

A.D.I.
VALEA ȘUȘIȚEI

Județul Vrancea

STUDIU DE OPORTUNITATE

*privind atribuirea prin gestiune directă a
serviciului public de transport local
pe teritoriul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară
VALEA ȘUȘIȚEI
Comunele Soveja - Câmpuri - Răcoasa - Vizantea- Livezi*

STUDIU DE OPORTUNITATE
privind atribuirea prin gestiune directă a serviciului public de
transport local pe teritoriul Asociației de Dezvoltare
Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI – Comunele Soveja, Câmpuri,
Vizantea-Livezi, Răcoasa

CUPRINS

CAPITOLUL I. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	2
1.1. Introducere.....	2
1.2. Obiectul studiului de oportunitate	3
1.3 Scopul și obiectivele studiului de oportunitate	5
1.4. Metodologia de lucru	7
CAPITOLUL II. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL.....	11
2.1. Context de politici și strategii la nivel european și național.....	13
2.2. Situația existentă de pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI.....	16
2.3. Descrierea serviciului de transport public de călători.....	20
CAPITOLUL III. OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI.....	28
3.1. Prevederi legislative	28
3.2 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de călători.....	32
3.3. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local	33
3.4. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători.....	35
3.5. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport.....	38
3.6. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	38
3.7. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	39
3.8. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	39
3.9 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport	39
CAPITOLUL IV. CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE.....	40
4.1. Procedura de delegare a gestiunii	40

CAPITOLUL I. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

1.1. Introducere

În anul 2022, Comunele Vizantea-Livezi, Soveja, Câmpuri, Răcoasa au demarat prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) componenta C10 – Fondul local, I.1.1. – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), I.1.3 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice, proiectul privind *„Achiziția de microbuze nepoluante și stații de încărcare în cadrul parteneriatului Comuna Vizantea-Livezi – Comuna Câmpuri – Comuna Soveja – Comuna Răcoasa”*.

Comunele Soveja, Vizantea-Livezi, Câmpuri, Răcoasa, sunt membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) „VALEA ȘUȘIȚEI”, căreia îi revine obligația contractuală de a elabora studiile necesare pentru7 delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători conform prevederilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.

În urma implementării proiectelor, A.D.I. VALEA ȘUȘIȚEI prevede realizarea următoarelor obiective:

- Achiziționarea a 4 microbuze electrice (câte unul pentru fiecare comună), în vederea asigurării transportului public durabil și nepoluant.
- Îmbunătățirea mobilității durabile și accesului la servicii esențiale pentru locuitorii din comunele Soveja, Vizantea-Livezi, Câmpuri, Răcoasa, prin achiziționarea de mijloace de transport ecologice.
- Realizare de puncte de reîncărcare vehicule electrice în comunele Soveja, Vizantea-Livezi, Câmpuri, Răcoasa;
- Reducerea emisiilor de CO₂ și a poluării fonice în comunele beneficiare, prin utilizarea de mijloace de transport cu emisii zero.
- Creșterea accesibilității locuitorilor din comunele membre A.D.I. Valea Șușiței la obiectivele de interes public.
- Scăderea costurilor de exploatare și întreținere față de vehiculele clasice, prin utilizarea microbuzelor electrice.

1.2. Obiectul studiului de oportunitate

Eficiența sistemelor de transport public are un impact important atât în economie cât și calitatea vieții deoarece modul în care asigură satisfacerea nevoii de mobilitate a persoanelor are implicații deosebite asupra dezvoltării localității prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși în condiții cât mai confortabile de trafic și de deplasare cu transportul public.

Ca urmare a procesului de urbanizare și a dezvoltării activităților socio-economice de la începutul acestui secol, una din principalele consecințe ale fenomenului o constituie creșterea necesităților de transporturi de persoane. Problema transporturilor în ziua de azi se pune sub forme noi datorită dorințelor firești de satisfacere a necesităților de deplasare în condiții de siguranță, rapiditate, confort, economicitate și protecție a mediului înconjurător. Satisfacerea acestor necesități de deplasare vine în contradicție, în principal, cu:

- infrastructura concepută și realizată în trecut la standarde care nu mai corespund momentului prezent și cu atât mai mult viitorului;
- dorința de păstrare a unor construcții și imposibilitatea lărgirii profilelor unor străzi dispuse pe direcția fluxurilor importante de circulație.
- lipsa de fonduri, datorată, în momentul de față, situației precare a economiei.

Ținând seama de necesitatea de satisfacere a nevoilor actuale, dar mai ales a celor de perspectivă, organizarea circulației urbane devine prioritară pentru că are rolul de a asigura funcțiunile de circulație de persoane. Unul dintre motivele importante pentru care transportul de persoane trebuie să constituie o prioritate, constă în satisfacerea necesităților de deplasare în relația locuință - loc de muncă, având în vedere greutatea întâmpinate în acest domeniu, ce au repercusiuni asupra activității de producție și a economiei în general.

