



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**

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

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



***Versiunea 1***  
– ianuarie 2008 –

## CUPRINS

Definiții și abrevieri.....	3
<b>I.INTRODUCERE.....</b>	<b>5</b>
<b>II. DESCRIEREA DOMENIILOR MAJORE DE INTERVENȚIE</b>	
<b>II.1 Axa Prioritară 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>	<b>8</b>
<b>II.1.1 Domeniul major de intervenție 1.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7.....</b>	<b>9</b>
<b>II.1.2 Domeniul major de intervenție 1.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22.....</b>	<b>14</b>
<b>II.1.3 Domeniul major de intervenție 1.3 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18.....</b>	<b>20</b>
<b>II.2 Axa Prioritară 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>26</b>
<b>II.2.1 Domeniul major de intervenție 2.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale.....</b>	<b>27</b>
<b>II.2.2 Domeniul major de intervenție 2.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători.....</b>	<b>32</b>
<b>II.2.3 Domeniul major de intervenție 2.3 – Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime.....</b>	<b>38</b>
<b>II.2.4 Domeniul major de intervenție 2.4 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian .....</b>	<b>43</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>48</b>
<b>II.3.1 Domeniul major de intervenție 3.1 – Promovarea transportului inter-modal.....</b>	<b>48</b>
<b>II.3.2 Domeniul major de intervenție 3.2 – Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport .....</b>	<b>53</b>
<b>II.3.3 Domeniul major de intervenție 3.3 – Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului .....</b>	<b>58</b>

<b>II.4 Axa Prioritară 4 - Asistență Tehnică.....</b>	<b>63</b>
<b>II.4.1 Domeniul major de intervenție 4.1 – Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST .....</b>	<b>64</b>
<b>II.4.2 Domeniul major de intervenție 4.2 – Sprijin pentru informare și publicitate privind POST.....</b>	<b>68</b>
<b>III. PLANUL FINANCIAR.....</b>	<b>72</b>
<b>IV. SISTEMUL DE IMPLEMENTARE.....</b>	<b>76</b>
<b>IV.1. Principalele organisme implicate în gestionarea și implementarea POS Transport.....</b>	<b>76</b>
<b>IV.2. Principiile și etapele procesului de evaluare/ selecție a proiectelor finanțate prin POS Transport.....</b>	<b>77</b>
<b>IV.3. Procedura de modificare a Documentului Cadru de Implementare a POS Transport.....</b>	<b>78</b>

**ANEXĂ**

## 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 Relații Financiare 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 proiectului 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
DEC	Direcția Evaluare și Comunicare
DGRFE	Direcția Generală Relații Financiare Externe
DIP	Direcția Implementare Proiecte
DM	Direcția Monitorizare
DMI	Domeniu Major de Intervenție
DMFD	Direcția Management Financiar și Dezvoltare
DP	Direcția Programare
FC	Fondul de Coeziune
FEDR	Fondul European de Dezvoltare Regională
FSE	Fondul Social European
GL	Grup de Lucru
HG	Hotărârea Guvernului
IS	Instrumente Structurale
OSCC	Orientările Strategice Comunitare privind Coeziunea
MEF	Ministerul Economiei și Finanțelor
MIRA	Ministerul Internelor și Reformei Administrative
MMDD	Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile
PND	Planul Național de Dezvoltare 2007-2013
POR	Program Operațional Regional
POS	Program Operațional Sectorial
POST	Programul Operațional Sectorial Transport
SPOST	Serviciul 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 Transporturilor, în colaborare cu Ministerul Economiei și Finanțelor.

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 5,7 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 1,09 miliarde EURO. Finanțarea comunitară va proveni din Fondul de Coeziune și Fondul European de Dezvoltare Regională.

Programul Operațional Sectorial Transport a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

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 2005-2008 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 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.

După modernizare, infrastructura de transport astfel îmbunătățită 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 axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem de transport durabil și integrării acestuia cu rețele de transport ale Uniunii Europene
2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naționale situate în afara axelor prioritare TEN-T 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 FEDR, 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>Contribuție UE</u></b>	<b><u>Domenii majore de intervenție</u></b>
<b>Axa Prioritară 1</b> Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare 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 Axei Prioritare TEN-T 7
		<b>1.2</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22
		<b>1.3</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18
<b>Axa Prioritară 2</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T 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
		<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 axelor prioritare 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 axelor prioritare TEN-T nr. 7, 18 și 22.

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 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

Această axă prioritară a POST se va focaliza pe construcția de autostrăzi (Axa TEN-T nr.7), pe modernizarea infrastructurii feroviare ținând seama și de 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 Axei Prioritare TEN-T 7
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18

## **II.1.1 Domeniul major de intervenție 1.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7**

### **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 Axei TEN-T 7,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea drumurilor naționale, construcția de variante ocolitoare și/sau autostrăzi pe traseul Axei TEN-T 7, precum și a supervizării acestora.

Axa TEN-T 7 prezintă pe teritoriul României două ramuri ce urmăresc următoarele trasee:  
Ramura nordică: Nădlac – Arad – Timișoara – Lugoj – Deva – Orăștie – Sibiu – Pitești – București – Cernavodă – Constanța.

Ramura sudică: Lugoj – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Calafat cu o variantă Simian – Maglavit, ocolind Craiova.

AMPOST și CNADNR SA au conlucrat 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 Axei Prioritare TEN-T 7
- Pregătirea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7

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

- Pregătirea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul Axei TEN-T 7
- Supervizarea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul Axei TEN-T 7
- Lucrări de modernizare a drumurilor naționale, construcția variantelor ocolitoare și a autostrăzilor pe traseul Axei TEN-T 7
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de investiții în infrastructura rutieră de pe traseul Axei TEN-T 7 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acesteia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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	
2007	126.042.728	107.136.319	18.906.409		18.906.409	
2008	180.236.753	153.201.240	27.035.513		27.035.513	
2009	242.322.861	205.974.432	36.348.429		36.348.429	
2010	291.200.020	247.520.017	43.680.003		43.680.003	
2011	313.285.242	266.292.456	46.992.786		46.992.786	
2012	336.755.322	286.242.024	50.513.298		50.513.298	
2013	360.900.642	306.747.146	54.153.496		54.153.496	
<b>TOTAL</b>	<b>1.850.743.568</b>	<b>1.573.113.634</b>	<b>277.629.934</b>		<b>277.629.934</b>	

#### 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 ***	100 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	85 %
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	15 % (buget de stat)

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 AMPOST de la caz la caz.

