cât și pentru bunuri, de-a lungul rețelei centrale TEN-T

Dezvoltarea rețelei de transport trans-european (TEN-T) reprezintă un obiectiv principal al Politicii Europene de Transport și al Politicii Europene de Coeziune, dar în aceeași măsură și al politicii naționale de transport. Un interes major se va acorda în special axelor prioritare TEN-T și proiectelor prioritare de pe rețeaua TEN-T.

România este traversată de 3 foste axe prioritare TEN-T și anume:

- Axa TEN-T nr.7 (infrastructură rutieră) cu două ramuri:
  - Ramura nordică: Nădlac – Lugoj – Sibiu – București – Constanța,
  - Ramura sudică: Lugoj – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat cu varianta Simian – Maglavit
  
- Axa TEN-T nr.22 (infrastructură feroviară) cu două ramuri:
  - Ramura nordică: Curtici – Arad – Brașov – București – Constanța,
  - Ramura sudică: Arad – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat
  
- Axa TEN-T nr.18 (infrastructură navală):
  - Fluviul Dunărea

Conform *Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului european și al consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE* axele prioritare TEN-T s-au transformat în rețeaua centrală TEN-T.

Această axă prioritară a POST se va focaliza pe construcția de autostrăzi (afere rețelei centrale TEN-T), pe modernizarea infrastructurii feroviare, dezvoltarea transportului feroviar de călători inclusiv via dezvoltarea rețelei de transport cu metroul în orașul București, și introducerea sistemului ERTMS nivelul II (Axa TEN-T nr. 22), precum și pe îmbunătățirea condițiilor de navigație în transportul fluvial (Axa TEN-T nr. 18).

Ținând cont de scopul acestei axe prioritare, 3 domenii majore de intervenție sunt avute în vedere:

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T.
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul rețelei centrale TEN-T , și dezvoltarea transportului feroviar de călători, inclusiv via rețeaua de transport cu metroul în orașul București Modernizarea și
- dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul rețelei centrale TEN-T și a canalelor navigabile interioare.

## **II.1.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T**

### **II. 1.1.1 Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează unui singur beneficiar și anume Compania Națională de Drumuri Naționale și Autostrăzi din România, concesionara întregii infrastructuri rutiere naționale din România.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura rutieră situată pe traseul rețelei centrale TEN-T,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea drumurilor naționale, construcția de variante ocolitoare și/sau autostrăzi pe traseul rețelei centrale TEN-T, precum și a supervizării acestora.
- finanțarea modernizării legăturilor directe și indirecte cu rețeaua centrală TEN-T, cu o lungime a tronsonului nu mai mare de 100 km, care vor face parte din viitoarea rețea centrală TEN-T

AM POST și CN ADNR S.A. au conlucrat, la momentul elaborării POS-T, pentru identificarea unui portofoliu strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST, care se regăsește în Anexă.

### **II.1.1.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T ;  
Pregătirea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere de-a lungul rețelei centrale TEN-T

### **II.1.1.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul rețelei centrale TEN-T;
- Supervizarea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul rețelei centrale TEN-T;
- Lucrări de modernizare a drumurilor naționale, construcția variantelor ocolitoare și a autostrăzilor pe traseul rețelei centrale TEN-T;
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul rețelei centrale TEN-T (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor);

### **II.1.1.4. Categoriile de cheltuieli eligibile**

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;

- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

#### II.1.1.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR /FSE

Nu se aplică.

#### II.1.1.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FC)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Buget local	Alte surse publice	Total	
2007	133.869.152	113.788.779	20.080.373	0	0	20.080.373	0
2008	191.428.269	162.714.029	28.714.240	0	0	28.714.240	0
2009	221.832.048	188.557.241	33.274.807	0	0	33.274.807	0
2010	309.281.624	262.889.380	46.392.244	0	0	46.392.244	0
2011	341.191.337	290.012.637	51.178.700	0	0	51.178.700	0
2012	378.411.915	321.650.128	56.761.787	0	0	56.761.787	0
2013	523.166.743	444.691.732	78.475.011	0	0	78.475.011	0
<b>TOTAL</b>	<b>2.099.181.088</b>	<b>1.784.303.926</b>	<b>314.877.162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>314.877.162</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.1.1.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	100 %
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

### **II.1.1.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - CN ADNR S.A.

### **II.1.1.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

### **II.1.1.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015.**

Totuși, se recomandă ca CN ADNR S.A. să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență CN ADNR S.A. pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare sau pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa CN ADNR S.A. în perioada 12.07.2007 – 31.12.2015, însă se recomandă ca CN ADNR S.A. să se consulte informal cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

### **II.1.1.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă.

### **II.1.1.12 Criterii de eligibilitate și evaluare / selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### **Criteria de evaluare**

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore

### **II.1.1.13 Indicatori de monitorizare și evaluare**

#### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Lungime de drum nou construit TEN-T (km)	0	2006						34,450	34,450	66,70	372,945
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Valoarea timpului economisit pentru pasageri și mărfurile transportate pe drumurile nou construite și reabilitate – infrastructura rutiera (Mln. Euro/an)	0	2006						19,5	19,7	158,2	628,1
Proiecte prioritare	0	2006									80%

TEN –T realizate - infrastructura rutiera (%)												
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Indicatorii de mediu vor fi urmăriți la nivel de program în conformitate cu raportul de mediu din cadrul Evaluării Strategice de Mediu a POST.

Indicatorii de mediu aferenți infrastructurii rutiere sunt cumulați atât pentru Axa Prioritară 1, DMI 1.1, cât și pentru Axa Prioritară 2, DMI 2.1

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Emisii de NOx - infrastructura rutieră* (kt/an)	5,763	2005										5,954
Emisii de SO2- infrastructura rutieră* (kt/an)	0,014	2005										0,016
Emisii de COV- infrastructura rutieră* (kt/an)	0,167	2005										0,200
Emisii de particule fine- infrastructura rutieră* (kt/an)	0,209	2005										0,201
Emisii de echivalent CO2- infrastructura rutieră* (kt/an)	568,465	2005										653,163
Suprafața totală <sup>1</sup> ocupată din arii naturale protejate <sup>2</sup> - autostrăzi (ha)	0	2006										11,57
Numărul de arii naturale protejate <sup>2</sup> afectate direct de proiectele POS-T <sup>3</sup> (nr.)	0	2006										2

\*Evoluția față de situația fără implementare proiecte

<sup>1</sup>Se va calcula suprafața totală ocupată de infrastructura de transport în plus față de situația fără proiect;

<sup>2</sup>Categoriile de arii naturale protejate:

- a) de interes național: rezervații științifice, parcuri naționale, monumente ale naturii, rezervații naturale, parcuri naturale;
- b) de interes internațional: situri naturale ale patrimoniului universal; geoparcuri; zone umede de importanță internațională, rezervații ale biosferei;
- c) de interes comunitar sau situri „Natura 2000”: situri de importanță comunitară, arii speciale de conservare, arii de protecție specială avifaunistică;
- d) de interes județean sau local: stabilite numai pe domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale, după caz.

<sup>3</sup> Indicatorul include proiectele POST rutiere și feroviare

#### II.1.1.14 Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect din acest domeniu major de intervenție va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA) și în plus indicatorii de mediu vor fi utilizați pentru monitorizarea rezultatelor implementării programului. Proiectele finanțate din acest domeniu major de intervenție vor

contribui la realizarea obiectivelor comunitare de reducere și /sau eliminare a efectelor negative cauzate de creșterea traficului.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### **II.1.1.15. Ajutorul de Stat**

Nu se aplică regula ajutorului de stat pentru proiectele din acest DMI, deoarece infrastructura care urmează să se realizeze reprezintă infrastructura publică de stat, care va fi administrată de CN ADNR S.A., concesionara întregii infrastructuri de drumuri naționale și autostrăzi din România. În cazul în care se va decide încredințarea operării și întreținerii altei companii vor fi avute în vedere regulile naționale și comunitare privind achizițiile publice.

#### **II.1.1.16. Clasificarea intervențiilor**

- Tema prioritară

<b>Cod</b>	<b>Tema prioritară</b>
	<i>Transport</i>
21	Autostrăzi (TEN-T)

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică

#### **II.1.1.17 Organisme intermediare**

Nu se aplică.

#### **II.1.1.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.1.2 Domeniul major de intervenție 1.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul rețelei centrale TEN-T, și dezvoltarea transportului feroviar de călători, inclusiv via rețeaua de transport cu metroul în orașul București**

### **II.1.2.1 Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează beneficiarilor Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. (CNCF „CFR” S.A.), concesiunara întregii infrastructuri feroviare naționale din România și Metrorex S.A.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura feroviară situată pe traseul Axei TEN-T 22,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea/(re)construcția căilor ferate situate pe traseul Axei TEN-T 22, precum și a supervizării acestora,
- finanțarea introducerii sistemului ERTMS nivelul II pe traseul Axei TEN-T 22
- finanțarea modernizării transportului cu metroul în orașul București.

Pe teritoriul României Axa TEN-T 22 se întinde de-a lungul a 2 ramuri pe următoarele trasee:

- Ramura nordică: Curtici – Arad – Brașov – București – Constanța,
- Ramura sudică: Arad – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat.

AM POST și CNCF „CFR” S.A. au conlucrat, la momentul elaborării POS-T, pentru identificarea unui portofoliu strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST, care se regăsește în Anexă.

### **II.1.2.2 Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22
- Pregătirea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de metrou în orașul București

### **II.1.2.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de investiții în infrastructura feroviară de pe traseul Axei TEN-T 22
- Supervizarea proiectelor de investiții în infrastructura feroviară de pe traseul Axei TEN-T 22
- Lucrări de modernizare/(re)construcție a infrastructurii feroviare de pe traseul Axei TEN-T 22
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de investiții în infrastructura feroviară de pe traseul Axei TEN-T 22 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor);
- Lucrări, supervizare și asistență tehnică pentru extinderea și modernizarea magistralelor de metrou
- Achiziția de material rulant pentru transportul cu metroul
- Pregătirea proiectelor pentru achiziția de material rulant pentru transportul feroviar de călători



#### II.1.2.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază)
- Cheltuieli privind achiziția de material rulant pentru transportul cu metroul
- Cheltuieli privind pregătirea proiectelor pentru achiziția de material rulant pentru transportul feroviar de călători

#### II.1.2.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR / FSE

Nu se aplică.

#### II.1.2.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FC)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată	Euro
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total		
2007	120.897.532	102.762.902	18.134.630	0	0	18.134.630	0	
2008	172.879.299	146.947.404	25.931.895	0	0	25.931.895	0	
2009	232.430.986	197.566.338	34.864.648	0	0	34.864.648	0	
2010	279.312.928	237.415.989	41.896.939	0	0	41.896.939	0	
2011	300.496.609	255.422.118	45.074.491	0	0	45.074.491	0	
2012	323.008.615	274.557.323	48.451.292	0	0	48.451.292	0	
2013	228.500.476	194.225.404	34.275.072	0	0	34.275.072	0	
<b>TOTAL</b>	<b>1.657.526.445</b>	<b>1.408.897.478</b>	<b>248.628.967</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>248.628.967</b>	<b>0</b>	

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.1.2.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A

Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

#### **II.1.2.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

Compania Națională de Căi Ferate ”CFR” S.A. - CNCF „CFR” S.A.  
Societatea Comercială de Transport cu Metroul București „Metrorex” S.A

#### **II.1.2.9. Grupuri țintă / zone ținte**

Nu se aplică.

#### **II.1.2.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia nr.C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**

Totuși, se recomandă ca CNCF „CFR” S.A. și Metrorex S.A. să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență CNCF „CFR” S.A. pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare, implementarea sistemului ERTMS nivelul II sau pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa CNCF „CFR” S.A. sau a Metrorex S.A. în perioada 12.07.2007 – 31.12.2015, însă se recomandă ca CNCF „CFR” S.A. și Metrorex S.A. să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

#### **II.1.2.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

## II.1.2.12 Criterii de eligibilitate și evaluare / selecție a proiectelor

### *Criterii de eligibilitate*

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### *Criterii de evaluare*

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota: \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătura cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

## II.1.2.13. Indicatori de monitorizare și evaluare

### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Indicatori de realizare imediată ("output")											

Lungime de cale ferată reabilitată/modernizată TEN-T (km)	0	2006									209,185
<b>Indicatori de rezultat ("result")</b>											
Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe căile ferate reabilitate (Mln.Euro/an)	0	2006									86,925
Număr de călători atrași de calea ferată de la modul de transport rutier <sup>1</sup> (Mln.pasageri-km/an)	0	2006									306,75
Volum de marfă atras de calea ferată de la modul de transport rutier <sup>1</sup> (inclusiv terminale intermodale) (Mln.tone-km/an)	0	2006									1.719
Proiecte prioritare TEN –T realizate - căi ferate(%)	0	2006									43,85
Cota de piață (%)	15	2006									15

<sup>1</sup> Indicatori cumulați pentru DMI 1.2 și 2.2

Indicatorii de mediu vor fi urmăriți la nivel de program în conformitate cu raportul de mediu din cadrul Evaluării Strategice de Mediu a POST.

Indicatorii de mediu sunt cumulați, atât pentru Axa prioritară 1, DMI 1.2, cât și pentru Axa Prioritară 2, DMI 2.2

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Emisii de NOx - căi ferate* (kt/an)	-	2005									+0,190
Emisii de particule fine – căi ferate* (kt/an)	-	2005									+0,016
Emisii de echivalent CO2 – căi ferate* (kt/an)	-	2005									-113,251
Suprafața totală <sup>1</sup> ocupată din arii naturale protejate <sup>2</sup> (ha)	0	2006									0,07
Numărul de arii naturale protejate <sup>2</sup> afectate direct de proiectele POST <sup>3</sup> (nr)	0	2006									2

\*Evoluția față de situația fără implementare proiecte

<sup>1</sup>Se va calcula suprafața totală ocupată de infrastructura de transport în plus față de situația fără proiect;

<sup>2</sup>Categoriile de arii naturale protejate:

- a) de interes național: rezervații științifice, parcuri naționale, monumente ale naturii, rezervații naturale, parcuri naturale;
- b) de interes internațional: situri naturale ale patrimoniului universal; geoparcuri; zone umede de importanță internațională, rezervații ale biosferei;
- c) de interes comunitar sau situri „Natura 2000”: situri de importanță comunitară, arii speciale de conservare, arii de protecție specială avifaunistică;
- d) de interes județean sau local: stabilite numai pe domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale, după caz.

