

# ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

## GUVERNUL ROMÂNIEI

### ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

#### privind instituirea unor măsuri, precum și acordarea unui sprijin financiar pentru pregătirea portofoliului de proiecte în domenii strategice considerate prioritare pentru perioada de programare 2021—2027, destinat finanțării prin Programul operațional Asistență tehnică 2014—2020 (POAT 2014—2020) și Programul operațional Infrastructură mare 2014—2020 (POIM)

Ținând cont de faptul că proiectele de infrastructură sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură creșterea calității vieții, conectivitatea cu coridoarele de transport transeuropene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor, iar asigurarea realizării acestora și prevenirea întârzierilor în implementare impun reglementarea în regim de urgență a unor măsuri de pregătire a documentațiilor necesare, prin valorificarea la maximum a sumelor alocate României prin Programul operațional Infrastructură mare,

luând în considerare faptul că pentru absorbția fondurilor europene alocate României în perioada 2021—2027 este necesară crearea cadrului de reglementare a unor mecanisme eficiente pentru pregătirea portofoliului de proiecte al României, mai ales a portofoliului de proiecte din domeniul infrastructurii de interes național/local și regional, precum și pentru portofoliul de proiecte aferent domeniului de specializare inteligentă,

deoarece eligibilitatea cheltuielilor în perioada de programare 2021—2027 începe cu data de 1 ianuarie 2021, dată de la care devin eligibile cheltuielile aferente implementării proiectelor și acționează riscul de dezangajare eșalonat pe durata celor 7 ani, conform regulilor prevăzute de propunerile de regulamente ale Comisiei Europene, de tipul n+2,

întrucât proiectele de infrastructură necesită perioade de timp de aproximativ 1—2 ani pentru pregătirea și elaborarea documentațiilor tehnico-economice, respectiv pentru elaborarea și aprobarea studiului de fezabilitate și/sau a proiectului tehnic de execuție, cu impact asupra ritmului de implementare și a riscului de dezangajare la nivelul programelor operaționale,

având în vedere că proiectele de specializare inteligentă trebuie pregătite în mod similar cu proiectele de infrastructură potrivit metodologiei de descoperire antreprenorială agreeate de Comisia Europeană, iar pentru acest domeniu România are alocat, potrivit concentrării tematice la nivelul obiectivului de politică 1, suma de aproximativ 5,9 miliarde euro și orice întârziere poate genera pierderi cu consecințe directe asupra dezvoltării mediului de afaceri pe termen lung,

ținând cont de faptul că pentru proiectele de infrastructură de apă și apă uzată există prevederi ale directivelor europene în domeniu, cu termen de conformare depășit,

având în vedere măsurile luate la nivelul Uniunii Europene, precum și la nivelul României în contextul epidemiei de COVID-19 ce a determinat instituirea stării de urgență pe teritoriul României prin Decretul nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României și Decretul nr. 240/2020 privind prelungirea stării de urgență pe teritoriul României, precum și faptul că la această dată se estimează că din cauza restricțiilor pentru limitarea răspândirii coronavirusului va exista un impact negativ asupra implementării contractelor de lucrări, care va afecta în mod negativ riscul de dezangajare,

ținând cont de faptul că pandemia COVID-19 a generat o criză economică care a condus la limitarea și prioritizarea resurselor financiare către domenii ca sănătatea, protecția socială, fapt ce afectează potențialii beneficiari care derulează proiecte de investiții, fiind astfel cu atât mai mult necesară acordarea de sprijin financiar pentru pregătirea documentațiilor tehnico-economice în domenii de interes strategic național/local,

având în vedere că elementele sus-menționate vizează interesul public și strategic, sunt o prioritate a Programului de guvernare și constituie o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată pentru a nu genera întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură indiferent de natura acestora, cu impact direct asupra riscului de dezangajare, estimat la peste 500 milioane euro începând cu al doilea an al perioadei de programare, dar și asupra perspectivei de dezvoltare pe termen lung a României, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență.