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

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CN ADNR SA)

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

Totuși, se recomandă ca CN ADNR 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 stă la dispoziția CN ADNR SA 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.

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 SA în perioada 12.07.2007 – 31.12.2013, însă se recomandă ca CN ADNR SA 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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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>											
Km de noi autostrăzi TEN-T finalizați		2006									190
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Timp economisit - drum (minute)		2006									
Proiecte prioritare TEN –T realizate (%)		2006									

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)
- Suprafața afectată din zona verde (ha)

#### 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 și 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

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

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
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 Axei Prioritare TEN-T 22

### **II.1.2.1 Descriere**

Acest domeniu de intervenție se adresează unui singur beneficiar și anume Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA (CNCF „CFR” SA), concesionara întregii infrastructuri feroviare naționale din România.

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.

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.

Modernizarea gărilor CF situate pe traseul Axei TEN-T 22 vor fi finanțate din acest DMI.

AM POST și CNCF „CFR” SA au conlucrat 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

### **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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 îndeosierie și arhivare a documentelor referitoare la proiect în vederea asigurării pistelor de audit

- Cheltuieli privind organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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.1.2.5. Utilizarea finanțării încrucișate FEDR / FSE

Nu se aplică.

#### II.1.2.6. Alocarea financiară orientativă

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FC)	Contribuția publică națională			Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	
2007	120.897.532	120.762.902	18.134.630			18.134.630
2008	172.879.299	146.947.404	25.931.895			25.931.895
2009	232.430.986	197.566.338	34.864.648			34.864.648
2010	279.312.928	237.415.989	41.896.939			41.896.939
2011	300.496.609	255.422.118	45.074.491			45.074.491
2012	323.008.615	274.557.323	48.451.292			48.451.292
2013	346.168.297	294.225.404	51.942.893			51.942.893
<b>TOTAL</b>	<b>1.775.194.266</b>	<b>1.508.897.478</b>	<b>266.296.788</b>			<b>266.296.788</b>

#### 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 ***	100 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	85%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată,	15% (buget de stat)

Nota \* Include până la 10% chltuieli 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 AMPOST 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.)



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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

Totuși, se recomandă ca CNCF „CFR” 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 stă la dispoziția CNCF „CFR” S.A. 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 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 AMPOST se pot depune la inițiativa CNCF „CFR” S.A. în perioada 12.07.2007 – 31.12.2013, însă se recomandă ca CNCF „CFR” 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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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
<b>Indicatori de realizare imediată (“output”)</b>											
Km cale ferată reabilitată/modernizată		2006									180
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Timp economisit - drum (minute)		2006									
Proiecte prioritare TEN –T realizate (%)		2006									
Cota de piață (%)		2006									15

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)

#### 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 SA, 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)

- 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

Autoritatea de Certificare și Plată – Serviciul Plăți.

## **II.1.3 Domeniul major de intervenție 1.3 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18**

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

Acest domeniu de intervenție se adresează în principiu unui singur beneficiar și anume 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.

Se are în vedere ca, investițiile în sectorul comun româno-bulgar al Dunării să fie realizate cu respectarea Regulamentului Consiliului nr.1082/2006 privind Grupările Europene de Cooperare Teritorială GECT (European Grouping of Territorial Cooperation).

Aplicarea sistemului GECT se află în faza incipientă de negociere între România și Bulgaria și presupune, cel puțin în această fază, crearea unei entități unice care să preia sarcina implementării pe teritoriul României și Bulgariei a investițiilor din domeniul transportului finanțate din instrumente structurale pe sectorul comun al Dunării.

Intervențiile 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, precum și a supervizării acestora.

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.

AM POST și Direcția Generală de Transport Naval au conlucrat pentru identificarea unui portofoliu strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST, care se regăsește în Anexă.

### **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

### **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
- 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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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

An	TOTAL	Contribuție UE (FC)	Contribuție publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	15.591.471	13.252.750	2.338.721			2.338.721	
2008	22.295.266	18.950.976	3.344.290			3.344.290	
2009	29.975.311	25.479.014	4.496.297			4.496.297	
2010	36.021.408	30.618.197	5.403.211			5.403.211	
2011	38.753.348	32.940.346	5.813.002			5.813.002	
2012	41.656.593	35.408.104	6.248.489			6.248.489	
2013	44.643.367	37.944.586	6.698.781			6.698.781	
<b>TOTAL</b>	<b>228.936.764</b>	<b>194.593.973</b>	<b>34.342.791</b>			<b>34.342.791</b>	

#### 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 ***	100 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FC)	85%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată,	15% (buget de stat)

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 AMPOST de la caz la caz.

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

- R.A. Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați
- 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**

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

Totuși, se recomandă ca R.A. AFDJ 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 stă la dispoziția R.A. AFDJ 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.

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 R.A. AFDJ în perioada 12.07.2007 – 31.12.2013, însă se recomandă ca R.A. AFDJ să se consulte cu AM POST și Direcția Generală de Transport Naval înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare. În ceea ce privește investițiile pe sectorul comun româno-bulgar perioada de depunere a cererilor de finanțare va începe cu data la care GECT va fi constituită.

#### **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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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.1.3.13. 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>											
Km de căi navigabile interioare TEN-T deschise pentru navigație		2006									450
<b>Indicatori de rezultat ("result")</b>											
Proiecte prioritare TEN –T realizate (%)		2006									

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)

#### 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 afara axelor prioritare TEN-T 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 în afara axelor prioritare TEN-T 7 și 22, 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 (componenta FEDR) 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 greutatea;
- construcția variantelor ocolitoare pe rețeaua rutieră națională;
- 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;
- 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, dar situată în afara traseului Axei TEN-T 7,
- finanțarea lucrărilor de investiții pentru modernizarea drumurilor naționale, construcția de variante ocolitoare și/sau autostrăzi și drumuri expres situate în afara traseului Axei TEN-T 7, precum și a supervizării acestora.