<sup>3</sup> Indicatorul include proiectele POST rutiere și feroviare

#### II.1.2.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect din acest domeniu major de intervenție va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA) și în plus indicatorii de mediu vor fi utilizați pentru monitorizarea rezultatelor implementării programului.

Proiectele finanțate vor duce la îmbunătățirea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22 și vor duce la dezvoltarea transportului feroviar care este considerat un mod de transport durabil.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### II.1.2.15. Ajutorul de Stat

Nu se aplică regula ajutorului de stat pentru proiectele din acest DMI, deoarece infrastructura care urmează să se modernizeze reprezintă infrastructura publică de stat și care va fi administrată de CNCF ”CFR” S.A., concesiunea întregii rețele de cale ferată din România. Accesul tuturor operatorilor la rețeaua de cale ferată este asigurat în mod transparent și deschis.

#### II.1.2.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Transport</i>
17	Căi Ferate (TEN-T)
18	Active feroviare mobile

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### II.1.2.17. Organisme intermediare

Nu se aplică.

#### II.1.2.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari

## **II.1.3 Domeniul major de intervenție 1.3 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul rețelei centrale TEN-T și a canalelor navigabile interioare.**

### **II.1.3.1. Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează în principiu următorilor beneficiari: Regia Autonomă Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați (R.A.AFDJ), entitatea ce administrează infrastructura de transport naval pe Axa TEN-T 18, pe secțiunile ce revin statului român conform acordurilor internaționale și Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A.

Intervențiile în cadrul acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura de transport naval situată pe traseul Axei TEN-T 18,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe traseul Axei TEN-T 18, prin lucrări de reabilitare a ecluzelor navigabile
- finanțarea pregătirii achiziției de nave tehnice multifuncționale pentru îmbunătățirea navigației și a continuității traficului,

finanțarea achiziției de nave tehnice multifuncționale, îmbunătățirea navigației și a continuității traficului,

Intervențiile acestui DMI nu finanțează porturi.

Pe teritoriul României Axa TEN-T 18 se întinde de-a lungul Dunării între Baziaș și Sulina, fără să includă canalele navigabile Dunăre – Marea Neagră și Poarta Albă – Midia Năvodari.

### **II.1.3.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18
- Pregătirea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii navale de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18, prin lucrări de reabilitare a ecluzelor navigabile.
- Pregătirea achiziției de nave tehnice multifuncționale pentru îmbunătățirea navigației și a continuității traficului,
- Achiziției de nave tehnice multifuncționale, pentru îmbunătățirea navigației și a continuității traficului.

### **II.1.3.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre pe traseul Axei TEN-T 18
- Supervizarea proiectelor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre pe traseul Axei TEN-T 18
- Lucrări de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe traseul Axei TEN-T 18 și pe canalele navigabile interioare, inclusiv reabilitarea ecluzelor
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de îmbunătățire a condițiilor de navigație pe Dunăre pe traseul Axei TEN-T 18 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)
- Pregătirea achiziției de nave tehnice multifuncționale pentru îmbunătățirea navigației și a continuității traficului,
- Achiziției de nave tehnice multifuncționale, pentru îmbunătățirea siguranței navigației și a continuității traficului.

#### II.1.3.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

#### II.1.3.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/ FSE

Nu se aplică.

#### II.1.3.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FC)	Contribuție publică națională*			Contribuție privată	
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice		
2007	7.765.047	6.600.290	1.164.757	0	0	1.164.757	0
2008	11.103.750	9.438.187	1.665.563	0	0	1.665.563	0
2009	14.928.656	12.689.357	2.239.299	0	0	2.239.299	0
2010	17.939.804	15.248.834	2.690.970	0	0	2.690.970	0
2011	10.847.253	9.220.165	1.627.088	0	0	1.627.088	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>62.584.510</b>	<b>53.196.833</b>	<b>9.387.677</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9.387.677</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.1.3.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85 %

Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

#### **II.1.3.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

- R.A. Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați
- Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A.
- Gruparea Europeană de Cooperare Teritorială Româno-Bulgară - GECT

#### **II.1.3.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

#### **II.1.3.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**

Totuși, se recomandă ca beneficiarii să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare. În particular, portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

#### **II.1.3.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### **II.1.3.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor**

##### ***Criterii de eligibilitate***

##### **Eligibilitatea solicitantului**



- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

### Eligibilitatea proiectului

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### Criterii de evaluare

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

### II.1.3.13. Indicatori de monitorizare și evaluare

#### Indicatori de program

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată ("output")</b>											
Lungime de cale navigabilă interioară TEN-T deschisă pentru navigație (adâncime minimă 2,5 m)- (km)	0	2006									200
<b>Indicatori de rezultat ("result")</b>											
Volum de marfă		2006									186,62

atras de navigația interioară de la modul de transport rutier (Mln.tone-km/an)											
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

#### II.1.3.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect din acest domeniu major de intervenție va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA).

Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre va contribui la dezvoltarea transportului pe căile navigabile interioare care este considerat un mod durabil de transport și în plus indicatorii de mediu vor fi utilizați pentru monitorizarea rezultatelor implementării programului.

- **Egalitatea de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### II.1.3.15. Ajutorul de Stat

Nu se aplică deoarece infrastructura construită este infrastructură publică de stat. R.A. AFDJ asigură condițiile de navigație pe sectorul românesc al Dunării și pe brațele secundare. Accesul către toți operatorii pe căile navigabile este deschis și non-discriminatoriu.

#### II.1.3.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Transport</i>
32	Căi navigabile interioare (TEN-T)

- Forma finanțării

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### II.1.3.17. Organisme intermediare

Nu se aplică.

#### II.1.3.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.2. Axa Prioritară 2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport**

Această prioritate are ca obiectiv general modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale rutiere și feroviare naționale situată cu precădere în afara axelor prioritare TEN-T 7 și 22, dezvoltarea sistemului de transport cu metroul în București, precum și modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare și aeroportuare.

Obiectivul general este foarte larg și ca urmare intervențiile urmărite prin intermediul acestei axe prioritare se axează pe următoarele obiective specifice principale:

- sprijinirea României în vederea respectării angajamentelor asumate în cadrul Tratatului de aderare cu privire la deschiderea traficului pe întreaga rețea rutieră conform Directivei 96/53 referitoare la sarcini și dimensiuni, precum și
- facilitarea traficului de tranzit prin variantele ocolitoare.

Alt obiectiv în cadrul acestui domeniu major de intervenție îl reprezintă pregătirea suficientă a viitorului portofoliu de proiecte.

Reabilitarea rețelei TEN-T, ca acțiune prioritară finanțată prin POST are o însemnată relevanță strategică, fiind totodată, complementară cu obiectivul axei prioritare nr. 1 a POST, domeniul major de intervenție 1.1.

În acest sens, au fost identificate următoarele priorități privind lucrările ce se au în vedere:

- întărirea secțiunilor rutiere nereabilitate la standardele cerute privind dimensiunile și greutatele;
- construcția variantelor ocolitoare pe rețeaua rutieră națională;
- construcția sectoarelor lipsa de autostradă între tronsoane de autostrada care au asigurată finanțarea lucrărilor;
- creșterea atractivității transportului feroviar de pasageri prin reabilitarea stațiilor de cale ferată și reînnoirea materialului rulant;
- îmbunătățirea statutului rețelei feroviare prin reabilitarea punctelor periculoase reprezentate de poduri și tuneluri;
- reducerea congestiei traficului și îmbunătățirea calitatii mediului prin dezvoltarea capacității metroului București,
- îmbunătățirea infrastructurii portuare și eficientizarea operațiunilor portuare prin sporirea atractivității față de utilizatori și creșterea traficului de nave în porturile dunărene și portul Constanța;
- modernizarea și dezvoltarea aeroporturilor, în vederea creșterii eficienței și atractivității pentru utilizatori însoțită de creșterea capacității de operare, precum și conectarea eficientă la punctele aeroportuare de trafic comunitare și internaționale;
- pregătirea viitorului portofoliu de proiecte;

Acțiunile strategice ce se au în vedere pentru punerea în aplicare a acestor obiective sunt prevăzute prin următoarele domenii majore de intervenție:

## **II.2.1 Domeniul major de intervenție 2.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale**

### **II.2.1.1. Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează unui singur beneficiar și anume Compania Națională de Drumuri Naționale și Autostrăzi S.A. din România, concesionara întregii infrastructuri rutiere naționale din România.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura rutieră națională,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea drumurilor naționale, construcția de variante ocolitoare și/sau autostrăzi și drumuri expres, precum și a supervizării acestora.

Axa TEN-T 7 este prezentată la DMI 1.1.

AM POST și CN ADNR S.A. au conlucrat, la momentul elaborării POS-T, pentru identificarea unui portofoliu strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST, care se regăsește în Anexă.

### **II.2.1.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale ;
- Pregătirea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale;

### **II.2.1.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale, situate în marea majoritate în afara Axei TEN-T 7, dar și a investițiilor reprezentând secțiuni de legătură între secțiuni de autostrada situate de-a lungul Axei TEN-T 7,
- Supervizarea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale mai sus menționate;
- Lucrări de construcții de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale situate mai ales în afara Axei TEN-T 7,
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale situate cu precădere în afara Axei TEN-T 7 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor),
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarului prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.

### **II.2.1.4. Categoriile de cheltuieli eligibile**

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;

- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

#### II.2.1.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

#### II.2.1.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Euro				Contribuție privată
			Contribuția publică națională*				
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	11.741.000	9.979.850	1.761.150	0	0	1.761.150	0
2008	67.501.837	57.376.562	10.125.275	0	0	10.125.275	0
2009	7.078.864	6.017.034	1.061.830	0	0	1.061.830	0
2010	119.023.310	101.169.813	17.853.497	0	0	17.853.497	0
2011	128.483.474	109.210.953	19.272.521	0	0	19.272.521	0
2012	136.475.392	116.004.083	20.471.309	0	0	20.471.309	0
2013	58.899.292	50.064.399	8.834.893	0	0	8.834.893	0
<b>TOTAL</b>	<b>529.203.169</b>	<b>449.822.694</b>	<b>79.380.475</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>79.380.475</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.2.1.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute.

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

#### II.2.1.8. Categoriile de beneficiari eligibili

### **II.2.1.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

### **II.2.1.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015.**

Totuși, se recomandă ca CN ADNR S.A. să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență CN ADNR S.A. pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature, AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare sau pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa CN ADNR S.A., însă se recomandă ca CN ADNR S.A. să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

### **II.2.1.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

### **II.2.1.12 Criterii de eligibilitate și de evaluare / selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității

- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
  - Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
  - Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
  - Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### ***Criterii de evaluare***

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea, și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\* În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

### **II.2.1.13 Indicatori de monitorizare și evaluare**

#### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Lungime drum reabilitat/modernizat TEN-T - drumuri naționale (km)	0	2006						164,052	164,052	291,149	302,796
Lungime de drum nou construit- autostrăzi (km)	0	2006									13,632
Lungime de drum nou construit - drumuri naționale (km)	0	2006							40,615	51,175	100,535
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Valoarea timpului economisit pentru pasagerii și mărfurile transportate pe drumurile nou	0	2006						48,350	63,32	108,007	182,384

contruite și reabilitate – infrastructură rutieră (Mln.Euro/an)													
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Indicatorii de mediu aferenți infrastructurii rutiere sunt cumulați atât pentru Axa Prioritară 1, DMI 1.1, cât și pentru Axa Prioritară 2, DMI 2.1

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative										
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
Emisii de NOx- infrastructură rutieră* (kt/an)	5,763	2005											5,954
Emisii de SO2- infrastructură rutieră* (kt/an)	0,014	2005											0,016
Emisii de COV- infrastructură rutieră* (kt)	0,167	2005											0,200
Emisii de particule fine- infrastructură rutieră* (kt/an)	0,209	2005											0,201
Emisii de echivalent CO2- infrastructură rutieră* (kt/an)	568,465	2005											653,163
Suprafața totală <sup>1</sup> ocupată din arii naturale protejate <sup>2</sup> - autostrăzi (ha)	0	2006											11,57
Numărul de arii naturale protejate <sup>2</sup> afectate direct de proiectele POST <sup>3</sup> (nr)	0	2006											2

\*Evoluția față de situația fără implementare proiecte

<sup>1</sup>Se va calcula suprafața totală ocupată de infrastructura de transport în plus față de situația fără proiect;

<sup>2</sup>Categoriile de arii naturale protejate:

- de interes național: rezervații științifice, parcuri naționale, monumente ale naturii, rezervații naturale, parcuri naturale;
- de interes internațional: situri naturale ale patrimoniului universal; geoparcuri; zone umede de importanță internațională, rezervații ale biosferei;
- de interes comunitar sau situri „Natura 2000”: situri de importanță comunitară, arii speciale de conservare, arii de protecție specială avifaunistică;
- de interes județean sau local: stabilite numai pe domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale, după caz.

<sup>3</sup> Indicatorul include proiectele POST rutiere și feroviare

#### II.2.1.14. Teme orizontale

- Dezvoltare durabilă



Fiecare proiect din acest domeniu major de intervenție va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA) și în plus indicatorii de mediu vor fi utilizați pentru monitorizarea rezultatelor implementării programului. Proiectele finanțate din acest domeniu major de intervenție vor contribui la realizarea obiectivelor comunitare de reducere și /sau eliminare a efectelor negative cauzate de creșterea traficului

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### **II.2.1.15. Ajutorul de Stat**

Nu se aplică regula ajutorului de stat pentru proiectele din acest DMI, deoarece infrastructura construită reprezintă infrastructură publică de stat, care va fi administrată de CN ADNR S.A., concesionara întregii infrastructuri de drumuri naționale și autostrăzi din România. În cazul în care se va decide încredințarea operării și întreținerii altei companii se vor avea în vedere regulile naționale și comunitare privind achizițiile publice.