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

**Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.**

#### CAPITOLUL I

##### Dispoziții generale

Art. 1. — Prin prezenta ordonanță de urgență se instituie unele măsuri în domeniul fondurilor europene, având drept scop:

a) asigurarea cadrului general de acordare a sprijinului financiar pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice necesare pregătirii și implementării unor proiecte de infrastructură din domenii de interes strategic național/regional/local și/sau a unor proiecte care fac parte din strategii/planuri de dezvoltare la nivel regional/local, finanțabile din fonduri europene acordate României în perioada de programare 2021—2027, în cadrul Politicii de coeziune;

b) pregătirea portofoliului de proiecte de infrastructură în domenii strategice considerate prioritare pentru perioada de programare 2021—2027.

Art. 2. — Prin prezenta ordonanță de urgență se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice în următoarele domenii de interes strategic național/local:

- transport și transport intermodal;
- apă — apă uzată;
- gestionarea deșeurilor;
- mobilitate urbană;
- regenerare urbană;
- infrastructură rutieră de interes județean;
- centre de agrement/baze turistice/tabere școlare;
- infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu;
- specializare inteligentă.

Art. 3. — Sprijinul financiar prevăzut la art. 2 se acordă prin Programul operațional Asistență tehnică 2014—2020, denumit

în continuare *POAT 2014—2020*, și Programul operațional Infrastructură mare 2014—2020, denumit în continuare *POIM*, în domenii care urmează a fi finanțate în perioada 2021—2027, cu respectarea legislației în domeniul ajutorului de stat.

Art. 4. — (1) Se acordă sprijin financiar pentru elaborarea și aprobarea următoarelor documentații tehnico-economice:

a) studiul de fezabilitate sau documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, după caz;

b) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor și proiectul tehnic de execuție, inclusiv documentațiile tehnico-economice prevăzute la art. XV alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2019, pentru care se vor aplica în continuare reglementările specifice.

(2) În funcție de tipul proiectelor, se va acorda sprijin financiar și pentru documentații de tipul:

- a) plan de afaceri;
- b) studiu de marketing;
- c) studiu de oportunitate;
- d) studii geotehnice;
- e) studii pentru obținerea acordurilor/avizelor de mediu;
- f) studii arheologice;
- g) studii hidrologice;
- h) studii topografice;
- i) documentații cadastrale;
- j) orice alte categorii de studii și documentații pentru obținerea de avize/autorizații care sunt necesare pentru implementarea proiectelor din domeniile prevăzute la art. 2.

Art. 5. — (1) Proiectele de infrastructură din domeniile prevăzute la art. 2 lit. a)—h) pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să se încadreze în obiectivele prevăzute în documentele strategice prin care vor fi îndeplinite condițiile favorizante aplicabile, precum și să îndeplinească una dintre următoarele condiții, după caz, în funcție de relevanță și aplicabilitate:

a) să facă parte din Master Planul General de Transport al României, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016, pentru proiectele de infrastructură de transport;

b) să facă parte din Master Planul de alimentare cu apă, apă uzată și, după caz, din Planul național/județean/municipal de gestionare a deșeurilor, pentru proiectele de infrastructură de apă, apă uzată și/sau gestionare a deșeurilor sau din alte documente strategice elaborate în acest scop;

c) să facă parte din Planul de mobilitate urbană pentru proiectele de mobilitate urbană sau din alte documente strategice elaborate în acest scop;

d) să facă parte din Strategia integrată de dezvoltare urbană (*SIDU*)/Strategia de dezvoltare locală elaborată și aprobată la nivel local pentru proiectele de regenerare urbană sau din alte studii/planuri/strategii aprobate de autoritățile administrației publice locale, pentru proiectele de regenerare urbană;

e) să facă parte din analize, planuri, strategii elaborate și aprobate la nivel local, județean sau regional, care includ dezvoltarea turismului și/sau obiectivelor de patrimoniu cu potențial turistic, pentru proiecte din categoria infrastructuri și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu;

f) să facă parte din strategiile/planurile, elaborate și aprobate la nivel județean sau regional, care includ dezvoltarea infrastructurii rutiere de interes județean, precum și pentru proiecte de tipul centre de agrement/baze turistice/tabere școlare.

(2) Proiectele de specializare inteligentă prevăzute la art. 2 lit. i) pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice sunt identificate/selectate în cadrul procesului de descoperire antreprenorială implementat la nivel regional pe baza strategiilor regionale de specializare inteligentă.