Axa TEN-T 7 este prezentată la DMI 1.1.

AM POST și CN ADNR SA au conlucrat 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 situată în afara Axei Prioritare TEN-T 7
- 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 afara Axei TEN-T 7
- Supervizarea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale situate în afara Axei TEN-T 7
- Lucrări de construcții de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale situate în afara Axei TEN-T 7
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de modernizare/dezvoltare a infrastructurii rutiere naționale situate în afara Axei TEN-T 7 (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor

- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională			Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	
2007						
2008	48.125.876	36.094.407	12.031.469			12.031.469
2009	76.077.107	57.057.830	19.019.277			19.019.277
2010	86.546.665	64.909.999	21.636.666			21.636.666
2011	93.479.397	70.109.548	23.369.849			23.369.849
2012	99.078.216	74.308.662	24.769.554			24.769.554
2013	105.169.072	79.278.070	25.891.002			25.891.002
<b>TOTAL</b>	<b>508.476.333</b>	<b>381.758.516</b>	<b>126.717.817</b>			<b>126.717.817</b>

#### 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 ***	100 %
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	75%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	25% (buget de stat)

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 AMPOST de la caz la caz.

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

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

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

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 stă la dispoziția CN ADNR S.A. 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 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 – 31.12.2013, 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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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>											
Km de drumuri naționale reabilitate		2006									800
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Timpul economisit (minute)		2006									
Număr de proiecte realizate		2006									

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)
- Suprafața afectată din zona verde (ha)

#### 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 SA, 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

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

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
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 a serviciilor pentru călători**

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

Acest domeniu de intervenție urmărește finanțarea investițiilor în două elemente ale transportului feroviar, și anume infrastructura feroviară națională și materialul rulant pentru transportul feroviar public de călători.

Intervențiile în infrastructura de căi ferate se adresează unui singur beneficiar și anume Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA (CNCF „CFR” S.A.), concesionara întregii infrastructuri feroviare naționale din România.

Intervențiile în modernizarea parcului de material rulant feroviar de călători se adresează tuturor operatorilor naționali de transport feroviar public de călători.

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 achiziției materialului rulant pentru transportul feroviar public de călători,
- Finanțarea pregătirii proiectelor de investiții în infrastructura feroviară națională situată în afara Axei TEN-T 22.

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

Portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST pentru acest DMI se regăsește în Anexă.

### **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**
- **Modernizarea materialului rulant pentru transportul feroviar de călători**
- **Pregătirea proiectelor feroviare conforme cu DMI 2.2, inclusiv elaborarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate**

### **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 tunelurilor feroviare situate în afara traseului Axei TEN-T 22
- Modernizarea materialului rulant pentru transportul feroviar de călători
- 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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestora și reamenajarea spațiului/refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007							
2008	60.096.504	38.762.245	21.334.259			21.334.259	
2009	95.000.208	61.275.134	33.725.074			33.725.074	
2010	108.073.919	69.707.678	38.366.241			38.366.241	
2011	116.731.070	75.291.540	41.439.530			41.439.530	
2012	123.722.515	79.801.022	43.921.493			43.921.493	
2013	131.047.786	85.137.737	45.910.049			45.910.049	
<b>TOTAL</b>	<b>634.672.002</b>	<b>409.975.356</b>	<b>224.696.646</b>			<b>224.696.646</b>	

#### 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 .

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	100 %

eligibil ***	
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	75%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	25% (buget de stat)

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 AMPOST de la caz la caz.

Pentru operațiunea „Modernizarea materialului rulant pentru transportul feroviar de călători” detaliile privind dimensiunea finanțării acordate se vor stabili în funcție de clarificarea problematicii ajutorului de stat.

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

- Compania Națională de Căi Ferate “CFR” S.A.(CNCF “CFR” S.A.)
- Operatorii naționali de transport feroviar public de călători.

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013.**

Totuși, se recomandă ca CNCF „CFR” 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 stă la dispoziția CNCF „CFR” S.A. 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 suficient de mature AM POST va solicita înaintarea cererilor de finanțare.

Cererile de finanțare aferente proiectelor de pregătire a investițiilor viitoare, pentru proiectele de lucrări/supervizări neurmărite în mod expres de AM POST se pot depune la inițiativa CNCF CFR SA în perioada 12.07.2007 – 31.12.2013, însă se recomandă ca CNCF „CFR” S.A. să se consulte cu AM POST înainte de depunerea oficială a cererilor de finanțare. Investițiile aferente materialului rulant se vor implementa în cadrul unei cereri de depunere de proiecte (call for proposals). Perioada eligibilă de depunere a cererilor de finanțare pentru proiectele de achiziție material rulant va fi prevăzută în documentația concursului de proiecte.

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

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă
- Cerere deschisă de proiecte cu termen

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

### *Criterii de eligibilitate*

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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 reabilitate/modernizate (număr)		2006									18
Poduri/tunele de cale ferată reabilitate		2006									
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Creșterea traficului de pasageri pe calea ferată (mil pasageri-km)		2006									+26%

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)

#### 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 dizabilități.

#### 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 SA, 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.

În cazul modernizării de material rulant se vor purta consultări cu Consiliul Concurenței și Comisia Europeană, iar pe baza concluziilor se va definitiva modalitatea de implementare a acestei intervenții prin POST.

#### II.2.2.16. Clasificarea intervențiilor

- Tema prioritară

Cod	Tema prioritară
	<i>Transport</i>
16	Căi ferate
19	Material rulant (TEN-T)

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
00	Nu se aplică

#### 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.

Portofoliul strategic de proiecte potențial eligibile pentru finanțare din POST pentru acest DMI se regăsește în Anexă.