#### **II.2.1.16. Clasificarea intervențiilor**

- Tema prioritară

<b>Cod</b>	<b>Tema prioritară</b>
	<i>Transport</i>
22	Drumuri naționale

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică

#### **II.2.1.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

#### **II.2.1.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.2.2 Domeniul major de intervenție 2.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și dezvoltarea transportului cu metroul**

### **II.2.2.1. Descriere**

Acest domeniu de intervenție urmărește finanțarea investițiilor în două elemente ale transportului feroviar, și anume infrastructura feroviară națională .

Intervențiile în infrastructura de căi ferate se adresează beneficiarilor : Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. (CNCF „CFR” S.A.), concesionara întregii infrastructuri feroviare naționale din România și SC de Transport cu Metroul METROREX SA.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- Finanțarea modernizării stațiilor de cale ferată situate în afara Axei TEN-T 22,
- Finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea podurilor și tunelurilor feroviare situate în afara traseului Axei TEN-T 22, precum și a supervizării acestora,
- Finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura feroviară națională situată în afara Axei TEN-T 22.
- Finanțarea dezvoltării capacității metroului București

Axa TEN-T 22 este prezentată în cadrul DMI 1.2.

### **II.2.2.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea stațiilor de cale ferată situate în afara Axei TEN-T 22,
- Reabilitare poduri și tunele de cale ferată aflate în afara Axei TEN-T 22,
- Pregătirea proiectelor feroviare conforme cu DMI 2.2, inclusiv elaborarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate.;
- Extinderea și modernizarea magistralelor de metrou
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarului prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.

### **II.2.2.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de investiții în infrastructura feroviară în afara Axei TEN-T 22
- Supervizarea proiectelor de investiții în infrastructura feroviară în afara Axei TEN-T 22
- Lucrări de construcție și de modernizare a podurilor și tunelelor feroviare situate în afara traseului Axei TEN-T 22
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii feroviare situate în afara Axei TEN-T 22 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarului prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.
- Lucrări de construcție și modernizare, supervizare și asistență tehnică în vederea dezvoltării capacității metroului prin extinderea și modernizarea magistralelor de metrou

#### II.2.2.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

#### II.2.2.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

#### II.2.2.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	0	0	0	0	0	0	0
2008	29.084.594	24.721.905	4.362.689	0	0	4.362.689	0
2009	45.976.759	39.080.245	6.896.514	0	0	6.896.514	0
2010	52.303.975	44.458.379	7.845.596	0	0	7.845.596	0
2011	56.493.731	48.019.672	8.474.059	0	0	8.474.059	0
2012	59.877.346	50.895.744	8.981.602	0	0	8.981.602	0
2013	61.293.424	52.099.411	9.194.013	0	0	9.194.013	0
<b>TOTAL</b>	<b>305.029.829</b>	<b>259.275.356</b>	<b>45.754.473</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>45.754.473</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.2.2.7. Dimensiunea finanțării acordate

Tabelul de mai jos se referă la operațiunile:

- Modernizarea stațiilor de cale ferată situate în afara Axei TEN-T 22,
- Reabilitare poduri și tunele de cale ferată aflate în afara Axei TEN-T 22,
- Pregătirea proiectelor feroviare conforme cu DMI 2.2, inclusiv elaborarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate .
- Dezvoltarea capacității metroului prin extinderea magistrelor de metrou

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
--------------------------------	-----

Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil ***	85 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute.

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

#### **II.2.2.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

- Compania Națională de Căi Ferate “CFR” S.A. - CNCF “CFR” S.A.
- Societatea Comercială de Transport cu Metroul București ”Metrorex” –S.A.

#### **II.2.2.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

#### **II.2.2.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015.**

Totuși, se recomandă ca CNCF „CFR” S.A. și METROREX SA să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență CNCF „CFR” S.A. pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

#### **II.2.2.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

## II.2.2.12 Criterii de eligibilitate și de evaluare / selecție a proiectelor

### *Criterii de eligibilitate*

#### **Eligibilitatea solicitantului**

Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie\*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### *Criterii de evaluare*

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\* În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătura cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

## II.2.2.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată ("output")</b>											
Stații de cale ferată		2006						3	12	12	18

reabilitate/modernizate (nr.)	0										
Poduri/tunele de cale ferată reabilitate (nr.)	0	2006						4	17	17	98
<b>Indicatori de rezultat ("result")</b>											
Nr. de călători atrași de calea ferată de la modul de transport rutier (Mln. pasageri-km/an) <sup>1</sup>	0	2006									306,75
Volum de marfă atras de calea ferată de la modul de transport rutier (Mln. tone-km/an) <sup>1</sup>	0	2006									1.719

<sup>1</sup>Indicatori cumulați pentru D.M.I 1.2 și D.M.I. 2.2

Indicatorii de mediu sunt cumulați atât pentru Axa Prioritară 1, DMI 1.2, cât și pentru Axa Prioritară 2, DMI 2.2

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Emisii de NOx - căi ferate* (kt/an)	-	2005										+0,190
Emisii de particule fine – căi ferate* (kt/an)	-	2005										+0,016
Emisii de echivalent CO2 – căi ferate* (kt/an)	-	2005										-113,251
Suprafața totală <sup>1</sup> ocupată din arii naturale protejate <sup>2</sup> (ha)	0	2006										0,07
Numărul de arii naturale protejate <sup>2</sup> afectate direct de proiectele POS-T <sup>3</sup> (nr)	0	2006										2

\*Evoluția față de situația fără implementare proiecte

<sup>1</sup>Se va calcula suprafața totală ocupată de infrastructura de transport în plus față de situația fără proiect;

<sup>2</sup>Categoriile de arii naturale protejate:

- de interes național: rezervații științifice, parcuri naționale, monumente ale naturii, rezervații naturale, parcuri naturale;
- de interes internațional: situri naturale ale patrimoniului universal; geoparcuri; zone umede de importanță internațională, rezervații ale biosferei;
- de interes comunitar sau situri „Natura 2000”: situri de importanță comunitară, arii speciale de conservare, arii de protecție specială avifaunistică;
- de interes județean sau local: stabilite numai pe domeniul public/privat al unităților administrativ-teritoriale, după caz.

<sup>3</sup> Indicatorul include proiectele POST rutiere și feroviare

#### II.2.2.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA).

Modernizarea stațiilor de cale ferată va face ca traficul pasagerilor pe calea ferată să fie mai atractiv, în timp ce reabilitarea podurilor și tunelelor de cale ferată vor asigura o infrastructură feroviară durabilă.

- **Egalitatea de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei. Reabilitarea stațiilor de cale ferată va avea în vedere inclusiv accesul și facilitățile pentru persoanele cu dezabilități.

#### **II.2.2.15. Ajutorul de Stat**

Pentru investițiile în infrastructura feroviară regula ajutorului de stat nu se aplică, deoarece stațiile de cale ferată, precum și podurile și tunelurile care urmează să se modernizeze reprezintă infrastructură publică de stat administrată de CNCF "CFR" S.A., care este concesionara întregii rețele de cale ferată din România. Accesul tuturor operatorilor la rețeaua de cale ferată este asigurat în mod transparent și deschis.

#### **II.2.2.16. Clasificarea intervențiilor**

- Tema prioritară

<b>Cod</b>	<b>Tema prioritară</b>
	<i>Transport</i>
16	Căi ferate

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică
01	Urban

#### **II.2.2.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

#### **II.2.2.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.2.3 Domeniul major de intervenție 2.3 – Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și dunărene**

### **II.2.3.1. Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează, în cazul porturilor maritime, unui singur beneficiar, și anume Compania Națională Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța (CN APMC SA), iar în cazul porturilor fluviale Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați și Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu, entitățile ce administrează infrastructura publică portuară.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura portuară,
- finanțarea lucrărilor de investiții în infrastructura portuară și supervizarea acestora.

Pentru intervențiile în porturile dunărene se va urmări aplicarea Ghidului Solicitantului pentru modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene în perioada 2009-2013.

### **II.2.3.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime
- Modernizarea și dezvoltarea porturilor fluviale
- Pregătirea proiectelor de dezvoltare a porturilor maritime și fluviale

### **II.2.3.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare
- Supervizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii portuare
- Lucrări de construcție și modernizare a infrastructurii portuare
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a porturilor (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarului prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.

### **II.2.3.4. Categoriile de cheltuieli eligibile**

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;



- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

### II.2.3.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/ FSE

Nu se aplică.

### II.2.3.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională*				Contribuția privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	6.561.285	5.577.092	984.193	0	0	984.193	0
2008	13.262.471	11.273.101	1.989.370	0	0	1.989.370	0
2009	19.597.780	16.658.113	2.939.667	0	0	2.939.667	0
2010	22.536.730	19.156.221	3.380.509	0	0	3.380.509	0
2011	24.427.961	20.763.767	3.664.194	0	0	3.664.194	0
2012	25.981.036	22.083.881	3.897.155	0	0	3.897.155	0
2013	47.512	40.389	7.128	0	0	7.128	0
<b>TOTAL</b>	<b>112.414.775</b>	<b>95.552.559</b>	<b>16.862.216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.862.216</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

### II.2.3.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil ***	85 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

### II.2.3.8. Categoriile de beneficiari eligibili

- Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța – CN APMC S.A.
- Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Maritime S.A. Galați – CN APDM S.A.
- Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale S.A. Giurgiu – CN APDF S.A.
- Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. – CN ACN S.A.

### II.2.3.9. Grupuri țintă / zone țintă

Nu se aplică.

### **II.2.3.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**

Totuși, se recomandă ca beneficiarii să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență beneficiarilor pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor fi suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare și pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa beneficiarilor în perioada 12.07.2007 – 31.12.2015, însă se recomandă ca beneficiarii să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

### **II.2.3.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

### **II.2.3.12 Criterii de eligibilitate și de evaluare/selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității

- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea / posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### **Criteria de evaluare/selecție**

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

### **II.2.3.13 Indicatori de monitorizare și evaluare**

#### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Porturi reabilitate (nr.)	0	2006									1-2
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Volum de marfă atras de navigația interioară de la modul de transport rutier (Mln. tone-km/an)	0	2006									187,62

### **II.2.3.14. Teme orizontale**

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA).

*Modernizarea facilităților va contribui la dezvoltarea transportului maritim și fluvial, considerat un mod de transport durabil.*

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

### **II.2.3.15. Ajutorul de Stat**

Schema de finanțare pentru modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene în perioada 2009-2013 a fost transmisă la Comisia Europeană pentru punct de vedere privind ajutorul de stat. În cadrul consultărilor dintre Comisia Europeană și partea română s-a precizat că nu sunt elemente care să indice prezența ajutorului de stat.

### **II.2.3.16. Clasificarea intervențiilor**

- Tema prioritară

<b>Cod</b>	<b>Tema prioritară</b>
	<i>Transport</i>
30	Porturi

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică
01	Urban

### **II.2.3.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

### **II.2.3.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.2.4 Domeniul major de intervenție 2.4 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian**

### **II.2.4.1. Descriere**

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

- finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară,
- finanțarea lucrărilor de investiții în infrastructura aeroportuară și supervizarea acestora

Acest domeniu de intervenție se adresează administrațiilor infrastructurii publice aeroportuare din România, prioritizate într-o prima fază prin schema de finanțare pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian în perioada 2009-2013 aprobată și lansată în 15.07.2012. În această fază au fost depuse și aprobate la finanțare două proiecte de investiții în infrastructura aeroportuară respectiv pentru aeroportul ”Stefan cel Mare”- Suceava și ”Mihail Kogalniceanu” - Constanța.

Urmare a observațiilor Comisiei Europene cu privire la lipsa unei prioritizări strategice a investițiilor în infrastructura aeroportuară, AMPOST a solicitat experților JASPERS realizarea unui nou studiu de prioritizare a investițiilor în infrastructura aeroportuară. Urmare a studiului structurat pe două faze, JASPERS a livrat un raportul de prioritizare pe data de 29 Aprilie 2013.

Prima fază a implementării acestui DMI a fost închisă prin Decizia nr.2 Comitetului de Monitorizare din 3 iunie 2013 care a aprobat închiderea apelului de proiecte urmare a analizei elaborată de JASPERS la solicitarea Autorității de Management a Programului Operațional Sectorial Transport.

Din această analiză reiese că la nivel național 3 aeroporturi corespund criteriilor de conectivitate la rețeaua TEN-T și criteriului de sustenabilitate financiară, în baza cărora pentru ca un aeroport să fie sustenabil din punct de vedere operațional este necesar ca traficul de călători estimat să se ridice la aproximativ 200.000 de pasageri/an.

Tot în baza Deciziei nr.2 din 3 iunie 2013 a Comitetului de Monitorizare POST 2007-2013, AMPOST va lansa un nou apel de proiecte pentru modernizarea infrastructurii aeroportuare, pe baza unui nou ghid al solicitantului, care va avea ca beneficiari eligibili administratorii legali aflați în subordinea Consiliilor Județene, pentru următoarele aeroporturi:

- a) Regia Autonomă Aeroportul Iași;
- b) Regia Autonomă Aeroportul Oradea;
- c) Regia Autonomă Aeroportul Craiova;

Având în vedere măsurile vizate de către AMPOST, înainte de încheierea perioadei de eligibilitate a POST 2007-2013, în scopul creșterii gradului de absorbție în cadrul programului operațional, este în pregătire lansarea unei cereri noi de proiecte, care se adresează aeroporturilor cu trafic mediu anual ce nu depășește 200.000 de pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințată prestarea serviciului de interes economic general.

### **II.2.4.2. Operațiuni orientative**

- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian

### II.2.4.3. Activități eligibile orientative

- Pregătirea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii aeroportuare
- Supervizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii aeroportuare
- Lucrări de construcție și modernizare a infrastructurii aeroportuare
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii aeroportuare (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarilor prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.