Art. 6. — (1) Beneficiarii documentațiilor tehnico-economice pentru care se acordă sprijinul financiar au obligația de a depune cereri de finanțare pentru proiectele pentru care au fost pregătite documentațiile tehnico-economice, în cadrul apelurilor de proiecte din perioada de programare 2021—2027, în condițiile prevăzute de ghidurile solicitantului.

(2) Autoritățile de management pentru *POAT 2014—2020*, respectiv *POIM* sunt responsabile pentru emiterea titlurilor de creanță în vederea recuperării sumelor, ca urmare a nerespectării obligațiilor de către beneficiarii finanțării, în conformitate cu contractele de finanțare încheiate.

## CAPITOLUL II

### Prevederi referitoare la proiectele strategice de infrastructură de transport, apă-apă uzată, gestionarea deșeurilor

Art. 7. — (1) Proiectele strategice de infrastructură de transport rutier pentru care se acordă sprijin financiar pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să respecte condițiile prevăzute la art. 5 alin. (1) și să se încadreze în una dintre următoarele priorități:

a) să contribuie la asigurarea funcționalității integrale a rețelei TEN-T Centrală și Globală, conform termenelor asumate prin Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE;

b) să asigure accesul la rețeaua TEN-T Centrală și Globală, în special pe tronsoanele și coridoarele transfrontaliere;

c) să asigure realizarea interconexiunilor multimodale, respectiv conexiuni între diferitele moduri de transport: porturi, aeroporturi și alte moduri de transport.

(2) Proiectelor strategice de infrastructură de transport rutier incluse la finanțare conform uneia dintre prioritățile prevăzute la alin. (1) li se aplică criteriile de prioritarizare prevăzute de Master Planul General de Transport al României.

Art. 8. — (1) Unitățile administrativ-teritoriale pot asigura pregătirea documentațiilor tehnico-economice pentru obiectivele de investiții în domeniul infrastructurii de transport rutier care se vor implementa în perioada de programare 2021—2027, care privesc variantele ocolitoare ale municipiilor reședință de județ sau a municipiilor, respectiv orașelor sau care asigură legătura municipiilor reședință de județ sau a municipiilor, respectiv a orașelor, direct sau indirect la autostrăzi, drumuri expres și/sau drumuri naționale sau privesc soluții alternative pentru desconggestionarea traficului rutier de pe drumurile naționale ori realizarea de proiecte de transport intermodale.

(2) Unitățile administrativ-teritoriale care depun cereri de finanțare la Organismul intermediar pentru transport în vederea finanțării pregătirii documentațiilor tehnico-economice pentru proiectele prevăzute la alin. (1) trebuie să obțină avizul prealabil al structurii responsabile cu gestionarea Master Planului General de Transport al României din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, pentru a se certifica faptul că respectivele proiecte asigură conectivitatea la infrastructura de transport inclusă în documentul strategic și respectă prevederile art. 5 alin. (1).

(3) Pentru obținerea sprijinului financiar în vederea realizării documentațiilor tehnico-economice prevăzute la alin. (1), unitățile administrativ-teritoriale pot constitui parteneriate pe baza acordurilor de parteneriat și/sau asociații de dezvoltare intercomunitară.

Art. 9. — (1) Pentru efectuarea cheltuielilor necesare pentru elaborarea documentației tehnico-economice pentru realizarea obiectivelor de investiții în domeniul infrastructurii de transport prevăzute la art. XV din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 205/2019, unitățile administrativ-teritoriale/asociațiile de

dezvoltare intercomunitară/parteneriatele între acestea, în calitate de beneficiar al proiectului, depun la autoritatea de management/organismul intermediar cereri de finanțare și de rambursare corespunzătoare.

(2) Protocoalele de colaborare cuprind datele valorice estimate aferente elaborării documentațiilor tehnico-economice.

(3) Autoritatea Rutieră Română are obligația de a încheia contracte pentru realizarea auditului de siguranță rutieră cu unitățile administrativ-teritoriale/parteneriatele/asociațiile de dezvoltare intercomunitară, după caz.

(4) Se autorizează Autoritatea de management al Programului operațional Infrastructură mare, la propunerea Organismului intermediar pentru transport, să ia măsurile legale necesare pentru includerea ca beneficiari în cadrul programului operațional a unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară înființate de acestea sau a parteneriatelor dintre acestea.