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

- Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime
- Modernizarea și dezvoltarea porturilor 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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională				Contribuția privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	11.643.191	8.732.393	2.910.798			2.910.798	
2008	17.001.816	12.751.362	4.250.454			4.250.454	
2009	24.547.740	18.410.805	6.136.935			6.136.935	
2010	28.246.400	21.184.800	7.061.600			7.061.600	
2011	30.695.580	23.021.685	7.673.895			7.673.895	
2012	32.673.520	24.505.140	8.168.380			8.168.380	
2013	34.837.329	26.260.720	8.576.609			8.576.609	
<b>TOTAL</b>	<b>179.645.576</b>	<b>134.866.905</b>	<b>44.778.671</b>			<b>44.778.671</b>	

Euro

#### II.2.3.7. Dimensiunea finanțării acordate

Pentru acest Domeniu Major de Intervenție detaliile privind dimensiunea finanțării acordate se vor stabili în funcție de clarificarea problematicii ajutorului de stat.

#### 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.

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

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 stă la dispoziția beneficiarilor 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 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 – 31.12.2013, 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
- Cerere deschisă de proiecte cu termen

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

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

##### **Eligibilitatea solicitantului**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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.

### I.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 rezultat (“result”)</b>											
Traficul de mărfuri pe căile navigabile (mil tone-km)		2006									+33%
Pasageri transportați pe căile navigabile și pe canale (mil)		2004									1
Mărfuri transportate sau tranzitate prin porturile TEN-T, din care (mil tone):		2004									115
-maritime											80
-fluviale											35

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)

### 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

Atât în cazul porturilor dunărene, cât și în cazul porturilor maritime notificările măsurilor de ajutor de stat (posibil a fi de tip regional) sau informările asupra schemelor de ajutor de stat vor fi transmise pentru consultare Consiliului Concurenței și Comisiei Europene.

#### **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

#### **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**

Acest domeniu de intervenție se adresează tuturor administrațiilor infrastructurii publice aeroportuare din România.

Intervențiile acestui DMI urmăresc:

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

Având în vedere anvelopa financiară redusă pentru acest DMI, precum și faptului că la acest moment nu există o prioritizare clară a interesului public în aeroporturile din România, modalitatea de implementare a acestui DMI va utiliza cererea deschisă de proiecte.

### **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)

### **II.2.4.4. Categoriile de cheltuieli eligibile**

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuție publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007							
2008	7.058.642	3.882.253	3.176.389			3.176.389	
2009	11.158.258	6.137.042	5.021.216			5.021.216	
2010	12.693.836	6.981.610	5.712.226			5.712.226	
2011	13.710.664	7.540.865	6.169.799			6.169.799	
2012	14.531.845	7.992.515	6.539.330			6.539.330	
2013	15.362.498	8.527.016	6.835.482			6.835.482	
<b>TOTAL</b>	<b>74.515.743</b>	<b>41.061.301</b>	<b>33.454.442</b>			<b>33.454.442</b>	

#### II.2.4.7. Dimensiunea finanțării acordate

Pentru acest Domeniu Major de Intervenție detaliile privind dimensiunea finanțării acordate se vor stabili în funcție de clarificarea problematicii ajutorului de stat.

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

Administrațiile infrastructurii publice aeroportuare din România

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

Investițiile aferente modernizării aeroporturilor din România se vor implementa în cadrul unui cereri deschise de proiecte cu termen (call for proposals).

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 termen

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

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

#### **Eligibilitatea solicitantului**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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.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 (număr)		2006									3-5
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Creșterea traficului aerian de pasageri (mil pasager-km)		2006									

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

- Emisii de NO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de SO<sub>2</sub> (tone)
- Emisii de COV (tone)
- Emisii de particule fine (tone)
- Emisii de echivalent CO<sub>2</sub> (tone)

#### 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

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

#### 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

#### **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 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, în special de pe modul rutier pe modul feroviar cu respectarea principiului co-modalității prezentat în versiunea revizuită a Cărții Albe a Transporturilor a Comisiei Europene.

Construcția sau reabilitarea propriu-zisă a infrastructurii relevante (terminale inter-modale etc.) se va realiza de către administratorul infrastructurii feroviare. Operarea infrastructurii inter-modale, însă, poate fi concesionată mediului privat.

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

- Promovarea transportului inter-modal

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

- Pregătirea proiectelor de construcție sau modernizare a infrastructurii inter-modale,
- Supervizarea proiectelor de construcție sau modernizare a infrastructurii inter-modale,
- Lucrări de construcție și modernizare a infrastructurii inter-modale,
- Asistență tehnică pentru implementarea proiectelor de infrastructură inter-modală (altele decât cele pentru pregătirea și supervizarea proiectelor)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acesteia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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							
2008	3.273.472	1.227.552	2.045.920			2.045.920	
2009	4.903.923	1.838.971	3.064.952			3.064.952	
2010	5.897.872	2.211.702	3.686.170			3.686.170	
2011	6.254.035	2.345.263	3.908.772			3.908.772	
2012	6.683.645	2.506.367	4.177.278			4.177.278	
2013	7.069.197	2.684.923	4.384.274			4.384.274	
<b>TOTAL</b>	<b>34.082.144</b>	<b>12.814.778</b>	<b>21.267.366</b>			<b>21.267.366</b>	

Euro

### II.3.1.7. Dimensiunea finanțării acordate

Pentru acest Domeniu Major de Intervenție detaliile privind dimensiunea finanțării acordate se vor stabili în funcție de clarificarea problematicii ajutorului de stat.

### II.3.1.8. Categoriile de beneficiari eligibili

Administratori de infrastructură inter-modală

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

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

- Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă
- Cerere deschisă de proiecte cu termen

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

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

##### **Eligibilitatea solicitantului**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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 inter-modale noi/modernizate (număr)		2006									4

### II.3.1.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

Fiecare proiect va face obiectul Evaluării de Impact de Mediu (EIA). În plus, dezvoltarea inter-modală 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

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

### II.3.1.16. Clasificarea intervențiilor

- Temă prioritară

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

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
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

### **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

### **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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului /refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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.3.2.5 Utilizarea finanțării încrucișate FEDR/FSE

Nu se aplică.