### II.2.4.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

### II.2.4.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

### II.2.4.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuție publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	1.162.920	988.482	174.438	0	0	174.438	0
2008	11.253.262	9.565.273	1.687.989	0	0	1.687.989	0
2009	17.481.713	14.859.456	2.622.257	0	0	2.622.257	0
2010	20.002.652	17.002.254	3.000.398	0	0	3.000.398	0
2011	21.597.606	18.357.965	3.239.641	0	0	3.239.641	0
2012	22.920.541	19.482.460	3.438.081	0	0	3.438.081	0
2013	23.535.779	20.005.411	3.530.368	0	0	3.530.368	0
<b>TOTAL</b>	<b>117.954.473</b>	<b>100.261.301</b>	<b>17.693.172</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17.693.172</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.2.4.7. Dimensiunea finanțării acordate

Pentru aeroporturile regionale aflate în subordinea autorităților publice locale:

Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil (FEDR+Buget de stat + alte surse)**	100%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului****	2%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	85%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	13%

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute,

\*\*În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

Pentru aeroporturile aflate sub autoritatea Ministerului Transporturilor:

Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\*În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

#### II.2.4.8. Categoriile de beneficiari eligibili

- Aeroportul Internațional "Mihail Kogălniceanu" - Constanta;
- Aeroportul Internațional "Stefan cel Mare" - Suceava
- Aeroportul Internațional Iași;
- RA "Aeroportul Oradea";
- RA "Aeroportul Craiova";
- Aeroporturile cu trafic mediu anual care nu depășește 200.000 pasageri pe parcursul a două exerciții financiare anterioare celui în care a fost încredințată prestarea serviciului de interes economic general

Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### II.2.4.9. Grupuri țintă / zone țintă

Nu se aplică.

#### II.2.4.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**.

Perioada eligibilă de depunere a cererilor de finanțare va fi prevăzută în documentația cererii de proiecte.

#### **II.2.4.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### **II.2.4.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor**

##### ***Criterii de eligibilitate***

##### **Eligibilitatea solicitantului**

Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

##### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu a fost finanțat și finalizat din fonduri publice în ultimii 5 ani și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*
- Proiectul va fi implementat în conformitate cu Ghidul de închidere a programelor operaționale 2007-2013 ”Decizia Comisiei C(2015) 2771 din 30.4.2015 de modificare a Deciziei Comisiei nr. C(2013) 1573 din 20.3.2013 privind aprobarea orientărilor referitoare la încheierea programelor operaționale adoptate pentru a beneficia de asistență din partea Fondului european de dezvoltare regională, a Fondului social european și a Fondului de coeziune (2007-2013)” și prevederile OUG nr. 64/2009, cu modificările și completările ulterioare;

##### ***Criterii de evaluare/selecție***



- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*

- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea, și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore

#### II.2.4.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

*Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Aeroporturi reabilitate/modernizate (nr.)	0	2006									2

#### II.2.4.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA). Proiectele finanțate din acest domeniu major de intervenție vor contribui la realizarea obiectivelor comunitare de reducere și/sau eliminare a efectelor negative cauzate de creșterea traficului.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

O atenție deosebită se va acorda accesului persoanelor cu dizabilități.

#### II.2.4.15. Ajutorul de Stat

Cu respectarea Deciziei CE nr. 842/2008 din 28.11.2005 privind ajutorul de stat, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian a aeroporturilor cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general se poate finanța prin POST sub forma unei compensații pentru serviciul public, și este exceptată de la obligația notificării prealabile prevăzute la art. 88 alin. (3) din tratatul de instituire a Comunității Europene.

Reglementarea de referință privind compatibilizarea investițiilor din fonduri publice în infrastructura aeroportuară este reprezentată de Comunicarea Comisiei „Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene” (2014/C 99/03).

Totodată, la nivelul Comisiei Europene, s-a emis Decizia CE nr. 2012/21/CE din 20.12.2011 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.

#### II.2.4.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Transport</i>
29	Aeroporturi

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică
01	Urban

#### II.2.4.17. Organisme intermediare

Nu se aplică.

#### II.2.4.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.3. Axa Prioritară 3 – Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor**

### **II.3.1. Domeniul major de intervenție 3.1 – Promovarea transportului inter-modal**

#### **II.3.1.1. Descriere**

În conformitate cu politicile Uniunii Europene privind dezvoltarea durabilă prin minimizarea efectelor adverse asupra mediului a activității de transport de mărfuri, Guvernul României urmărește, de asemenea, dezvoltarea utilizării modurilor de transport nepoluante, oriunde este adecvat.

În absența unei strategii globale pentru transportul de mărfuri pe teritoriul țării, sau a datelor de origine/destinație și prognozelor pentru fluxurile de mărfuri pe fiecare mod de transport, etc., ce sunt necesare pentru realizarea unei astfel de strategii, acest DMI caută să se adreseze necesității de a progresa în domeniul dezvoltării transportului combinat în România prin mobilizarea experienței și aptitudinilor din sectorul privat.

Acest domeniu major de intervenție vizează finanțarea promovării transportului inter-modal prin realizarea studiilor de fezabilitate pentru dezvoltarea terminalelor inter-modale și/sau a centrelor logistice de distribuție și transport combinat acoperind infrastructura terminalelor. Se vor implementa proiecte pentru facilitarea transferului modal de mărfuri, pe toate modurile de transport cu respectarea principiului co-modalității prezentat în versiunea revizuită a Cărții Albe a Transporturilor a Comisiei Europene.

#### **II.3.1.2. Operațiuni orientative**

- Promovarea transportului inter-modal

#### **II.3.1.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea studiilor de fezabilitate privind construcția/modernizarea terminalelor inter-modale,
- Pregătirea documentațiilor privind respectarea regulilor de ajutor de stat,
- Pregătirea documentațiilor de proiect tehnic,
- Pregătirea documentațiilor de licitație pentru construcție sau pentru construcție-operare,
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarilor prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.

- Activitățile eligibile sunt detaliate în cadrul Ghidul Solicitantului pentru Domeniul Major de Intervenție 3.1 – Promovarea transportului inter-modal

#### II.3.1.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

#### II.3.1.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/ FSE

Nu se aplică.

#### II.3.1.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuție publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	0	0	0	0	0	0	0
2008	1.444.179	1.227.552	216.627	0	0	216.627	0
2009	45.848	38.971	6.877	0	0	6.877	0
2010	1.451.149	1.233.477	217.672	0	0	217.672	0
2011	0	0	0	0	0	0	0
2012	0	0	0	0	0	0	0
2013	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2.941.176</b>	<b>2.500.000</b>	<b>441.176</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>441.176</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

#### II.3.1.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor *	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A

Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0%

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

### **II.3.1.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

Beneficiarii eligibili pentru acest domeniu de intervenție sunt:

- Autoritățile Administrației Publice Locale cu competențe în următoarele locații considerate prioritare de către Master Planul General de Transport: București, Timișoara, Oradea, Turda, Iași, Cluj – Napoca, Craiova, Bacău și Suceava.

### **II.3.1.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

### **II.3.1.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **15.10.2014 și 31.12.2015**.

Cu toate acestea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

### **II.3.1.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

### **II.3.1.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

#### **Eligibilitatea proiectului**

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### ***Criterii de evaluare/selecție***

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea, și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore.

### **II.3.1.13 Indicatori de monitorizare și evaluare**

#### *Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Terminale intermodale noi/modernizate (nr.)	0	2006									1-2

### **II.3.1.14. Teme orizontale**

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA). În plus, dezvoltarea intermodală este considerată ca având efecte pozitive asupra mediului înconjurător.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### **II.3.1.15. Ajutorul de Stat**

Nu se aplică.

#### **II.3.1.16. Clasificarea intervențiilor**

- Temă prioritară

<b>Cod</b>	<b>Temă prioritară</b>
	<i>Transport</i>
26	Transport multi-modal

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică

#### **II.3.1.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

#### **II.3.1.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.3.2. Domeniul major de intervenție 3.2 – Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport**

### **II.3.2.1. Descriere**

Acest domeniu major de intervenție este destinat asigurării standardelor europene de securitate și siguranță pe toate modurile de transport.

Un număr de inițiative vor fi implementate în cadrul acestui domeniu major de intervenție, cum ar fi:

- Drumuri mai sigure
  - treceri la nivel rutier/feroviar îmbunătățite și construcția de noi pasaje rutier/feroviar supraterane și subterane
  - sisteme de semnalizare verticală și orizontală
  - îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin luarea măsurilor preventive (ex. indicatoare rutiere, camere video, sate liniare etc.)
- Căi ferate mai sigure
  - modernizare centralizări electro-dinamice (interlocking), bariere automate, semnalizare etc.
- Transport naval mai sigur
  - îmbunătățirea Sistemului de Informare privind Managementul Traficului de Nave (VTMIS)
  - Ro RIS – servicii de informare fluvială pe căile navigabile din România
  - Sistem goniometric in banda VHF RDF Direction Finder pentru localizarea navelor maritime aflate in pericol
- Transport aerian mai sigur
  - Implementarea prevederilor directivelor UE in domeniul transportului aerian.

### **II.3.2.2. Operațiuni orientative**

- Îmbunătățirea siguranței traficului în transportul rutier
- Îmbunătățirea siguranței traficului în transportul feroviar
- Îmbunătățirea siguranței traficului în transportul fluvial și maritim
- Îmbunătățirea siguranței traficului în transportul aerian

### **II.3.2.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea proiectelor de siguranță a traficului
- Supervizarea proiectelor de siguranță a traficului



- Lucrări de construcții și modernizare a infrastructurii destinate siguranței traficului și instalării echipamentelor/sistemelor de siguranță a traficului
  - Modernizarea siguranței traficului în transporturi
  - Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de siguranță a traficului (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)
  - Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarilor prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST
- Pregătirea achiziției de nave tehnice multifuncționale specializate de căutare și salvare a vieții omenești pe mare
- Achiziția de utilaje pentru asigurarea siguranței traficului, inclusiv pentru acțiuni de dezapezire și testare a calității investiției;

#### II.3.2.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).
- Cheltuieli privind creșterea gradului de siguranță a traficului, inclusiv pentru acțiuni de dezapezire și testare a calității investiției;- Cheltuieli privind pregătirea achiziției de nave tehnice multifuncționale specializate de căutare și salvare a vieții omenești pe mare

#### II.3.2.5 Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

#### II.3.2.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	8.817.227	7.494.643	1.322.584	0	0	1.322.584	0
2008	13.121.330	11.153.130	1.968.200	0	0	1.968.200	0
2009	246.301	209.356	36.945	0	0	36.945	0
2010	23.028.338	19.574.087	3.454.251	0	0	3.454.251	0
2011	26.064.257	22.154.618	3.909.639	0	0	3.909.639	0

<b>2012</b>	27.975.835	23.779.460	4.196.375	0	0	4.196.375	0
<b>2013</b>	212.127	180.308	31.819	0	0	31.819	0
<b>TOTAL</b>	<b>99.465.415</b>	<b>84.545.602</b>	<b>14.919.813</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.919.813</b>	<b>0</b>

*\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari*

### II.3.2.7. Dimensiunea finanțării acordate

#### II.3.2.7. Dimensiunea finanțării acordate

Pentru beneficiarii eligibili în cadrul acestui DMI, cu excepția Centrului de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) și a Autorității Aeronautice Civile Române (AACR), dimensiunea finanțării acordate este reflectată în tabelul de mai jos:

Valoarea totală a proiectelor *	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

Pentru următorii beneficiari eligibili: Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS) și a Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) dimensiunea finanțării acordate se reflecta în tabelul de mai jos:

Valoarea totală a proiectelor *	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil***	100%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	2%
Contribuția la finanțarea acordată (FEDR)	85%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	13%

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

### II.3.2.8. Categoriile de beneficiari eligibili

- Ministerul Transporturilor
- Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A. - CNCF “CFR” S.A.
- Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - CN ADNR S.A.
- Autoritatea Navală Română - ANR
- Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A. - CN ACN S.A.

- R.A. Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați
- Compania Națională de Radiocomunicații Navale Radionav S.A.
- Autoritatea Feroviară Română – AFER
- Centrul de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (CIAS)
- Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR)
- Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare - ARSVOM
- Entități care desfășoară la nivel național servicii de interes economic general pentru siguranța traficului. Aceste servicii trebuie încredințate legal de către autorități cu atribuții în domeniul siguranței traficului la nivel național și certificate de Consiliul Concurenței.

### **II.3.2.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

### **II.3.2.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**.

Totuși, se recomandă ca beneficiarii să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență beneficiarilor pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare și pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa beneficiarilor în perioada 12.07.2007 – 31.12.2015, însă se recomandă ca beneficiarii să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

### **II.3.2.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

### **II.3.2.12 Criterii de eligibilitate și evaluare / selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

### Eligibilitatea proiectului

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

### Criterii de evaluare

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\*În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore

### II.3.2.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

#### Indicatori de program

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Treceri la nivel cu calea ferată (nr.)	0	2006								112	112
Km de sate liniare protejate (km)	0	2006									36
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Reducerea accidentelor grave (accidente grave/milion)	0	2003									-20%

pasageri-km)											
Reducerea accidentelor mortale (accidente mortale/milion pasageri-km)	0	2003									-20%

#### II.3.2.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA). În plus, realizarea siguranței în transporturi este considerată ca având efecte pozitive asupra mediului înconjurător.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă, în special în faza de construcție. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

#### II.3.2.15. Ajutorul de Stat

În majoritatea cazurilor nu se aplica, deoarece infrastructura care se va construi/lucrarile care se vor executa/echipamentele care se vor achizitiona sunt situate/parte din infrastructură publică de stat, administrată de companii publice concesionare ale infrastructurii publice și de către instituțiile publice cu atribuții în asigurarea siguranței traficului.

În cazul entitatilor care au incredintate servicii de interes general de catre autoritati cu competente in asigurarea sigurantei traficului la nivel national, trebuie facuta dovada incredintarii acestui serviciu in conditiile legii si certificate de catre Consiliul Concurentei

#### II.3.2.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Transport</i>
22	Drumuri naționale
32	Căi navigabile interioare (TEN-T)
16	Căi ferate
29	Aeroporturi

- Forma de finanțare

Code	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Code	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### II.3.2.17. Organisme intermediare

Nu se aplică.