(5) Organismul intermediar pentru transport încheie contracte de finanțare cu unitățile administrativ-teritoriale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/parteneriatele dintre acestea și se asigură, odată cu încheierea contractelor de finanțare, că acestea au capacitate de administrare și financiară pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice și exercită controlul asupra modului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice.

Art. 10. — (1) Proiectele de infrastructură strategice de transport feroviar pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să respecte una dintre următoarele condiții:

a) să asigure funcționalitatea integrală a rețelei TEN-T Centrală și Globală, conform termenelor asumate prin Regulamentul (UE) nr. 1.315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013;

b) să asigure continuitatea sectoarelor de infrastructură, în special pe tronsoanele transfrontaliere;

c) să asigure realizarea interconexiunilor multimodale, respectiv conexiuni între transportul feroviar și cel puțin unul dintre următoarele moduri de transport: rutier, portuar, aeroportuar sau alte moduri de transport;

d) să contribuie, în cazul autorităților publice locale, la rezolvarea problemelor de descongestionare a traficului rutier din arealul zonelor metropolitane prin soluții de tipul trenurilor urbane, trenurilor metropolitane sau alte soluții identificate prin studiile de trafic elaborate în acest sens.

(2) Unitățile administrativ-teritoriale/Asociațiile de dezvoltare intercomunitară/Parteneriatele dintre acestea, care depun cereri de finanțare la Autoritatea de management pentru POIM sau, după caz, la Organismul intermediar pentru transport în vederea finanțării pregătirii documentațiilor tehnico-economice pentru proiectele de infrastructură feroviară care vizează trenuri urbane, trenuri metropolitane sau alte soluții identificate prin studiile de trafic elaborate în acest sens trebuie să obțină avizul prealabil al structurii responsabile cu gestionarea Master Planului General de Transport al României din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru a se certifica faptul că soluțiile propuse fac parte din arealul zonei metropolitane, sunt soluții realizabile, ținând cont de soluția tehnică propusă, dar și de accesibilitatea la infrastructura feroviară și au impact asupra descongestionării de trafic rutier.

(3) Se autorizează Autoritatea de management al Programului operațional Infrastructură mare, la propunerea Organismului intermediar pentru transport, să ia măsurile legale necesare pentru includerea ca beneficiari în cadrul programului operațional a unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară înființate de acestea sau a parteneriatelor dintre acestea pentru proiectele de infrastructură feroviară care vizează trenuri urbane, trenuri metropolitane sau alte soluții identificate prin studiile de trafic elaborate în acest sens.

(4) Organismul intermediar pentru transport încheie contracte de finanțare cu unitățile administrativ-teritoriale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/parteneriatele dintre acestea și se asigură, odată cu încheierea contractelor de finanțare, că acestea au capacitate de administrare și financiară pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice și exercită controlul asupra modului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice.

Art. 11. — (1) Proiectele de infrastructură strategică de transport naval pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să respecte una dintre următoarele condiții:

a) să îmbunătățească condițiile de navigație pe Dunăre și pe canalele navigabile, inclusiv prin lucrări de dragaj de investiții și alte lucrări hidrotehnice specifice;

b) să asigure conexiunea la rețeaua de transport feroviar și/sau la rețeaua de transport rutier în porturile situate pe rețeaua TEN-T Centrală și Globală;

c) să asigure modernizarea infrastructurii portuare în porturile maritime și în porturile situate pe căile și canalele navigabile interioare, pe rețeaua TEN-T, în vederea acostării și a operării în siguranță a navelor și a mărfurilor și a creșterii capacităților de operare.

(2) Se autorizează Autoritatea de management al Programului operațional Infrastructură mare, la propunerea Organismului intermediar pentru transport, să ia măsurile legale necesare pentru includerea ca beneficiari în cadrul programului operațional a unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară înființate de acestea sau a parteneriatelor dintre acestea.

(3) Organismul intermediar pentru transport încheie contracte de finanțare cu unitățile administrativ-teritoriale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/parteneriatele dintre acestea și se asigură, odată cu încheierea contractelor de finanțare, că acestea au capacitate de administrare și financiară pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice și exercită controlul asupra modului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice.