### II.3.2.6. Alocarea financiară orientativă

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	17.429.419	13.072.064	4.357.355			4.357.355	
2008	25.937.537	19.453.153	6.484.384			6.484.384	
2009	35.370.632	26.527.974	8.842.658			8.842.658	
2010	43.246.235	32.434.676	10.811.559			10.811.559	
2011	46.068.315	34.551.236	11.517.079			11.517.079	
2012	49.472.359	37.104.269	12.368.090			12.368.090	
2013	52.975.635	39.933.852	13.041.783			13.041.783	
<b>TOTAL</b>	<b>270.500.132</b>	<b>203.077.224</b>	<b>67.422.908</b>			<b>67.422.908</b>	

### II.3.2.7. 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 **	100%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată (FEDR)	75%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	25% (buget de stat)

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 AMPOST de la caz la caz.

### II.3.2.8. Categoriile de beneficiari eligibili

- 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 de Administrare a Canalelor Navigabile (CN ACN S.A.)

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

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 stă la dispoziția beneficiarilor 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 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 – 31.12.2013, 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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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.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 (număr)		2006									80
Km de sate liniare protejate		2006									180
<b>Indicatori de rezultat (“result”)</b>											
Reducerea accidentelor grave (accidente grave/milion pasageri – autoturism)		2003									-20%
Reducerea accidentelor mortale (accidente mortale/milion pasageri – autoturism)		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

Nu este cazul deoarece infrastructura care se va construi este infrastructură publică de stat, administrată de companii publice concesionare ale infrastructurii publice și de către instituțiile publice cu atribuții în asigurarea siguranței traficului.

#### 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

- 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) precum și pentru a răspunde altor probleme specifice de protecția 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)

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

- Cheltuieli pentru achiziția 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 organizarea de șantier, precum și desființarea acestuia și reamenajarea spațiului/refacerea cadrului natural după finalizarea lucrărilor
- Cheltuieli privind investiția de bază
- 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)	Contribuția publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Bugete locale	Alte surse publice	Total	
2007	1.180.013	885.010	295.003			295.003	
2008	1.756.036	1.317.027	439.009			439.009	
2009	2.394.680	1.796.010	598.670			598.670	
2010	2.927.876	2.195.907	731.969			731.969	
2011	3.118.940	2.339.205	779.735			779.735	
2012	3.349.403	2.512.052	837.351			837.351	
2013	3.586.581	2.703.620	882.961			882.961	
<b>TOTAL</b>	<b>18.313.529</b>	<b>13.748.831</b>	<b>4.564.698</b>			<b>4.564.698</b>	

### 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 ***	100%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	0%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	75%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	25% (bugetul de stat)

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 AMPOST 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)

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2013**.

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, AMPOST stă la dispoziția beneficiarilor 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.

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 – 31.12.2013, 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**

- Solicitantul face parte din categoria de beneficiari menționată în Documentul Cadru de Implementare a POS Transport/Ghidul Solicitantului corespunzător fiecărei axe prioritare/domeniu major de intervenție
- Solicitantul îndeplinește toate criteriile de natură instituțională, legală și financiară conform prevederilor din 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>												
Strategia de mediu în sectorul transporturi (număr)		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

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

- Forma de finanțare

Cod	Forma de finanțare
01	Asistență nerambursabilă

- Dimensiunea teritorială

Cod	Tipul de teritoriu
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 Economiei și Finanțelor.

Acestă 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

### **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 menționate anterior
- Sprijin pentru stabilirea de platforme de schimb de informații și diseminare
- Elaborarea/ revizuirea de proceduri, ghiduri, metodologii etc. necesare desfășurării activității AM
- Actualizarea și dezvoltarea Master Planului General pentru Transporturi și a altor studii pe teme orizontale

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

- Cheltuieli privind asigurarea și dezvoltarea capacității instituționale a AM
- Cheltuieli generale de administrație
- Cheltuieli privind ratele de leasing pentru mijloace de transport utilizate de personalul AM POST, care desfășoară în proporție de cel puțin 50% sarcini privind managementul, monitorizarea, implementarea și controlul POST



- 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 personalului AM POST și al Direcției Audit Public Intern din cadrul Ministerului Transporturilor în vederea managementului, monitorizării, implementării și controlului POST (cazare, transport, diurnă)
- 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	6.115.069	4.586.302	1.528.767			1.528.767	
2008	8.759.999	6.569.999	2.190.000			2.190.000	
2009	12.266.801	9.200.101	3.066.700			3.066.700	
2010	14.450.073	10.837.555	3.612.518			3.612.518	
2011	15.668.548	11.751.411	3.917.137			3.917.137	
2012	16.757.605	12.568.204	4.189.401			4.189.401	
2013	17.907.242	13.498.756	4.408.486			4.408.486	
<b>TOTAL</b>	<b>91.925.337</b>	<b>69.012.328</b>	<b>22.913.009</b>			<b>22.913.009</b>	

#### II.4.1.7. 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	75%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	25 %
Contribuția comunitară la finanțarea acordată (FEDR)	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0% (buget de stat)

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

Ministerul Transporturilor - AM POST

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2014.**

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

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### II.4.1.12 Criterii de eligibilitatea 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>											
Număr de seminarii de instruire		2006									25
Personal din cadrul AM și B care au beneficiat de cursuri de pregătire (%)		2006									95%

#### II.4.1.14. Teme orizontale

- **Dezvoltare durabilă**

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

- **Egalitate de șanse**

Domaniul 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 AM 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 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

Euro

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR)	Contribuția publică națională				Contribuție privată
			Buget de stat	Buget local	Alte surse publice	Total	
2007	2.039.497	1.529.623	509.874			509.874	
2008	2.921.632	2.191.224	730.408			730.408	
2009	4.091.220	3.068.415	1.022.805			1.022.805	
2010	4.819.385	3.614.539	1.204.846			1.204.846	
2011	5.225.769	3.919.327	1.306.442			1.306.442	
2012	5.588.991	4.191.743	1.397.248			1.397.248	
2013	5.972.417	4.502.100	1.470.317			1.470.317	
<b>TOTAL</b>	<b>30.658.911</b>	<b>23.016.971</b>	<b>7.641.940</b>			<b>7.641.940</b>	

#### 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	75%
Contribuția eligibilă minimă a beneficiarului/aplicantului	25%
Contribuția comunitară la finanțarea acordată	100%
Contribuția publică națională la finanțarea acordată	0% (buget de stat)

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

Ministerul Transporturilor - AM POST

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

Nu se aplică.