În prezent, în condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelelor de circulație rutieră reprezintă o necesitate obiectivă. Această acțiune trebuie să se facă în cadrul programelor generale privind sistematizarea teritorială și locală, ținându-se seama de două grupe de probleme care se intercondiționează:

- elementele componente ale procesului de sistematizare;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

- funcțiunile predominante ale zonelor urbanistice locale.

Serviciul de transport public de călători este o activitate de interes economic și social general, aflată sub autoritatea administrației publice locale, care are drept scop satisfacerea cerințelor de deplasare (călătoriile) a locuitorilor.

Obiectul prezentului studiu de oportunitate este reprezentat de fundamentarea necesității și oportunității de organizare și gestionare a serviciului de transport public de călători pentru activitatea de transport public al călătorilor prin curse regulate pe teritoriul comunelor membre A.D.I. Valea Șușiței.

Studiul cuprinde identificarea posibilităților, mijloacelor, echipamentelor și tehnologiilor care să ducă la îndeplinirea obiectivelor stabilite de ADI VALEA ȘUȘIȚEI privind organizarea unui serviciu de transport public de călători, în vederea asigurării unei mobilități eficiente pentru călători, pe raza comunelor Soveja, Câmpuri, Răcoasa, Vizantea-Livezi și a parametrilor tehnico-funcționali ai infrastructurii sistemului de transport public de călători.

Modalitatea de gestiune a serviciilor publice se stabilește prin hotărâri ale autorității deliberative ale asociației de dezvoltare intercomunitară, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Prezentul studiu fundamentează stabilirea soluției optime de asigurare a gestiunii serviciului de transport public de călători, precum și necesitatea și oportunitatea atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului în temeiul art. 29 alin (8) , lit. b) și alin. (9) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare coroborat cu art. 7, alin. (5) din Legea 98/2016 privind achizițiile publice și a Legii nr. 92 din 10.04.2007 privind serviciile de transport public local.

Obiectul prezentului studiu de oportunitate îl constituie înființarea unui sistem de transport în comun prin curse regulate cu un număr de 2 rute de transport. ADI VALEA ȘUȘIȚEI va exercita conform legii atribuțiile legate de acest serviciu în ceea ce privește

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tarifarea și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare/hotărâri de dare în administrare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) VALEA ȘUȘIȚEI, se întocmește prezentul studiu de oportunitate pentru facilitarea luării celei mai bune decizii de atribuire a contractului de delegare a serviciilor de transport prin curse regulate pe raza administrativ teritorială a ADI.

Obiectul prezentului studiu de oportunitate îl constituie analizarea tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) VALEA ȘUȘIȚEI, facilitarea luării celei mai bune decizii de atribuire a contractului de delegare a serviciilor de transport prin curse regulate efectuat cu microbuze pe raza administrativ teritorială a ADI.

1.3 Scopul și obiectivele studiului de oportunitate

Prezentul studiu de oportunitate are drept scop principal creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunii, capabilă să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

Prin realizarea acestui obiectiv, ADI VALEA ȘUȘIȚEI urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a sistemului de transport public de călători din comunele Soveja, Răcoasa, Câmpuri și Vizantea-Livezi, în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială ale comunei, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea nevoii de mobilitate a locuitorilor din unitățile administrativ-teritoriale membre ADI;
- gestionarea serviciului de transport public de călători pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

- îmbunătățirea condițiilor de viață ale categoriilor de persoane alese și a calității vieții prin asigurarea timpilor de deplasare cât mai reduși în condiții cât mai confortabile de trafic și de deplasare cu transportul public;
- implementarea și optimizarea continuă a transportului urban asigurând un impact minim asupra mediului și asupra sănătății riveranilor, prin reducerea emisiilor poluante de noxe și fonice;
- menținerea serviciului de transport public de călători la indicatorii de performanță propuși.

Printre cele mai semnificative obiective avute în vedere la nivelul unităților administrativ teritoriale ce fac parte din ADI VALEA ȘUȘIȚEI, respectiv comunele Soveja, Răcoasa, Câmpuri și Vizantea-Livezi, putem preciza: reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport pentru îmbunătățirea confortului călătorilor, creșterea siguranței acestora și a eficientizării transportului în vederea alinierii sistemului de transport la sistemul național, european, precum și pentru creșterea accesibilității și a mobilității pe rețelele de transport.

Elaborarea Studiului de oportunitate privind gestionarea serviciului de transport public de călători se face pentru stabilirea formei de gestiune în scopul:

- asigurării la nivelul comunelor membre ADI, respectiv Soveja, Răcoasa, Câmpuri și Vizantea-Livezi, a condițiilor de prestare a serviciului de transport public de călători prin curse regulate conform cadrului legal în vigoare;
- asigurării celui mai bun raport preț/calitatea serviciului;
- determinării itinerariului și orarelor ideale;
- analizării stațiilor și vitezei medii operaționale;
- determinării unei strategii și a unui plan de acțiune pentru operarea corectă;
- dimensionării parametrilor de performanță, complexitatea sistemului de transport public de călători și costurile necesare pentru realizarea unui serviciu calitativ.