Art. 12. — (1) Proiectele strategice de infrastructură de apă — apă uzată și gestionarea deșeurilor pentru care se acordă sprijin financiar pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să respecte condițiile prevăzute la art. 5 alin. (1) lit. b).

(2) Finanțarea pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice prevăzute la art. 4 în domeniile apă — apă uzată și gestionarea deșeurilor se asigură din POIM, conform regulilor și procedurilor acestui program operațional.

### CAPITOLUL III

#### **Prevederi referitoare la mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice (tabere școlare), infrastructură și servicii publice de turism, inclusiv obiective de patrimoniu, specializare inteligentă și infrastructură rutieră județeană**

Art. 13. — Asigurarea finanțării din fonduri europene pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice necesare proiectelor de infrastructură destinate domeniilor prevăzute la art. 2 lit. d)—i) se desfășoară prin parcurgerea următoarelor etape:

a) Autoritatea de management pentru POAT 2014—2020 încheie cu agențiile pentru dezvoltare regională din regiunile mai puțin dezvoltate conform clasificării din Nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) contracte de finanțare pe baza fișelor de proiect depuse de acestea;

b) agențiile pentru dezvoltare regională din regiunile mai puțin dezvoltate conform clasificării din Nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) încheie cu beneficiarii de

sprijin financiar acorduri de parteneriat/contracte de acordare a sprijinului financiar, după cum urmează:

b.1) cu unitățile administrativ-teritoriale pentru proiectele destinate mobilității și regenerării urbane pe baza selecției de fișe de proiecte organizate la nivelul regiunilor de dezvoltare de către agențiile pentru dezvoltare regională din regiunile mai puțin dezvoltate conform clasificării din Nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS), pentru proiecte noi sau, după caz, pentru proiectele din listele de rezervă ale Programului operațional regional 2014—2020, exclusiv pentru actualizarea documentațiilor tehnico-economice existente sau pentru continuarea acestora în vederea pregătirii pentru implementare a proiectelor;

b.2) cu județele sau parteneriate între acestea și/sau între acestea și autorități publice locale pentru proiectele destinate infrastructurii rutiere județene pe baza prioritizării proiectelor la nivelul consiliilor pentru dezvoltare regională pentru proiecte noi sau, după caz, pentru proiectele din listele de rezervă ale Programului operațional regional 2014—2020, exclusiv pentru actualizarea documentațiilor tehnico-economice existente sau pentru continuarea acestora în vederea implementării proiectelor;

b.3) cu unitățile administrativ-teritoriale pentru proiectele de infrastructură publică de turism, inclusiv obiective de patrimoniu cu potențial turistic pe baza selecției de fișe de proiecte organizate la nivelul regiunilor de dezvoltare de către agențiile pentru dezvoltare regională din regiunile mai puțin dezvoltate conform clasificării din Nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS) pentru proiecte noi sau, după caz, pentru proiectele din listele de rezervă ale Programului operațional regional 2014—2020, exclusiv pentru actualizarea documentațiilor tehnico-economice existente sau pentru continuarea acestora în vederea implementării proiectelor;

b.4) cu unitățile administrativ-teritoriale în parteneriat cu universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderi/întreprinderi mici, mijlocii și mari, sau separat cu parteneriate între universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderile și/sau întreprinderile mici, mijlocii și mari, sau individual cu oricare dintre entitățile de mai sus, cu excepția autorităților publice locale, pentru proiectele destinate specializării inteligente incluse în portofoliul de proiecte rezultat în urma întâlnirilor de descoperire antreprenorială, și pentru care promotorii își exprimă intenția de a beneficia de asistență tehnică în condițiile acestei ordonanțe;

b.5) cu Ministerul Tineretului și Sportului/unitățile administrativ-teritoriale care au în proprietate infrastructurile de tip centre de agrement/baze turistice (taberele școlare) sau parteneriate între acestea, în baza prioritizării realizate de acesta la nivelul fiecărei regiuni de dezvoltare, din categoria celor mai puțin dezvoltate conform clasificării din Nomenclatorul comun al unităților teritoriale de statistică (NUTS).