### **II.3.2.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

### **II.3.3. Domeniul major de intervenție 3.3 – Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului**

#### **II.3.3.1. Descriere**

Obiectivele acestui domeniu major de intervenție urmăresc stabilirea politicii sectoriale și a măsurilor privind impactul asupra mediului cauzat de activitățile de transport și răspunsul la necesitățile urgente deja identificate pentru protecția fluviului Dunărea.

Se va avea în vedere reducerea impactului asupra mediului al lucrărilor în sectorul transporturi proiectate/construite anterior introducerii legislației privind dezvoltarea durabilă în România. Totodată, va fi inclusă realizarea unei strategii pentru a răspunde la noile politici de protecția mediului ale Uniunii Europene (ex. reducerea poluării fonice) dar și altor probleme specifice protecției mediului.

De asemenea, în vederea protejării fluviului Dunărea de deversarea de reziduuri de la ambarcațiunile care îl traversează se va urmări achiziția unor nave, instalații și echipamente specializate în depoluarea/colectarea reziduurilor, nave ce vor funcționa în cadrul administrațiilor portuare dunărene.

#### **II.3.3.2. Operațiuni orientative**

- Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului

#### **II.3.3.3. Activități eligibile orientative**

- Elaborarea studiilor pentru reducerea/eliminarea efectelor negative asupra mediului cauzate de activitățile de transport
- Lucrări de construcție/instalare a infrastructurii de protecție a mediului față de activitatea de transport
- Creșterea capacității de depoluare pe Dunăre
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor (altele decât pentru pregătirea proiectelor)
- Asistență tehnică pentru asigurarea capacității administrative a beneficiarilor prin asigurarea resurselor materiale necesare implementării în bune condiții a proiectelor POST.
- 

#### **II.3.3.4. Categoriile de cheltuieli eligibile**

- Cheltuieli pentru achiziția, întabularea/înscrisura provizorie în cartea funciară și amenajarea terenului;
- Cheltuieli aferente pregătirii proiectelor, proiectare și inginerie;
- Obținerea de avize, acorduri și autorizații;
- Organizarea procedurilor de achiziție publică;

- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli pentru servicii de audit efectuate în cadrul contractelor și/sau proiectului de către auditori independenți ;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit;
- Cheltuieli privind investiția de bază;
- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor;
- Comisioane, taxe, cote legale;
- Cheltuieli privind publicitatea proiectului;
- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a beneficiarului;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului beneficiarului în scopul efectuării unor vizite pe șantier/ misiuni de verificare și/sau participării la reuniuni în scopul proiectului (cazare, servicii de transport, diurnă);
- Cheltuieli privind mijloacele de transport (altele decât cele care constituie sau fac parte din investiția de bază).

### II.3.3.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

### II.3.3.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Euro				Contribuție privată
			Contribuția publică națională*				
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	2.226.079	1.892.167	333.912	0	0	333.912	0
2008	3.312.735	2.815.825	496.910	0	0	496.910	0
2009	988.116	839.899	148.217	0	0	148.217	0
2010	5.523.396	4.694.887	828.509	0	0	828.509	0
2011	5.883.834	5.001.259	882.575	0	0	882.575	0
2012	6.318.598	5.370.808	947.790	0	0	947.790	0
2013	94.572	80.386	14.186	0	0	14.186	0
<b>TOTAL</b>	<b>24.347.330</b>	<b>20.695.231</b>	<b>3.652.099</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.652.099</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

### II.3.3.7. Dimensiunea finanțării acordate

Tabelul de mai jos nu vizează proiectele privind creșterea capacității de depoluare pe Dunăre, pentru care detaliile privind dimensiunea finanțării acordate se vor stabili în funcție de clarificarea problematicii ajutorului de stat.

Valoarea totală a proiectelor*	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor**	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil ***	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

Nota \* Include până la 10% cheltuieli neprevăzute,

\*\* În cazul proiectelor generatoare de venituri, costul total eligibil se calculează în conformitate cu prevederile articolului 55 din Regulamentul CE nr.1083/2006

\*\*\* Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil este orientativă, ea fiind analizată de către AM POST de la caz la caz.

### **II.3.3.8. Categoriile de beneficiari eligibili**

- Ministerul Transporturilor
- Compania Națională de Căi Ferate "CFR" S.A. (CNCF "CFR" S.A.)
- Compania Națională de Drumuri și Autostrăzi din România (CN ADNR S.A.)
- Compania Națională de Administrare a Canalelor Navigabile (CN ACN S.A.)
- Administrațiile portuare dunărene (CN APDF S.A. Giurgiu, CN APDM S.A. Galați)
- Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați

### **II.3.3.9. Grupuri țintă / zone țintă**

Nu se aplică.

### **II.3.3.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor**

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**.

Totuși, se recomandă ca beneficiarii să depună cererile de finanțare pe acest DMI atunci când acestea sunt suficient de pregătite pentru a îndeplini criteriile de selecție POST. De aceea, AM POST acordă asistență beneficiarilor pentru consultări înaintea depunerii oficiale a cererii de finanțare.

De asemenea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

În particular portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST prezentat în Anexă, va fi urmărit atent și de AM POST, iar la momentul în care aceste proiecte vor suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare și pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa beneficiarilor în perioada 12.07.2007 – 31.12.2015, însă se recomandă ca beneficiarii să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare.

### **II.3.3.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte**

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

### **II.3.3.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor**

#### ***Criterii de eligibilitate***



## Eligibilitatea solicitantului

Criteriile de natură instituțională, legală și financiară referitoare la eligibilitatea solicitantului vor fi detaliate în Ghidul Solicitantului.

## Eligibilitatea proiectului

- Proiectul se încadrează în operațiunile/activitățile menționate în Documentul Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului, corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Proiectul respectă legislația națională în domeniul achizițiilor publice
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul informării și publicității
- Proiectul respectă legislația națională și comunitară în domeniul ajutorului de stat (unde este cazul) și principiile dezvoltării durabile și nediscriminării
- Proiectul respectă prevederile legislației naționale și comunitare referitoare la eligibilitatea cheltuielilor
- Proiectul pentru care se solicită finanțare din POST nu beneficiază în paralel de o altă finanțare din fonduri publice și nu reprezintă o repetare a unei investiții publice anterioare implementată prost \*
- Solicitantul are capacitatea de a asigura contribuția proprie \*\* la valoarea totală eligibilă a proiectului, precum și de finanțare a cheltuielilor neeligibile ale proiectului
- Terenurile aferente investițiilor POST sunt, după caz, în proprietatea/posesia beneficiarilor sau sunt accesibile în scopul realizării proiectului \*\*\*

## Criterii de evaluare

- **Relevanța și oportunitatea proiectului** - Contribuția la realizarea obiectivelor POST și oportunitatea în raport cu alte proiecte de infrastructură \*\*\*\*
- **Maturitatea și calitatea pregătirii proiectului** – Maturitatea, calitatea, și sustenabilitatea proiectului reflectate prin propunerea tehnico-financiară

Nota \* Cu excepția proiectelor co-finanțate din credite externe rambursabile și a proiectelor ce vizează infrastructuri afectate de cazuri de forță majoră,

\*\* Cu excepția instituțiilor care au dreptul de a primi transferuri de la bugetul de stat,

\*\*\* În cazuri temeinic justificate, Autoritatea de Management poate accepta derogări în conformitate cu precizările Ghidului Solicitantului, având obligația să informeze CM POST în legătură cu derogările acceptate,

\*\*\*\* Nu se aplică proiectelor majore

## II.3.3.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

### Indicatori de program

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată ("output")</b>											
Proiecte pentru protecția mediului (număr)	0	2006									1

## II.3.3.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect de investiție va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA). Scopul proiectelor este acela de îmbunătățire a mediului în sectorul transporturi.

- **Egalitate de șanse**

Proiectele de investiții efectuate în cadrul domeniului major de intervenție vor genera noi locuri de muncă. Locurile de muncă respective vor fi accesibile tuturor categoriilor sociale. Acest domeniu major de intervenție va promova și aplica principiul egalității de șanse în conformitate cu Legea nr. 202/2002 privind egalitatea între bărbați și femei.

### **II.3.3.15. Ajutorul de Stat**

Potențialele probleme cu referire la regula ajutorului de stat vor fi clarificate prin consultare cu Consiliul Concurenței și Comisia Europeană.

### **II.3.3.16. Clasificarea intervențiilor**

- Tema prioritară

<b>Cod</b>	<b>Tema prioritară</b>
	<i>Transport</i>
22	Drumuri naționale
32	Căi navigabile interioare (TEN-T)
16	Căi ferate

- Forma de finanțare

<b>Cod</b>	<b>Forma de finanțare</b>
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

<b>Cod</b>	<b>Tipul de teritoriu</b>
00	Nu se aplică

### **II.3.3.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

### **II.3.3.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

#### **II.4. Axa Prioritară 4 – Asistență Tehnică**

Fundamentarea acestei axe prioritare din cadrul POST a fost realizată în conformitate cu articolul 44 din Regulamentul Consiliului nr. 1083/2006, stabilind prevederile generale pentru FEDR, FSE și FC. Cea de-a patra axă prioritară din cadrul POST este complementară Programului Operațional Asistență Tehnică, gestionat de Ministerul Fondurilor Europene.

Această axă prioritară urmărește asigurarea unei implementări eficiente a instrumentelor structurale, prin intensificarea sprijinului instituțional și întărirea capacității administrative în anii următori. Acest sprijin constă în angajarea și instruirea personalului atât în ceea ce privește sarcinile administrative generale cât și în aspectele tehnice de management al proiectului în cadrul Autorității de Management și la Beneficiari, precum și promovarea conștientizării și aprecierii rolului și scopului contribuției Uniunii Europene în dezvoltarea infrastructurii de transport în România.

Axa prioritară de Asistență Tehnică va fi concentrată în special pe asigurarea sprijinului și a instrumentelor adecvate pentru implementarea eficientă și eficace a POST și pe conștientizarea publicului larg în ceea ce privește rolul sprijinului comunității și intervenția instrumentelor structurale în sectorul transporturi.

## **II.4.1. Domeniul major de intervenție 4.1 – Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST**

### **II.4.1.1. Descriere**

Acest domeniu major de intervenție va promova implementarea POST și va asigura îndeplinirea sarcinilor și responsabilităților Autorității de Management și a Beneficiarilor în ceea ce privește managementul de program și proiect. Ambele activități privesc organizarea selecției de proiecte, evaluarea aplicațiilor, dar vor fi finanțate și activități destinate operării corespunzătoare a sistemului de implementare a POST. Acest domeniu de intervenție va contribui la implementarea la un nivel ridicat de calitate, eficiență și transparență a POST.

O atenție deosebită va fi acordată pregătirii personalului și organizării programelor specifice de instruire în sprijinul personalului nou angajat și a celui deja existent. Sesiuni de instruire pe teme specifice de management al proiectului se vor organiza cu regularitate. Acestea vor veni în completarea celor desfășurate în perioada de pre-aderare și vor fi organizate în strânsă corelare cu sesiunile de interes general organizate prin intermediul PO Asistență Tehnică.

### **II.4.1.2. Operațiuni orientative**

- Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST
- Sprijin pentru achiziția de expertiză de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A și Compania Națională de Căi Ferate din România - ”CFR,, S.A, în vederea monitorizării tehnice și financiare a proiectelor de cale ferată și construcția de drumuri naționale autostrăzi.

### **II.4.1.3. Activități eligibile orientative**

- Pregătirea documentelor / strategiilor necesare pentru identificarea și justificarea necesității proiectelor
- Pregătirea, selectarea, evaluarea și monitorizarea Programului și operațiunilor individuale
- Pregătirea misiunilor de audit, a controalelor și a verificărilor la fața locului
- Evaluarea POST, inclusiv evaluări continue
- Sprijin pentru pregătirea și organizarea reuniunilor Comitetului de Monitorizare a POST
- Elaborarea de studii, analize și rapoarte axate pe monitorizarea impactului pentru implementarea programului, analiza de eficiență a structurilor de implementare, identificarea punctelor slabe ale programului în vederea formulării de recomandări pentru îmbunătățirea eficienței managementului programului
- Activități de instruire privind managementul instrumentelor structurale pentru AM și beneficiari
- Achiziția, instalarea și testarea echipamentelor IT (altele decât cele procurate prin PO Asistență Tehnică) necesare pentru managementul și implementarea programului
- Remunerarea unor experți angajați temporar de AM în vederea implementării responsabilităților sale
- Remunerarea unor experți angajați temporar de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A și Compania Națională de Căi Ferate din România - ”CFR,, S.A în

vederea monitorizării tehnice și financiare a proiectelor de cale ferată și construcția de drumuri naționale autostrăzi

- Sprijin pentru stabilirea de platforme de schimb de informații și diseminare
- Elaborarea / revizuirea de proceduri, ghiduri, metodologii etc. necesare desfasurarii activitatii AM
- Actualizarea si dezvoltarea Master Planului General pentru Transport și a altor studii pe teme orizontale care pregatesc urmatoarea perioada de programare 2014-2020

#### II.4.1.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a AM POST privind gestionarea POST;
- Cheltuieli generale de administrație – eligibile numai pentru proiectele AM POST, CNADNR SA și CNCF ”CFR” SA și fără a depăși limita aprobată din totalul fondurilor alocate Axei Prioritare 4 ”Asistență tehnică” a POST pe întreaga perioadă de implementare a programului;
- Cheltuieli privind leasigul pentru mijloace de transport utilizate de beneficiarul operațiunii, si costurile aferente asigurării de răspundere civilă auto (RCA);
- Cheltuieli privind închirierea de autovehicule cu sau fără șofer, necesare pentru desfășurarea activității personalului din cadrul AM POST;
- Cheltuieli privind închirierea pentru: instalații echipamente, mobilier, efectuate în ansamblu sau separat, sunt eligibile în cadrul proiectului;
- Cheltuieli pentru consultanță și asistență tehnică;
- Cheltuieli privind serviciile de îndosariere și arhivare a documentelor referitoare la managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST;
- Cheltuieli privind serviciile de traducere și interpretare necesare pentru desfășurarea activităților referitoare la managementul, monitorizarea, implementarea și controlul POST
- Cheltuieli privind organizarea de evenimente referitoare la managementul, monitorizarea, implementarea și controlul POST;
- Cheltuieli privind deplasarea pentru personalul din cadrul MT care: este angajat în cadrul AM POST, este implicat în evaluarea cererilor de finanțare, este membru în Comitetul de Monitorizare POST, precum și pentru personalul beneficiarilor și alte persoane invitate de către AM POST a căror expertiză sprijină AM POST, care participă la acțiuni organizate de AM POST în vederea întăririi capacității administrative privind gestionarea proiectelor finanțate prin POST sau alte evenimente privind managementul, monitorizarea, implementarea și controlul POST (cazare, transport, diurnă)
- Pregătirea proiectelor și organizarea procedurilor de achiziție publică
- Cheltuieli de publicitate a proiectelor
- Comisioane, taxe, cote legale