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

POST a fost aprobat prin decizia CE nr. C(2007) 3469/12.07.2007.

Perioada orientativă de depunere a cererilor de finanțare se încadrează între **12.07.2007 și 31.12.2014**.

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

Cerere deschisă de proiecte cu depunere continuă

#### II.4.2.12 Criterii de eligibilitatea 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 materiale informative și evenimente		2006									15
Număr total de vizitatori ai paginii de website		2006									100.000

#### 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

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

- 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.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 POST.

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	300.938.920	251.957.363	48.981.557			48.981.557	
2008	550.342.832	441.348.842	108.993.990			108.993.990	
2009	770.539.727	614.332.066	156.207.661			156.207.661	
2010	913.436.617	729.632.669	183.803.948			183.803.948	
2011	983.487.517	785.525.000	197.962.517			197.962.517	
2012	1.053.278.629	841.697.425	211.581.204			211.581.204	
2013	1.125.640.063	901.443.930	224.196.133			224.196.133	
<b>TOTAL</b>	<b>5.697.664.305</b>	<b>4.565.937.295</b>	<b>1.131.727.010</b>			<b>1.131.727.010</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	504.729.158	429.019.784	75.709.374			75.709.374	
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	751.712.306	638.917.136	112.795.170			112.795.170	
<b>TOTAL</b>	<b>3.854.874.598</b>	<b>3.276.605.085</b>	<b>578.269.513</b>			<b>578.269.513</b>	
<b>DMI 1.1 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 7</b>							
2007	126.042.728	107.136.319	18.906.409			18.906.409	
2008	180.236.753	153.201.240	27.035.513			27.035.513	
2009	242.322.861	205.974.432	36.348.429			36.348.429	
2010	291.200.020	247.520.017	43.680.003			43.680.003	
2011	313.285.242	266.292.456	46.992.786			46.992.786	
2012	336.755.322	286.242.024	50.513.298			50.513.298	
2013	360.900.642	306.747.146	54.153.496			54.153.496	
<b>TOTAL</b>	<b>1.850.743.568</b>	<b>1.573.113.634</b>	<b>277.629.934</b>			<b>277.629.934</b>	
<b>DMI 1.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 22</b>							
2007	120.897.532	120.762.902	18.134.630			18.134.630	
2008	172.879.299	146.947.404	25.931.895			25.931.895	
2009	232.430.986	197.566.338	34.864.648			34.864.648	
2010	279.312.928	237.415.989	41.896.939			41.896.939	
2011	300.496.609	255.422.118	45.074.491			45.074.491	
2012	323.008.615	274.557.323	48.451.292			48.451.292	



An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR/ FC)	Contribuție națională publică				Contribuție privată
			Buget de Stat	Buget Local	Alte surse publice	Total	
2013	346.168.297	294.225.404	51.942.893			51.942.893	
<b>TOTAL</b>	<b>1.775.194.266</b>	<b>1.508.897.478</b>	<b>266.296.788</b>			<b>266.296.788</b>	
<b>DMI 1.3 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei Prioritare TEN-T 18</b>							
2007	15.591.471	13.252.750	2.338.721			2.338.721	
2008	22.295.266	18.950.976	3.344.290			3.344.290	
2009	29.975.311	25.479.014	4.496.297			4.496.297	
2010	36.021.408	30.618.197	5.403.211			5.403.211	
2011	38.753.348	32.940.346	5.813.002			5.813.002	
2012	41.656.593	35.408.104	6.248.489			6.248.489	
2013	44.643.367	37.944.586	6.698.781			6.698.781	
<b>TOTAL</b>	<b>228.936.764</b>	<b>194.593.973</b>	<b>34.342.791</b>			<b>34.342.791</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>							
2007	11.643.191	8.732.393	2.910.798			2.910.798	
2008	132.282.838	91.490.267	40.792.571			40.792.571	
2009	206.783.313	142.880.811	63.902.502			63.902.502	
2010	235.560.820	162.784.087	72.776.733			72.776.733	
2011	254.616.711	175.963.638	78.653.073			78.653.073	
2012	270.006.096	186.607.339	83.398.757			83.398.757	
2013	286.416.685	199.203.543	87.213.142			87.213.142	
<b>TOTAL</b>	<b>1.397.309.654</b>	<b>967.662.078</b>	<b>429.647.576</b>			<b>429.647.576</b>	
<b>DMI 2.1 - Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale</b>							
2007							
2008	48.125.876	36.094.407	12.031.469			12.031.469	
2009	76.077.107	57.057.830	19.019.277			19.019.277	
2010	86.546.665	64.909.999	21.636.666			21.636.666	
2011	93.479.397	70.109.548	23.369.849			23.369.849	
2012	99.078.216	74.308.662	24.769.554			24.769.554	
2013	105.169.072	79.278.070	25.891.002			25.891.002	
<b>TOTAL</b>	<b>508.476.333</b>	<b>381.758.516</b>	<b>126.717.817</b>			<b>126.717.817</b>	
<b>DMI 2.2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare naționale și a serviciilor pentru călători</b>							
2007							
2008	60.096.504	38.762.245	21.334.259			21.334.259	
2009	95.000.208	61.275.134	33.725.074			33.725.074	
2010	108.073.919	69.707.678	38.366.241			38.366.241	
2011	116.731.070	75.291.540	41.439.530			41.439.530	
2012	123.722.515	79.801.022	43.921.493			43.921.493	
2013	131.047.786	85.137.737	45.910.049			45.910.049	
<b>TOTAL</b>	<b>634.672.002</b>	<b>409.975.356</b>	<b>224.696.646</b>			<b>224.696.646</b>	
<b>DMI 2.3 – Modernizarea și dezvoltarea porturilor dunărene și maritime</b>							
2007	11.643.191	8.732.393	2.910.798			2.910.798	
2008	17.001.816	12.751.362	4.250.454			4.250.454	
2009	24.547.740	18.410.805	6.136.935			6.136.935	
2010	28.246.400	21.184.800	7.061.600			7.061.600	