Art. 14. — (1) Proiectele de mobilitate urbană pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să facă parte din Planul de mobilitate urbană durabilă elaborat conform legii la nivelul autorităților publice locale/polului de creștere/zona urbane funcționale;

b) să conțină un coridor de mobilitate integrat, alcătuit din unul sau mai multe propuneri/proiecte din PMUD-urile aprobate, considerat strategic la nivelul autorității publice locale care să sprijine transportul public în comun de călători, circulația bicicliștilor și/sau circulația pietonilor aprobat prin hotărâre a consiliului local, și poate avea în vedere inclusiv legătura cu localitățile limitrofe;

c) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului cuprinsă între 7.500.000 euro și 25.000.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 5.000.000 euro și 15.000.000 euro pentru celelalte municipii și orașe.

(2) O unitate administrativ-teritorială poate obține sprijin financiar în condițiile prezentei ordonanțe de urgență pentru documentația tehnico-economică aferentă unui singur proiect de mobilitate urbană.

Art. 15. — (1) Proiectele de regenerare urbană pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să facă parte din Strategia integrată de dezvoltare urbană/strategia de dezvoltare locală/județeană elaborată conform legii la nivelul autorităților publice locale/județene/polului de creștere/zona urbane funcționale sau din alte studii de specialitate aprobate de acestea;

b) să integreze intervenții de regenerare urbană care se referă la: locuire, spații culturale, spații comerciale, spații publice în zonele centrale și/sau în cartierele de locuit, monumente istorice sau zone protejate, situri industriale cu scopul de a susține dezvoltarea structurilor de afaceri și/sau pentru reconversia funcțională a terenurilor, spații verzi definite conform legii;

c) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului cuprinsă între 3.000.000 euro și 7.500.000 euro pentru municipiile reședință de județ și între 1.000.000 euro și 5.000.000 euro pentru celelalte municipii și orașe.

(2) O unitate administrativ-teritorială poate obține sprijin financiar pentru documentația tehnico-economică aferentă unui singur proiect de regenerare urbană.

Art. 16. — (1) Proiectele privind infrastructura și serviciile publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să facă parte dintr-o analiză, plan, strategie elaborată la nivel local, județean, regional, național, după caz;

b) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului de minimum 3.000.000 euro și maximum 15.000.000 euro.

(2) O regiune de dezvoltare poate obține sprijin financiar pentru elaborarea de documentații pentru cel mult un număr de proiecte de infrastructură publică de turism, inclusiv obiective de patrimoniu cu potențial turistic egal cu numărul de județe componente ale regiunii.

Art. 17. — (1) Proiectele privind centre de agrement/baze turistice (tabere școlare) pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea de documentațiilor tehnico-economice și a documentațiilor cadastrale trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să facă parte dintr-o strategie elaborată la nivel local, județean sau regional/național, după caz;

b) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului de minimum 1.000.000 euro și maximum 3.000.000 euro.

(2) O regiune de dezvoltare poate obține sprijin financiar pentru elaborarea de documentații pentru cel mult 2 proiecte privind centrele de agrement/baze turistice/tabere școlare.

Art. 18. — (1) Proiectele de specializare inteligentă pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să vizeze cel puțin unul dintre domeniile de specializare inteligentă cuprinse în strategiile de specializare inteligentă elaborate la nivelul unei regiuni;

b) să fie rezultatul unui proces de preselectie sau al procesului de descoperire antreprenorială desfășurat la nivel regional;

c) să aibă ca potențiali beneficiari unitățile administrației publice locale/județene în parteneriat cu universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderi/întreprinderi mici, mijlocii și mari, sau separat cu parteneriate între universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderile și/sau întreprinderile mici, mijlocii și mari sau individual cu oricare dintre entitățile de mai sus (cu excepția unităților administrației publice locale). Atunci când proiectele de specializare inteligentă se desfășoară în parteneriat cu autoritățile publice locale de la nivelul municipiilor reședință de județ acestea asigură dezvoltarea rețelelor de utilități publice necesare structurilor de specializare inteligentă;

d) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului cuprinsă între 5.000.000 euro și 25.000.000 euro pentru proiectele depuse de parteneriate între universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderile și/sau întreprinderile mici, mijlocii și mari sau individual de oricare dintre entitățile de mai sus. Beneficiarii pot constitui parteneriate în vederea pregătirii proiectelor prevăzute anterior;