#### II.4.1.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

#### II.4.1.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	2.939.991	2.498.992	440.999	0	0	440.999	0
2008	4.211.615	3.579.872	631.743	0	0	631.743	0

<b>2009</b>	15.254	12.966	2.288	0	0	2.288	0
<b>2010</b>	6.947.276	5.905.184	1.042.092	0	0	1.042.092	0
<b>2011</b>	7.533.092	6.403.128	1.129.964	0	0	1.129.964	0
<b>2012</b>	8.056.687	6.848.184	1.208.503	0	0	1.208.503	0
<b>2013</b>	64.965	55.223	9.742	0	0	9.742	0
<b>TOTAL</b>	<b>29.768.880</b>	<b>25.303.549</b>	<b>4.465.331</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.465.331</b>	<b>0</b>

*\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari*

#### II.4.1.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	Proiectele depuse de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. Compania Națională de Căi Ferate din România – ”CFR” S.A nu vor depăși o valoare totală de 1.000.000 euro cumulată.
Valoarea eligibilă a proiectelor	N/A
Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

#### II.4.1.8. Categoriile de beneficiari eligibili

Ministerul Fondurilor Europene - AM POST

Ministerul Fondurilor Europene – Direcția Management Contracte, Investiții și Protocol

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.

Compania Națională de Căi Ferate din România – ”CFR” S.A.

#### II.4.1.9. Grupuri țintă / zone țintă

Nu se aplică.

#### II.4.1.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr.C(2014) 7675 din 29.10.2014.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015.**

Cu toate acestea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

#### II.4.1.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### II.4.1.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor

Toate proiectele înaintate spre finanțare sub Axa prioritară 4 vor trebui să îndeplinească minim următoarele condiții:

- să fie în conformitate cu obiectivele POST și cu activitățile prevăzute în cadrul Axei prioritare 4,
- să respecte prevederile legislației naționale și comunitare.

#### II.4.1.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

*Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Studii, evaluări, sprijin instituțional (nr.)	0	2006					2	5	9	9	12
Zile participant la instruire – AM (nr.)	0	2006					216	705	1.785	1.785	1.785
Zile participant la instruire – beneficiari (nr.)	0	2006					504	1.645	4.165	4.165	4.165
Reuniuni ale comitetelor și grupurilor de lucru relevante (nr.)	0	2006	2	4	6	8	10	12	14	16	18

#### II.4.1.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Domeniul major de intervenție va contribui la mai buna implementare a principiilor dezvoltării durabile.

- **Egalitate de șanse**

Domeniul major de intervenție va contribui la implementarea politicii privind egalitatea de șanse. Politica de Resurse Umane a AM POST este non-discriminatorie.

#### II.4.1.15. Ajutorul de Stat

Nu se aplică.

#### II.4.1.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema Prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Asistență Tehnică</i>
85	Pregătirea, implementarea, monitorizarea și controlul
86	Evaluare și studii; informare și comunicare

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### **II.4.1.17. Organisme intermediare**

Nu se aplică.

#### **II.4.1.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari**

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

### **II.4.2. Domeniul major de intervenție 4.2 – Sprijin pentru informare și publicitate privind POST**

#### **II.4.2.1. Descriere**

Scopul acestui domeniu major de intervenție este de a asigura promovarea și publicitatea corespunzătoare pentru POST la nivel central, regional și local. Toate acțiunile finanțate în cadrul acestui domeniu de intervenție se vor realiza în baza Planului de Comunicare elaborat de Autoritatea de Management a POST.

Sprijinul pentru informare și publicitate a programului va spori promovarea operațiunilor și va fi aplicat tuturor axelor prioritare din cadrul POST. Informarea și publicitatea operațiunilor și a programului, atât pentru publicul larg în general și mai ales pentru potențialii beneficiari (incluzând autorități publice regionale, locale și alte autorități publice, parteneri economici și sociali, ONG-uri, operatori și promotori de proiecte, precum și orice alți factori interesați), sunt destinate promovării rolului ajutorului comunitar și transparenței oportunităților de finanțare, așa cum sunt menționate în articolul 68 din Regulamentul Consiliului nr. 1083/2006, stabilind prevederile generale aplicabile FEDR, FSE și FC.

Acțiunile de informare se vor centra pe următoarele obiective:

- informarea partenerilor și beneficiarilor (existenți și potențiali) implicați în implementarea POST în ceea ce privește prioritățile, măsurile și rezultatele sale precum și asupra responsabilităților ce le revin pentru informare și publicitate
- asigurarea celui mai înalt nivel de transparență a activităților implementate de Autoritatea de Management în dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport din România, prin informarea publicului larg privind obiectivul general, importanța, prioritățile, măsurile specifice și rezultatele POST
- asigurarea comunicării interne, în cadrul Autorității de Management și a comunicării cu principalii actori implicați în coordonarea eficientă a publicității POST în concordanță cu alte acțiuni de promovare pentru Instrumentele Structurale și Cadrul Strategic Național de Referință
- monitorizarea și evaluarea activităților de informare și publicitate pentru asigurarea eficienței lor în atingerea obiectivelor menționate mai sus conform regulilor stabilite în regulamentele comunitare.

Autoritatea de Management elaborează Planul de Informare și Comunicare, pe baza căruia campaniile de informare vor fi organizate la nivel central și regional prin mass-media, organizarea de workshop-uri, publicarea de materiale informative și broșuri, publicarea pe internet a informațiilor privind aprobarea proiectelor și procedurile de selecție, criteriile de selecție, stadiul proiectelor și alte informații de interes public.

#### **II.4.2.2. Operațiuni orientative**

- Sprijin pentru informare și publicitate privind POST



### II.4.2.3. Activități eligibile orientative

- Elaborarea/revizuirea și implementarea Planului de Comunicare
- Elaborarea materialelor de informare, pregătirea rapoartelor de evaluare pentru POST
- Activități de informare și publicitate – organizarea de seminarii, pregătirea materialelor de informare, dezvoltarea și actualizarea site-ului web al POST, diseminarea materialelor și broșurilor informative pentru public, dar și pentru potențialii beneficiari
- Evaluarea activităților de informare și publicitate, precum și a rezultatelor obținute

### II.4.2.4. Categoriile de cheltuieli eligibile

- Cheltuieli privind achiziția de active fixe corporale;
- Cheltuieli privind achiziția de active fixe necorporale;
- Cheltuieli privind servicii informatice și de comunicații;
- Cheltuieli privind instruirea personalului MT și al Beneficiarilor cu privire la activitățile de informare și publicitate referitoare la POST;- Cheltuieli de comunicare, informare și publicitate aferente programului;
- Cheltuieli privind serviciile de traducere și interpretare necesare pentru desfășurarea activităților privind informarea și publicitatea referitoare la POST
- Cheltuieli privind organizarea de evenimente (conferințe, seminarii, întâlniri, zilele comunicării) în scopul informării și publicității privind POS activităților privind informarea și publicitatea referitoare la POST;
- Cheltuieli privind deplasarea personalului AM POST pentru deplasările efectuate cu ocazia unor misiuni de informare și publicitate referitoare la POST (cazare, transport, diurnă);
- Organizarea procedurilor de achiziție publică
- Comisioane, taxe, cote legale

### II.4.2.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

### II.4.2.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională*				Contribuție privată
			Buget de stat	Buget local	Alte surse publice	Total	
2007	440.195	374.166	66.029	0	0	66.029	0
2008	630.591	536.002	94.589	0	0	94.589	0
2009	675	574	101	0	0	101	0
2010	1.040.193	884.164	156.029	0	0	156.029	0
2011	1.127.904	958.718	169.186	0	0	169.186	0
2012	1.206.299	1.025.354	180.945	0	0	180.945	0
2013	1.497	1.272	225	0	0	225	0
<b>TOTAL</b>	<b>4.447.354</b>	<b>3.780.250</b>	<b>667.104</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>667.104</b>	<b>0</b>

\*Distribuția sumelor între cele trei tipuri de surse publice este orientativă, putând varia în cursul implementării în funcție de tipul proiectelor și categoriile de beneficiari

### II.4.2.7. Dimensiunea finanțării acordate

Valoarea totală a proiectelor	N/A
Valoarea maximă a finanțării acordate	N/A
Valoarea eligibilă a proiectelor	N/A

Mărimea maximă a finanțării acordate din costul total eligibil	85%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului	15%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0

#### II.4.2.8. Categoriile de beneficiari eligibili

Ministerul Fondurilor Europene - AM POST

Ministerul Fondurilor Europene – Direcția Management Contracte, Investiții și Protocol

#### II.4.2.9. Grupuri țintă / zone țintă

Nu se aplică.

#### II.4.2.10. Perioada orientativă de depunere a proiectelor

Prima versiune a POST a fost aprobată prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007, cea de-a doua versiune POST a fost aprobată prin Decizia CE nr. C (2012) 5647/03.08.2012, cea de-a treia versiune fiind aprobată prin Decizia CE nr. C(2013) 4835/26.07.2013, iar cea de-a patra versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2013) 9284/18.12.2013, iar cea de-a cincea versiune fiind aprobată prin decizia CE nr. C(2014) 7675 din 29.10.2014

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2015**.

Cu toate acestea, în vederea asigurării unei perioade de timp adecvate pentru derularea procedurii de evaluare, selecție și contractare a proiectelor, AM POST recomandă depunerea cererilor de finanțare până la data de 30.11.2015.

#### II.4.2.11. Tipul de cerere de propuneri de proiecte

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### II.4.2.12 Criterii de eligibilitate și evaluare/selecție a proiectelor

Toate proiectele înaintate spre finanțare sub Axa prioritară 4 vor trebui să îndeplinească minim următoarele condiții:

- să fie în conformitate cu obiectivele POST și cu activitățile prevăzute în cadrul Axei prioritare 4,
- să respecte prevederile legislației naționale și comunitare.

#### II.4.2.13 Indicatori de monitorizare și evaluare

*Indicatori de program*

Indicator	Valoare de bază	An de bază	Ținte orientative cumulative								
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Indicatori de realizare imediată ("output")</b>											
Număr total	0	2006					7				15

ediții de materiale informative tipărite sau obiecte promoționale (nr.)											
Număr de evenimente de comunicare și promovare (nr.)	0	2006					12				16
Accesări pagină web (nr.)	0	2006					70.000				350.000
Nivelul de conștientizare a populației (%)	0	2006				8%					15%

#### II.4.2.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Domeniul major de intervenție va contribui la mai buna implementare a principiilor dezvoltării durabile.

- **Egalitate de șanse**

Domeniul major de intervenție va contribui la implementarea politicii privind egalitatea de șanse. Politica de Resurse Umane a AM POST este non-discriminatorie.

#### II.4.2.15. Ajutorul de Stat

Nu se aplică.

#### II.4.2.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Asistență Tehnică</i>
86	Evaluare și studii; informare și comunicare

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### II.4.2.17. Organisme intermediare

Nu se aplică.

#### II.4.2.18. Organismul responsabil cu efectuarea plăților către beneficiari

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

### III. PLANUL FINANCIAR

Alocarea financiară pentru fiecare axă prioritară și domeniu major de intervenție este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelele financiare prezentate în DCI au fost elaborate pe baza alocărilor financiare aprobate de Comisia Europeană, la nivel de axă prioritară în versiunea revizuită a POST aprobată de Comisia Europeană în data de 03.08.2012 .

Alocarea financiară prezentată mai jos nu influențează în mod direct contractele de finanțare încheiate între AM POST și beneficiari.