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR/ FC)	Contribuție națională publică				Contribuție privată
			Buget de Stat	Buget Local	Alte surse publice	Total	
2011	30.695.580	23.021.685	7.673.895			7.673.895	
2012	32.673.520	24.505.140	8.168.380			8.168.380	
2013	34.837.329	26.260.720	8.576.609			8.576.609	
<b>TOTAL</b>	<b>179.645.576</b>	<b>134.866.905</b>	<b>44.778.671</b>			<b>44.778.671</b>	
<b>DMI 2.4 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian</b>							
2007							
2008	7.058.642	3.882.253	3.176.389			3.176.389	
2009	11.158.258	6.137.042	5.021.216			5.021.216	
2010	12.693.836	6.981.610	5.712.226			5.712.226	
2011	13.710.664	7.540.865	6.169.799			6.169.799	
2012	14.531.845	7.992.515	6.539.330			6.539.330	
2013	15.362.498	8.527.016	6.835.482			6.835.482	
<b>TOTAL</b>	<b>74.515.743</b>	<b>41.061.301</b>	<b>33.454.442</b>			<b>33.454.442</b>	
<b>AP 3 - Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor</b>							
2007	18.609.432	13.957.074	4.652.358			4.652.358	
2008	30.967.045	21.997.732	8.969.313			8.969.313	
2009	42.669.235	30.162.955	12.506.280			12.506.280	
2010	52.071.983	36.842.285	15.229.698			15.229.698	
2011	55.441.290	39.235.704	16.205.586			16.205.586	
2012	59.505.407	42.122.688	17.382.719			17.382.719	
2013	63.631.413	45.322.395	18.309.018			18.309.018	
<b>TOTAL</b>	<b>322.895.805</b>	<b>229.640.833</b>	<b>93.254.972</b>			<b>93.254.972</b>	
<b>DMI 3.1 - Promovarea transportului inter-modal</b>							
2007							
2008	3.273.472	1.227.552	2.045.920			2.045.920	
2009	4.903.923	1.838.971	3.064.952			3.064.952	
2010	5.897.872	2.211.702	3.686.170			3.686.170	
2011	6.254.035	2.345.263	3.908.772			3.908.772	
2012	6.683.645	2.506.367	4.177.278			4.177.278	
2013	7.069.197	2.684.923	4.384.274			4.384.274	
<b>TOTAL</b>	<b>34.082.144</b>	<b>12.814.778</b>	<b>21.267.366</b>			<b>21.267.366</b>	
<b>DMI 3.2 – Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport</b>							
2007	17.429.419	13.072.064	4.357.355			4.357.355	
2008	25.937.537	19.453.153	6.484.384			6.484.384	
2009	35.370.632	26.527.974	8.842.658			8.842.658	
2010	43.246.235	32.434.676	10.811.559			10.811.559	
2011	46.068.315	34.551.236	11.517.079			11.517.079	
2012	49.472.359	37.104.269	12.368.090			12.368.090	
2013	52.975.635	39.933.852	13.041.783			13.041.783	
<b>TOTAL</b>	<b>270.500.132</b>	<b>203.077.224</b>	<b>67.422.908</b>			<b>67.422.908</b>	
<b>DMI 3.3 - Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului</b>							
2007	1.180.013	885.010	295.003			295.003	
2008	1.756.036	1.317.027	439.009			439.009	
2009	2.394.680	1.796.010	598.670			598.670	
2010	2.927.876	2.195.907	731.969			731.969	

An	TOTAL	Contribuție UE (FEDR/ FC)	Contribuție națională publică				Contribuție privată
			Buget de Stat	Buget Local	Alte surse publice	Total	
2011	3.118.940	2.339.205	779.735			779.735	
2012	3.349.403	2.512.052	837.351			837.351	
2013	3.586.581	2.703.620	882.961			882.961	
<b>TOTAL</b>	<b>18.313.529</b>	<b>13.748.831</b>	<b>4.564.698</b>			<b>4.564.698</b>	
<b>AP 4 – Asistență Tehnică</b>							
2007	8.154.566	6.115.925	2.038.641			2.038.641	
2008	11.681.631	8.761.223	2.920.408			2.920.408	
2009	16.358.021	12.268.516	4.089.505			4.089.505	
2010	19.269.458	14.452.094	4.817.364			4.817.364	
2011	20.894.317	15.670.738	5.223.579			5.223.579	
2012	22.346.596	16.759.947	5.586.649			5.586.649	
2013	23.879.659	18.000.856	5.878.803			5.878.803	
<b>TOTAL</b>	<b>122.584.248</b>	<b>92.029.299</b>	<b>30.554.949</b>			<b>30.554.949</b>	
<b>DMI 4.1 – Sprijin pentru managementul, implementarea, monitorizarea și controlul POST</b>							
2007	6.115.069	4.586.302	1.528.767			1.528.767	
2008	8.759.999	6.569.999	2.190.000			2.190.000	
2009	12.266.801	9.200.101	3.066.700			3.066.700	
2010	14.450.073	10.837.555	3.612.518			3.612.518	
2011	15.668.548	11.751.411	3.917.137			3.917.137	
2012	16.757.605	12.568.204	4.189.401			4.189.401	
2013	17.907.242	13.498.756	4.408.486			4.408.486	
<b>TOTAL</b>	<b>91.925.337</b>	<b>69.012.328</b>	<b>22.913.009</b>			<b>22.913.009</b>	
<b>DMI 4.2 – Sprijin pentru informare și publicitate privind POST</b>							
2007	2.039.497	1.529.623	509.874			509.874	
2008	2.921.632	2.191.224	730.408			730.408	
2009	4.091.220	3.068.415	1.022.805			1.022.805	
2010	4.819.385	3.614.539	1.204.846			1.204.846	
2011	5.225.769	3.919.327	1.306.442			1.306.442	
2012	5.588.991	4.191.743	1.397.248			1.397.248	
2013	5.972.417	4.502.100	1.470.317			1.470.317	
<b>TOTAL</b>	<b>30.658.911</b>	<b>23.016.971</b>	<b>7.641.940</b>			<b>7.641.940</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) a fost constituită în cadrul Ministerului Transporturilor, 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 497/2004 privind stabilirea cadrului instituțional pentru coordonarea, implementarea și gestionarea instrumentelor structurale, cu modificările și completările ulterioare.