e) să aibă valoarea estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului cuprinsă între 10.000.000 euro și 45.000.000 euro pentru proiectele depuse de unitățile administrației publice locale/județene, în parteneriat cu universități, institute de cercetare, ONG, alte entități publice sau private de cercetare-dezvoltare-inovare, microîntreprinderi/întreprinderi mici, mijlocii și mari. Beneficiarii pot constitui parteneriate în vederea pregătirii proiectelor prevăzute anterior;

f) să depună o declarație de capacitate financiară prin care beneficiarii se obligă să asigure cofinanțarea proiectului de specializare inteligentă după cum aceasta va fi stabilită în acord cu regulile de ajutor de stat.

(2) O entitate dintre cele prevăzute la alin. (1) lit. c) poate participa și poate obține în condițiile prezentei ordonanțe de urgență sprijin pentru documentația tehnico-economică aferentă unui singur proiect de specializare inteligentă.

Art. 19. — (1) Proiectele de infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și/sau drumuri de legătură pentru care se acordă sprijin financiar în elaborarea documentațiilor tehnico-economice trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

a) să asigure conexiunea la coridoarele de transport transeuropene, respectiv legătura directă sau, după caz, indirectă la rețelele de transport TEN-T Centrală sau Globală;

b) să facă parte dintr-o strategie elaborată la nivel județean sau, după caz, regional;

c) să aibă impact asupra dezvoltării economice la nivel județean sau regional;

d) să aibă o valoare estimată totală, fără T.V.A., echivalent în lei, a proiectului între 10.000.000 euro și 45.000.000 euro.

(2) Justificarea impactului asupra dezvoltării economice la nivel județean/regional a proiectului de infrastructură rutieră se aprobă prin hotărâre a consiliului județean.

(3) Pentru elaborarea documentațiilor tehnico-economice necesare implementării proiectelor de infrastructură rutieră de interes județean unitățile administrației publice județene pot încheia acorduri de parteneriat cu alte unități ale administrației publice locale/județene sau, după caz, pot constitui asociații de dezvoltare intercomunitară în condițiile legii.

(4) Un județ poate obține sprijin financiar în condițiile prezentei ordonanțe de urgență pentru documentația tehnico-economică aferentă unui singur proiect de infrastructură rutieră de interes județean.

(5) Un județ, inclusiv cel prevăzut la alin. (4), care acționează în parteneriat cu alte unități administrativ-teritoriale sau care participă într-o asociație de dezvoltare intercomunitară în condițiile legii poate participa și poate obține sprijin financiar pentru documentația tehnico-economică aferentă unui singur proiect în parteneriat de infrastructură rutieră de interes județean.

Art. 20. — La semnarea acordurilor de parteneriat/contractelor de acordare a sprijinului financiar cu beneficiarii, agențiile pentru dezvoltare regională confirmă încadrarea proiectelor depuse în condițiile prevăzute la art. 15—19 din prezenta ordonanță de urgență.

Art. 21. — Criteriile de repartizare a sumelor între regiunile de dezvoltare prin POAT 2014—2020 sunt aceleași cu criteriile utilizate la repartizarea sumelor prin Programul operațional regional 2014—2020, respectiv populație și suprafață, respectându-se procentele de alocare astfel cum acestea au rezultat din aplicarea acestor criterii.

#### CAPITOLUL IV

#### Dispoziții finale

Art. 22. — Modelul de acord de parteneriat/contract de acordare a sprijinului financiar prevăzut la art. 13 alin. (1) lit. b) se aprobă prin ordin al ministrului fondurilor europene, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

PRIM-MINISTRU  
**LUDOVIC ORBAN**

Contrasemnează:

Ministrul fondurilor europene,

**Ioan Marcel Boloș**

Ministrul tineretului și sportului,

**Marian Ionuț Stroe**

Ministrul lucrărilor publice, dezvoltării și administrației,

**Ion Ștefan**

p. Ministrul mediului, apelor și pădurilor,

**Mircea Fechet,**

secretar de stat

p. Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor,

**Ionel Scrioșteanu,**

secretar de stat

Ministrul finanțelor publice,

**Vasile-Florin Cițu**