Euro

AN	TOTAL	Contribuție UE (FEDR/ FC)	Contribuție națională publică				Contribuție privată
			Buget de Stat	Buget Local	Alte surse publice	Total	
<b>TOTAL POS Transport</b>							
2007	296.420.428	251.957.363	44.463.065			44.463.065	
2008	519.233.932	441.348.842	77.885.090			77.885.090	
2009	560.623.000	476.529.550	84.093.450			84.093.450	
2010	858.391.375	729.632.669	128.758.706			128.758.706	
2011	924.147.058	785.525.000	138.622.058			138.622.058	
2012	990.232.264	841.697.425	148.534.839			148.534.839	
2013	895.816.387	761.443.930	134.372.457			134.372.457	
<b>TOTAL</b>	<b>5.044.864.444</b>	<b>4.288.134.779</b>	<b>756.729.665</b>			<b>756.729.665</b>	
<b>AP 1 - Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE</b>							
2007	262.531.731	223.151.971	39.379.760			39.379.760	
2008	375.411.318	319.099.620	56.311.698			56.311.698	
2009	469.191.690	398.812.936	70.378.754			70.378.754	
2010	606.534.356	515.554.203	90.980.153			90.980.153	
2011	652.535.199	554.654.920	97.880.279			97.880.279	
2012	701.420.530	596.207.451	105.213.079			105.213.079	
2013	751.667.219	638.917.136	112.750.083			112.750.083	
<b>TOTAL</b>	<b>3.819.292.043</b>	<b>3.246.398.237</b>	<b>572.893.806</b>			<b>572.893.806</b>	
<b>DMI 1.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7</b>							
2007	133.869.152	113.788.779	20.080.373	0	0	20.080.373	
2008	191.428.269	162.714.029	28.714.240	0	0	28.714.240	
2009	221.832.048	188.557.241	33.274.807	0	0	33.274.807	
2010	309.281.624	262.889.380	46.392.244	0	0	46.392.244	
2011	341.191.337	290.021.637	51.178.700	0	0	51.178.700	

<b>2012</b>	378.411.915	321.650.128	56.761.787	0	0	56.761.787	
<b>2013</b>	523.166.743	444.691.732	78.475.011	0	0	78.475.011	
<b>TOTAL</b>	<b>2.099.181.088</b>	<b>1.784.303.926</b>	<b>314.877.162</b>			<b>314.877.162</b>	
<b>DMI 1.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22</b>							
<b>2007</b>	120.897.532	102.762.902	18.134.630	0	0	18.134.630	
<b>2008</b>	172.879.299	146.947.404	25.931.895	0	0	25.931.895	
<b>2009</b>	232.430.986	197.566.338	34.864.648	0	0	34.864.648	
<b>2010</b>	279.312.928	237.415.989	41.896.939	0	0	41.896.939	
<b>2011</b>	300.496.609	255.422.118	45.074.491	0	0	45.074.491	
<b>2012</b>	323.008.615	274.557.323	48.451.292	0	0	48.451.292	
<b>2013</b>	228.500.476	194.225.404	34.275.072	0	0	34.275.072	
<b>TOTAL</b>	<b>1.657.526.445</b>	<b>1.408.897.478</b>	<b>248.628.967</b>			<b>248.628.967</b>	
<b>DMI 1.3 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18</b>							
<b>2007</b>	7.765.047	6.600.290	1.164.757	0	0	1.164.757	
<b>2008</b>	11.103.750	9.438.187	1.665.563	0	0	1.665.563	
<b>2009</b>	14.928.656	12.689.357	2.239.299	0	0	2.239.299	
<b>2010</b>	17.939.804	15.248.834	2.690.970	0	0	2.690.970	
<b>2011</b>	10.847.253	9.220.165	1.627.088	0	0	1.627.088	
<b>2012</b>	0	0	0	0	0	0	
<b>2013</b>	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>62.584.510</b>	<b>53.196.833</b>	<b>9.387.677</b>			<b>9.387.677</b>	
<b>AP 2 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport</b>							
<b>2007</b>	19.465.205	16.545.424	2.919.781			2.919.781	
<b>2008</b>	121.102.164	102.936.841	18.165.323			18.165.323	
<b>2009</b>	90.135.116	76.614.848	13.520.268			13.520.268	
<b>2010</b>	213.866.667	181.786.667	32.080.000			32.080.000	
<b>2011</b>	231.002.772	196.352.357	34.650.415			34.650.415	
<b>2012</b>	245.254.315	208.466.168	36.788.147			36.788.147	
<b>2013</b>	143.776.007	122.209.605	21.566.402			21.566.402	
<b>TOTAL</b>	<b>1.064.602.246</b>	<b>904.911.910</b>	<b>159.690.336</b>			<b>159.690.336</b>	
<b>DMI 2.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale</b>							
<b>2007</b>	11.741.000	9.979.850	1.761.150			1.761.150	
<b>2008</b>	67.501.837	57.376.562	10.125.275	0	0	10.125.275	
<b>2009</b>	7.078.864	6.017.034	1.061.830	0	0	1.061.830	
<b>2010</b>	119.023.310	101.169.813	17.853.497	0	0	17.853.497	
<b>2011</b>	128.483.474	109.210.953	19.272.521	0	0	19.272.521	
<b>2012</b>	136.475.392	116.004.083	20.471.309	0	0	20.471.309	
<b>2013</b>	58.899.292	50.064.399	8.834.893	0	0	8.834.893	
<b>TOTAL</b>	<b>712.668.661</b>	<b>605.768.362</b>	<b>106.900.299</b>			<b>106.900.299</b>	
<b>DMI 2.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători</b>							

2007	0	0	0			0	
2008	29.084.594	24.721.905	4.362.689	0	0	4.362.689	
2009	45.976.759	39.080.245	6.896.514	0	0	6.896.514	
2010	52.303.975	44.458.379	7.845.596	0	0	7.845.596	
2011	56.493.731	48.019.672	8.474.059	0	0	8.474.059	
2012	59.877.346	50.895.744	8.981.602	0	0	8.981.602	
2013	61.293.424	52.099.411	9.194.013	0	0	9.194.013	
<b>TOTAL</b>	<b>305.029.829</b>	<b>259.275.356</b>	<b>45.754.473</b>			<b>45.754.473</b>	
<b>DMI 2.3 – Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime</b>							
2007	6.561.285	5.577.092	984.193	0	0	984.193	
2008	13.262.471	11.273.101	1.989.370	0	0	1.989.370	
2009	19.597.780	16.658.113	2.939.667	0	0	2.939.667	
2010	22.536.730	19.156.221	3.380.509	0	0	3.380.509	
2011	24.427.961	20.763.767	3.664.194	0	0	3.664.194	
2012	25.981.036	22.083.881	3.897.155	0	0	3.897.155	
2013	47.512	40.384	7.128	0	0	7.128	
<b>TOTAL</b>	<b>112.414.775</b>	<b>95.552.559</b>	<b>16.862.216</b>			<b>16.862.216</b>	
<b>DMI 2.4 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian</b>							
2007	1.162.920	988.482	174.438			174.438	
2008	11.253.262	9.565.273	1.687.989	0	0	1.687.989	
2009	17.481.713	14.859.456	2.622.257	0	0	2.622.257	
2010	20.002.652	17.002.254	3.000.398	0	0	3.000.398	
2011	21.597.606	18.357.965	3.239.641	0	0	3.239.641	
2012	22.920.541	19.482.460	3.438.081	0	0	3.438.081	
2013	23.535.779	20.005.411	3.530.368	0	0	3.530.368	
<b>TOTAL</b>	<b>117.954.473</b>	<b>100.261.301</b>	<b>17.693.172</b>			<b>17.693.172</b>	
<b>AP 3 - Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</b>							
2007	11.043.306	9.386.810	1.656.496			1.656.496	
2008	17.878.244	15.196.507	2.681.737			2.681.737	
2009	1.280.265	1.088.226	192.039			192.039	
2010	30.002.883	25.502.451	4.500.432			4.500.432	
2011	31.948.091	27.155.877	4.792.214			4.792.214	
2012	34.294.433	29.150.268	5.144.165			5.144.165	
2013	306.699	260.694	46.005			46.005	
<b>TOTAL</b>	<b>126.753.921</b>	<b>107.740.833</b>	<b>19.013.088</b>			<b>19.013.088</b>	
<b>DMI 3.1 - Promovarea transportului inter-modal</b>							
2007	0	0	0			0	
2008	1.444.179	1.227.552	216.627	0	0	216.627	
2009	45.848	38.971	6.877	0	0	6.877	
2010	1.451.149	1.233.477	217.672	0	0	217.672	
2011	0	0	0	0	0	0	
2012	0	534.775	0	0	0	0	

2013	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>2.914.176</b>	<b>2.500.000</b>	<b>441.176</b>			<b>441.176</b>	
<b>DMI 3.2 – Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport</b>							
2007	8.817.227	7.494.643	1.322.584	0	0	1.322.584	
2008	13.121.330	11.153.130	1.968.200	0	0	1.968.200	
2009	246.301	209.356	36.945	0	0	36.945	
2010	23.028.338	19.574.087	3.454.251	0	0	3.454.251	
2011	26.064.257	22.154.618	3.909.639	0	0	3.909.639	
2012	27.975.835	23.779.460	4.196.375	0	0	4.196.375	
2013	212.127	180.308	31.819	0	0	31.819	
<b>TOTAL</b>	<b>99.465.415</b>	<b>84.545.602</b>	<b>14.919.813</b>			<b>14.919.813</b>	
<b>DMI 3.3 - Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului</b>							
2007	2.226.079	1.892.167	333.912	0	0	333.912	
2008	3.312.735	2.815.825	496.910	0	0	496.910	
2009	988.116	839.899	148.217	0	0	148.217	
2010	5.523.396	4.694.887	828.509	0	0	828.509	
2011	5.883.834	5.001.259	882.575	0	0	882.575	
2012	6.318.598	5.370.808	947.790	0	0	947.790	
2013	94.572	80.386	14.186	0	0	14.186	
<b>TOTAL</b>	<b>24.347.330</b>	<b>20.695.231</b>	<b>3.652.099</b>			<b>3.652.099</b>	
<b>AP 4 – Asistență Tehnică</b>							
2007	3.380.186	2.873.158	507.028			507.028	
2008	4.842.206	4.115.874	726.332			726.332	
2009	15.929	13.540	2.389			2.389	
2010	7.987.469	6.789.348	1.198.121			1.198.121	
2011	8.660.996	7.361.846	1.299.150			1.299.150	
2012	9.262.986	7.873.538	1.389.448			1.389.448	
2013	66.462	56.495	9.967			9.966	
<b>TOTAL</b>	<b>34.216.234</b>	<b>29.083.799</b>	<b>5.132.435</b>			<b>5.132.434</b>	
<b>DMI 4.1 – Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST</b>							
2007	2.939.991	2.498.992	440.999	0	0	440.999	
2008	4.211.615	3.579.872	631.743	0	0	631.743	
2009	15.254	12.966	2.288	0	0	2.288	
2010	6.947.276	5.905.184	1.042.092	0	0	1.042.092	
2011	7.533.092	6.403.128	1.129.964	0	0	1.129.964	
2012	8.056.687	6.848.184	1.208.503	0	0	1.208.503	
2013	64.965	55.223	9.742	0	0	9.742	
<b>TOTAL</b>	<b>29.768.880</b>	<b>25.303.549</b>	<b>4.465.331</b>			<b>4.465.331</b>	
<b>DMI 4.2 – Sprijin pentru informare și publicitate privind POST</b>							
2007	440.195	374.166	66.029	0	0	66.029	
2008	630.591	536.002	94.589	0	0	94.589	
2009	675	574	101	0	0	101	
2010	1.040.193	884.164	156.029	0	0	156.029	
2011	1.127.904	958.718	169.186	0	0	169.186	

2012	1.206.299	1.025.354	180.945	0	0	180.945	
2013	1.497	1.272	225	0	0	225	
<b>TOTAL</b>	<b>4.447.354</b>	<b>3.780.250</b>	<b>667.104</b>			<b>337.104</b>	

## IV. SISTEMUL DE IMPLEMENTARE

### IV. 1. Principalele organisme implicate în gestionarea și implementarea POST

1) **Autoritatea de Management** pentru Programul Operațional Sectorial “Transport” (AM POST) este constituită în cadrul Ministerului Fondurilor Europene, având responsabilitatea managementului, gestionării și implementării asistenței financiare alocate POST.

Funcțiile Autorității de Management în ceea ce privește managementul și monitorizarea operațiunilor finanțate de UE prin POST sunt stabilite prin Art. 60 al Regulamentului Consiliului (CE) nr. 1083/2006 privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de Coeziune și, la nivel național, în HG 457/2008 privind cadrul instituțional pentru coordonarea și gestionarea instrumentelor structurale.

2) **Beneficiarii** - Beneficiarii sunt operatori, organisme sau firme, publice sau private, responsabile cu inițierea sau cu inițierea și implementarea operațiunilor. În cazul schemelor de ajutor în conformitate cu articolul 87 din Tratat și în cazul ajutoarelor acordate de organisme numite de Statele Membre, beneficiarii sunt organismele care primesc ajutorul public.

AM POST va folosi rețeaua agențiilor de implementare constituite la nivelul MT și a principalilor Beneficiari pentru gestionarea fondurilor europene.

În cazul în care la nivelul solicitantului de finanțare în cadrul POST nu există structuri de management a proiectelor, AM va condiționa acordarea finanțării de stabilirea unor astfel de structuri, corespunzătoare numărului și caracteristicilor proiectelor de care va beneficia respectiva organizație.

3) **Comitetul de Monitorizare al Programului Operațional Sectorial Transport (CM POST)** este structura națională de tip partenerial, fără personalitate juridică, cu rol decizional și strategic în procesul de implementare a POST. CM POST are rolul de a asigura eficacitatea și calitatea implementării programului, în conformitate cu prevederile Art. 63 din Regulamentul Consiliului (CE) nr. 1083/2006.

CM POST cuprinde în structura sa reprezentanți ai următoarelor categorii de organizații/structuri:

- direcții de specialitate din cadrul MT care coordonează sectoarele de transport
- instituții ale administrației publice centrale (ex. MFP)
- autorități de management implicate în gestionarea fondurilor comunitare
- organizații sindicale și patronale
- institute tehnice și de cercetare
- organizații non-guvernamentale.

CM POST aprobă criteriile de selecție a operațiunilor (proiectelor) finanțate prin POST, rapoartele anuale de implementare și raportul final. De asemenea, analizează stadiul implementării și modul de realizare a indicatorilor și aprobă măsurile corective propuse de AM,



inclusiv realocarea fondurilor între domeniile majore de intervenție în cadrul unei axe prioritare a POST.

4) **Autoritatea de Certificare și Plată** este constituită în cadrul Ministerului Finanțelor Publice și are responsabilitatea certificării declarațiilor de cheltuieli și a cererilor de plată înaintate de către AM și a transmiterii acestora la Comisia Europeană, în conformitate cu prevederile Articolului 61 din Regulamentul Consiliului (CE) nr. 1083/2006 și cu ale OG nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență.

5) **Organismul competent pentru primirea plăților de la Comisia Europeană** pentru POST este Autoritatea de Certificare și Plată, prin Unitatea de Plată.

6) **Organismul responsabil pentru efectuarea plăților către beneficiarii POST** este Autoritatea de Certificare și Plată, prin Unitatea de Plată.

7) **Autoritatea de Audit**, pentru toate Programele Operaționale, a fost desemnat un organism asociat de pe lângă Curtea Română de Conturi. Autoritatea de Audit este independentă din punct de vedere operațional de Autoritățile de Management, precum și de Autoritatea de Certificare și Plată. Autoritatea de Audit funcționează în conformitate cu prevederile Art. 62 din Regulamentul Consiliului (CE) nr. 1083/2006.