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 de pre-aderare.

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. MEF)
- 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 Economiei și Finanțelor și are responsabilitatea certificării declarațiilor de cheltuieli și a cererilor de plată înainte de către AM și transmiterii acestora la Comisia Europeană, în conformitate cu prevederile

Articolului 61 din Regulamentul Consiliului (CE) nr. 1083/2006 și cu ale OG nr. 29/2007 privind modul de alocare a instrumentelor structurale, a prefinanțării și a cofinanțării alocate de la bugetul de stat, inclusiv din Fondul național de dezvoltare, în bugetul instituțiilor implicate în gestionarea instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, cu modificările și completările ulterioare.

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) **Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale (ACIS)** este instituția responsabilă de coordonarea managementului și implementării Instrumentelor Structurale în România, preluând responsabilitățile asumate de "Autoritatea de Management pentru Cadrul de Sprijin Comunitar" prin H.G. nr 128/2006 de modificare a H.G. nr. 497/2004. ACIS își desfășoară activitatea în cadrul Ministerului Economiei și Finanțelor. 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, fie în exclusivitate prin mijloace proprii, fie cu sprijinul unor experți independenți.

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, prin intermediul ACIS, 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.4.3 Procedura pentru modificarea Documentului Cadru de Implementare a POST**

Documentul Cadru de Implementare a POST se aprobă prin ordin comun de către ministrul transporturilor și ministrul economiei și finanțelor.

Inițierea procedurii de modificare a Documentului Cadru de Implementare a POST revine Autorității de Management pentru POST. Modificările propuse vor fi supuse avizării Autorității pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale și Autorității de Certificare și Plată din cadrul Ministerului Economiei și Finanțelor, după care vor fi aprobate prin Ordin comun de către ministrul transporturilor și ministrul economiei și finanțelor.

## Lista orientativă a proiectelor potențial finanțabile din POST

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.1	Nădlac - Arad	construcție autostradă
1.1	Arad – Timișoara *	construcție autostradă
1.1	Timișoara – Lugoj	construcție autostradă
1.1	Lugoj - Deva	construcție autostradă
1.1	Orăștie - Sibiu	construcție autostradă
1.1	Sibiu – Pitești (parte din)**	construcție autostradă
1.1	Cernavodă – Constanța *	construcție autostradă

Nota \* contractul de împrumut este semnat cu BEI, urmând să se discute cu CE posibilitatea includerii în POST

\*\* se va renunța la acest proiect dacă se va decide procedura de concesiune

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.2	Brașov - Sighișoara	reabilitare cale ferată
1.2	Sighișoara - Coșlariu	reabilitare cale ferată
1.2	Coșlariu - Simeria	reabilitare cale ferată
1.2	Predeal - Brașov	reabilitare cale ferată
1.2	Craiova - Calafat	reabilitare cale ferată
1.2	Arad - Calafat*	studii pregătitoare
1.2	Chitila - Crivina	proiect pilot pentru implementarea sistemului ERTMS

Nota \* acest proiect reprezintă studii pregătitoare

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
1.3	Dunăre sectorul comun româno-bulgar (secțiunea Porțile de Fier II-Călărași )	construcție pe căile navigabile interioare
1.3	Dunăre, secțiunea Călărași – Brăila etapa 2	construcție pe căile navigabile interioare
1.3	Dunăre, Canalul Sulina	reabilitare canale navigabile
1.3	Canalul Dunăre - Marea Neagră *	reabilitare canale navigabile
1.3	Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari*	reabilitare canale navigabile

Nota \* proiecte în rezervă ce așteaptă includerea oficială pe traseul Axei TEN-T 18

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.1	Zalău - Alesd	reabilitare drum național
2.1	Galați/Vaslui granița județ - Crasna	reabilitare drum național
2.1	Crasna - Albița	reabilitare drum național
2.1	Alexandria - Craiova	reabilitare drum național
2.1	Săbăoani - Siret	reabilitare drum național
2.1	București - Adunații Copăceni	reabilitare drum național
2.1	Timișoara - Cenad	reabilitare drum național
2.1	Dej	construcție variantă ocolitoare
2.1	Bufta	construcție variantă ocolitoare
2.1	Mangalia	construcție variantă ocolitoare

2.1	Mihăilești	construcție variantă ocolitoare
2.1	Craiova Sud	construcție variantă ocolitoare
2.1	Filiași	construcție variantă ocolitoare
2.1	Târgu Frumos	construcție variantă ocolitoare
2.1	Budești	construcție variantă ocolitoare
2.1	Fălticeni	construcție variantă ocolitoare
2.1	Pucioasa	construcție variantă ocolitoare
2.1	Târgu Jiu	construcție variantă ocolitoare
2.1	Carei	construcție variantă ocolitoare
2.1	Valea lui Mihai	construcție variantă ocolitoare
2.1	Sculeni	construcție variantă ocolitoare
2.1	Pașcani	construcție variantă ocolitoare

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.2	Modernizarea stațiilor de cale ferată	modernizare stații de cale ferată
2.2	Specificații tehnice naționale de interoperabilitate	elaborare specificații tehnice
2.2	Poduri și tunele de cale ferată (rețeaua TEN-T)	reabilitare poduri și tunele de cale ferată
2.2	Modernizarea materialului rulant pentru transportul feroviar de călători	achiziție de material rulant pentru călători

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.3	Accesul feroviar în portul Constanța	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Podul rutier peste canalul Dunăre – Marea Neagră în Portul Constanța	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Extinderea digului de larg în Portul Constanța	modernizarea infrastructurii în portul Constanța
2.3	Porturi dunărene	modernizarea infrastructurii din porturile dunărene

Domeniul major de intervenție	Denumire proiect	Descriere proiect
2.4	Modernizarea infrastructurii publice aeroportuare	modernizarea infrastructurii aeroportuare