8) MFE este responsabil de coordonarea managementului și implementării Instrumentelor Structurale în România. MFE își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile HG 457/2008 privind cadrul instituțional pentru coordonarea și gestionarea instrumentelor structurale, cu modificările și completările ulterioare, Ordonanței de urgență a Guvernului nr.96/2012, privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale și pentru modificarea unor acte normative, Hotărârii Guvernului nr. 43/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Fondurilor Europene. Responsabilitățile sale sunt de a coordona programarea, dezvoltarea și implementarea Programelor Operaționale care reprezintă instrumente de implementare ale CSNR și de a asigura coordonarea și coerența acestor programe cu Programul Național de Dezvoltare Rurală și cu Programul Operațional pentru Pescuit.

#### **IV.2. Principiile și etapele procesului privind depunerea, selecția și evaluarea proiectelor finanțate prin POS Transport**

Principiul transparenței stă la baza sistemului de selecție al proiectelor.

Proiectele beneficiarilor sunt propuse spre finanțare din POS Transport pe baza unei cereri de finanțare înaintate la Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport.

Cererea de finanțare cuprinde formularul, anexele, precum și orice alte documente relevante în sprijinul cererii de finanțare.

O caracteristică de bază a proiectelor de transport, în special a celor de infrastructură, o reprezintă durata lungă de pregătire, fapt ce determină un număr relativ limitat de proiecte suficient de pregătite pentru finanțare prin POST. Din cauza acestui fapt, în cazul POST nu va exista în general o selecție din mai multe aplicații, ci o evaluare a fiecărei cereri de finanțare, pe măsură ce acestea sunt depuse.

Evaluarea cererii de finanțare se realizează în cadrul a trei etape:

1. Verificarea cerințelor de conformitate administrativă

2. Evaluarea eligibilității
3. Evaluarea tehnico – economică a proiectului.

Etapa de evaluare a cerințelor de conformitate administrativă se adresează respectării formei necesare depunerii cererii de finanțare (colete, ștampile, semnături, exemplare etc.) și se realizează pe baza unei grile de evaluare la care răspunsurile sunt cu „da” sau „nu”. Această grilă nu se punctează și orice răspuns negativ duce la suspendarea analizei cererii de finanțare până la rectificarea/completarea cererii.

În cadrul etapei de evaluare a eligibilității pe baza unei grile de evaluare, la care răspunsurile sunt cu „da” sau „nu”, se analizează, pe de o parte, încadrarea cererii de finanțare în cerințele strategice impuse de POST/regulamentele fondurilor (TEN-T, non-TEN-T etc.) și în celelalte criterii de eligibilitate a proiectului, iar pe de altă parte se analizează eligibilitatea beneficiarului vis-a-vis de cerințele Documentului Cadru de Implementare/Ghidul Solicitantului și existența în cadrul acestuia a capacității necesare implementării proiectului (număr personal, spațiu, echipamente etc.)

Această grilă nu se punctează și orice răspuns negativ duce la respingerea cererii de finanțare.

Cererile de finanțare ce trec de etapele menționate mai sus vor face obiectul unei evaluări tehnico-economice aprofundate a proiectului în cadrul căreia se va analiza măsura în care proiectul este relevant și oportun, respectiv suficient de matur și bine pregătit calitativ. Pentru această ultimă etapă se va folosi o grilă de evaluare cu punctaj de la 0 la 100 de puncte, iar cererile de finanțare ce realizează un punctaj mai mic de 45 de puncte vor fi respinse.

AM va asigura evaluarea tehnică și financiară a proiectului prin intermediul Comitetului de evaluare.

În acest sens, se va verifica maturitatea proiectului, luând în considerare nivelul de pregătire a acestuia (prefezabilitate, fezabilitate, proiect tehnic, Acord de Mediu, Autorizație de Construire etc.), indicatorii tehnico – economici și riscurile aferente proiectului (conform informațiilor din analiza cost-beneficiu), relevanța și oportunitatea proiectului (în conformitate cu obiectivele generale ale POST și ale celorlalte proiecte finanțate în cadrul POST).

Cererile de finanțare pentru proiecte majore aprobate de AM sunt transmise pentru aprobarea CE, împreună cu toate documentele atașate cererii de finanțare.

Toate proiectele majore vor trebui să conțină o Analiză Cost – Beneficiu.

În cazul proiectelor majore, contractul de finanțare va fi încheiat după emiterea deciziei CE privind aprobarea proiectului.

### **IV.3. Procedura pentru modificarea Documentului Cadru de Implementare a POST**

Documentul Cadru de Implementare a POST se aprobă prin ordin al ministrului fondurilor europene.

Inițierea procedurii de modificare a Documentului Cadru de Implementare a POST revine Autorității de Management pentru POST. Modificările propuse vor fi supuse aprobării MFE prin Ordin al ministrului fondurilor europene.

### Lista orientativă a proiectelor potențial finanțabile din POST

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.1	Cernavodă – Constanța	construcție autostradă
1.1	Varianta ocolitoare Constanța	construcție variantă ocolitoare
1.1	Arad – Timișoara	construcție autostradă și construcție varianta ocolitoare Arad
1.1	Nădlac - Arad	construcție autostradă
1.1	Orăștie - Sibiu	construcție autostradă
1.1	Arad – Timișoara-Lugoj, tronson Timișoara - Lugoj	construcție autostradă
1.1	Lugoj – Deva	construcție autostradă
1.1	Sibiu-Pitești	pregătire studiu de fezabilitate, proiect tehnic
1.1	Sebeș-Turda	construcție autostradă

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.2	ERTMS II pilot	proiect pilot pentru implementarea sistemului ERTMS, nivel II
1.2	Frontiera Curtici-Radna (km 614)	reabilitare cale ferată
1.2	Brașov-Simeria, tronson Coșlariu – Simeria	reabilitare cale ferată
1.2	Brașov-Simeria, tronson Coșlariu – Sighișoara	reabilitare cale ferată
1.2	Curtici - Simeria	reabilitare cale ferată
1.2	Reabilitarea podurilor de cale ferata peste Dunăre	reabilitare poduri de cale ferata TEN-T 22
1.2	Caransebeș-Craiova	pregătire studiu de fezabilitate
1.2	Predeal – Brașov	pregătire documentație tehnica pentru reabilitare
1.2	Construcție Magistrala 4 Metrou Tronson Parc Bazilescu- Lac Străulești	lucrări de construcție
1.2	Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători cu metroul pe magistrala 2. Berceni – Pipera	lucrări de modernizare și achiziție de material rulant

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.3	Îmbunătățirea navigației pe Dunăre, sectorul Călărași – Brăila	construcție pe căile navigabile interioare
1.3	Reabilitare ecluze pe canalele navigabile 2007-2013	reabilitare ecluze

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.1	Zalău – Aleșd	reabilitare drum național
2.1	Galați/Vaslui – Crasna – granița județ și DN 24B Crasna-Albița	reabilitare drum național DN 24 și DN 24B
2.1	Alexandria – Craiova	reabilitare drum național DN6
2.1	București – Adunații Copăceni	reabilitare drum național DN5
2.1	Pregătire pachet proiecte 1 de completare variante ocolitoare (Bistrița, Stei, Gheorghieni, Miercurea Ciuc, Huși, Aleșd)	pregătire documentație variante ocolitoare
2.1	Pregătire pachet proiecte 3 completare variante ocolitoare (Pașcani, Roman, Roșiorii de Vede, Târgoviște, Titu, Câmpulung Moldovenesc și Vatra Dornei)	pregătire documentație variante ocolitoare
2.1	Pregătire pachet proiecte 2 de completare variante ocolitoare (Toplița, Tușnad, Sighișoara, Făgăraș, Huedin, Bârlad, Timișoara Sud)	pregătire documentație variante ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Alexandria	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Brașov	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Caracal	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Săcuieni	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Carei	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Craiova Sud	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Mihailești	construcție variantă ocolitoare
2.1	Construcția variantei de ocolire a orașului Tecuci	construcție variantă ocolitoare

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.2	Modernizarea stațiilor de cale ferată și a nodurilor feroviare (Slatina, Râmnicu Vâlcea, Reșița Sud, Bistrița, Zalău, Călărași, Slobozia, Giurgiu Nord, Botoșani, Piatra Neamț, Vaslui, Brăila, Pitești, Târgu Mureș, Sfântul Gheorghe, Miercurea Ciuc, Târgu Jiu, Târgoviște, Baia Mare, Satu Mare, Alexandria)	modernizare stații de cale ferată
2.2	Reabilitare poduri, podețe și tunele de cale ferată (rețeaua TEN-T) – Sucursalele Regionale de căi Ferate Timișoara, Constanța, Brașov, Craiova, Galați, București, Cluj, Iași	reabilitare poduri și tunele de cale ferată
2.2	Pregătire lucrări de reabilitare pentru 174 de poduri, podețe, tuneluri de cale ferată	studii de fezabilitate, etc.
2.2	Pregătire pentru modernizarea stațiilor de cale ferată noduri feroviare	studii de fezabilitate, etc.
2.2	Studii de fezabilitate pentru linia de mare viteză	studii de fezabilitate
2.2	Reabilitarea stației de cale ferată Fetești	lucrări de reabilitare

2.2	Reabilitarea podului nou de cale ferată peste râul Argeș, linia CF București – Giurgiu, între stațiile Vidra - Grădiștea”	lucrări de reabilitare
2.2	Construcție Magistrala 5 Metrou Tronson Râul Doamnei – Eroilor	lucrări de construcție

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.3	Pod rutier la km 0+540 al canalului Dunăre Marea Neagra și lucrările aferente infrastructurii rutiere de acces în Portul Constanta	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Dezvoltarea capacității feroviare în zona fluvio-maritimă a Portului Constanta	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Lucrări de infrastructură portuară în Portul Brăila	modernizare cheu dana 23 și parțial dana 25 în portul Brăila
2.3	Infrastructură pentru terminal de containere în portul Oltenița	modernizarea infrastructurii în portul Oltenița
2.3	Finalizarea digului de larg în Portul Constanța	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Dezvoltarea Portului Constanța-pod rutier la insula artificială	modernizarea infrastructurii din Portul Constanța
2.3	Master Planul Portului Constanța	studii
2.3	Extinderea spre sud a danei de gabare din Portul Constanța	modernizarea infrastructurii în portul Constanța

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.4	Modernizarea infrastructurii publice aeroportuare (pentru aeroporturile Oradea, Suceava, Constanta, Iași, Craiova)	modernizarea infrastructurii aeroportuare

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
3.1	Terminale intermodale în locațiile Timișoara, Iași	realizare centre intermodale

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
3.2	Sistem de management al traficului de nave pe canalul Dunăre-Marea Neagră și de informare asupra transportului pe ape interioare - RoRIS	implementare sistem de management al traficului de nave
3.2	Sistem de management al traficului de nave pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare - RoRIS	implementare sistem de management al traficului de nave
3.2	Sistem de măsurători topografice pe canalele Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia - Năvodari	realizare sistem de măsurători topografice
3.2	Modernizarea sistemului de semnalizări de navigație pe canalele Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari	modernizarea sistemului de semnalizări de navigație
3.2	Front de așteptare pentru formare/desfacere convoaie la confluența canalelor Dunăre - Marea Neagră și Poarta Albă - Midia Năvodari	lucrări privind realizarea unui front de așteptare pentru formare/desfacere convoaie

	Modernizarea infrastructurii privind siguranța circulației pe DN1, în sate liniare și puncte negre	modernizare infrastructură rutieră
3.2	Asistență tehnică pentru podurile grav avariate	expertiză tehnică pentru reabilitare rutieră
3.2	Realizarea unui sistem de sprijin pentru lucrările hidrografice pe Dunăre în scopul asigurării adâncimilor minime de navigare (Borne AFDJ)	lucrări hidrografice
3.2	Îmbunătățirea siguranței traficului pe căile ferate române prin modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată	lucrări de modernizare
3.2	Îmbunătățirea siguranței traficului pe căile ferate române prin implementarea unui sistem de detectare de cutii de osii supraîncălzite	lucrări de modernizare
3.2	Îmbunătățirea siguranței traficului pe căile ferate române prin modernizarea instalațiilor de centralizare electromagnetica pe secțiunile de circulație Ilia-Lugoj (7 stații CF pe regionala Timișoara), Siculeni-Adjud (5 stații CF pe regionala Brașov și 7 stații CF pe regionala Galați)	lucrări de modernizare
3.2	Monitorizarea continuă a siguranței zborurilor și gestionarea siguranței aeroportuare	realizare monitorizarea siguranței zborurilor și gestionarea siguranței aeroportuare
3.2	Pregătire documentație pe siguranța feroviară – treceri la nivel cu calea ferată 2014-2020	studii tehnice
3.2	Asistență tehnică pentru reabilitare poduri în perioada-2014-2020	expertiza tehnică, studiu de fezabilitate

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
3.3	Sisteme de colectare a deșeurilor generate de nave în porturile de pe Dunărea maritimă	implementare sisteme de colectare a deșeurilor generate de nave
3.3	Sistem de preluare reziduri de la nave și intervenție în caz de poluare	implementare sistem de preluare reziduri de la nave
3.3	Monitorizarea impactului asupra mediului a lucrărilor hidrotehnice pe Dunăre	instalare echipamente pentru Monitorizarea impactului asupra mediului a lucrărilor hidrotehnice pe Dunăre
3.3	Modernizarea sistemului de gospodărire calitativa a apei din canalele navigabile prin montarea de stații de monitorizare a calității apei	instalare echipamente pentru gospodărirea calitativa a apei
3.3	Construcție pasaj de pești pe Dunăre	realizare documentație tehnică (studiu de fezabilitate, proiect tehnic)
3.3	Hărți de zgomot pentru sectorul rutier	realizarea hărților de zgomot prin implementarea unui sistem GIS
3.3	Elaborare planuri de acțiune ale hărților strategice de zgomot pentru CF	elaborarea hărților de zgomot pentru CF și prioritizarea măsurilor

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
4.1	Proiecte privind sprijinirea implementării, monitorizării și controlului POST	

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
4.2	Proiecte pentru realizarea măsurii privind informarea și publicitatea POST	