1.4. Metodologia de lucru

Pentru realizarea studiului de oportunitate s-a folosit ca metodologie de lucru:

- analiza documentelor puse la dispoziție de unitățile administrativ teritoriale membre ale ADI VALEA ȘUȘIȚEI;
- analiza articolelor de presă referitor la serviciul de transport în județul Vrancea;
- analiza modului de desfășurare și implementare a contractelor de prestări servicii cu prestatorii anteriori ce au realizat această activitate.

Legislație

În elaborarea studiului se va ține cont de următoarele acte normative și standarde:

- Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- Ordonanță nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordin nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Romane, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.;
- Regulament al Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordin AND 20/2001 indicativ DD 506/2001 – Instrucțiuni tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul lor de influență;
- Codul civil al României;
- Ordonanța de Urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;
- Legea nr. 315/2004 privind dezvoltarea regională în România;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanism;
- Ordonanța de Urgență nr. 195/2005 privind protecția mediului;
- STAS 10795/1-1995 – Metode de investigare a circulației;
- STAS 2900-89 – Lățimea drumurilor;

LEGISLAȚIE EUROPEANĂ

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006
- Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului
- Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

CAPITOLUL II. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

Serviciul public de transport al localităților face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice organizate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, atât din mediul urban, cât și din cel rural, sub coordonarea, conducerea și controlul autorităților administrativ-teritoriale, iar în situația în care mai multe localități se asociază pentru prestarea în comun a activităților specifice acestui serviciu, competențele privind gestionarea acestuia revin asociațiilor de dezvoltare intercomunitară.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) se efectuează pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean Vrancea sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- e) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;
- f) autoritatea asociației impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători prin curse regulate, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Transportul rutier local de călători prin curse regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier local de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 10 alin. 4 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Unitățile administrativ-teritoriale pot mandata, în condițiile legii, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, prin hotărâri ale autorităților lor deliberative, să exercite, pe seama și în numele lor, dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea asociațiilor, inclusiv dreptul de a pune la dispoziție sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate. În acest scop, hotărârile autorităților administrației publice locale privind mandatarea și actele juridice de constituire a oricărei asociații trebuie să conțină prevederi detaliate și complete privind condițiile de exercitare de către aceasta a mandatului special încredințat.

Modul de organizare și funcționare a activității de transport public local prin curse regulate, trebuie să se realizeze pe baza următoarelor principii:

- a) Respectarea drepturilor și intereselor legitime ale călătorilor;
- b) Tratatment egal și nediscriminatoriu pentru toți utilizatorii;
- c) Tarifarea echitabilă, corelată cu calitatea și cantitatea serviciului prestat;
- d) Asigurarea deplasării în condiții de siguranță și de confort a categoriilor de persoane alese;
- e) Asigurarea calității și continuității serviciului;
- f) Responsabilitatea față de utilizatorii transportului public;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- g) Conservarea și protecția mediului înconjurător;
- h) Administrarea corectă și eficientă a bunurilor din proprietatea publică sau privată a ADI VALEA ȘUȘIȚEI;
- i) Susținerea și finanțarea serviciului prin soluții de compensare stabilite în mod transparent;
- j) Dezvoltarea durabilă.

2.1. Context de politici și strategii la nivel european și național

Zonele rurale din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al potențialului pe care îl dețin. Dezvoltarea economică și socială durabilă a spațiului rural este indispensabil legată de realizarea unei infrastructuri de transport durabilă. Pentru crearea unor condiții de viață adecvate populației, administrația locală trebuie să ia în considerare aplicarea unor măsuri de limitare a poluării provenite de la traficul auto. Concomitent cu aceste măsuri, trebuie dezvoltate strategii sustenabile de încurajare și a altor forme de transport.

În politica de coeziune a UE pentru 2021-2027, Comisia a propus modernizarea politicii de coeziune, principala politică de investiții a UE, prin implementarea a **cinci priorități investiționale**:

- ❖ O Europă mai inteligentă, prin inovare, digitalizare, transformare economică și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii;
- ❖ O Europă mai verde, fără emisii de carbon, punerea în aplicare a Acordului de la Paris și investiții în tranziția energetică, energia din surse regenerabile și combaterea schimbărilor climatice;
- ❖ O Europă conectată, cu rețele strategice de transport și digitale;
- ❖ O Europă mai socială, pentru realizarea pilonului european al drepturilor sociale și sprijinirea calității locurilor de muncă, a învățământului, a competențelor, a incluziunii sociale și a accesului egal la sistemul de sănătate;
- ❖ O Europă mai apropiată de cetățenii săi, prin sprijinirea strategiilor de dezvoltare conduse la nivel local și a dezvoltării urbane durabile în UE.

În domeniul dezvoltării transportului public, la nivel european a fost creat Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027, care are următoarele axe prioritare:

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- *Axa Prioritară 1. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea rețelei TEN-T de transport rutier*
 - Obiectiv Specific FEDR/FC - Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptată la schimbările climatice, sigură și intermodală;
 - Operațiuni (orientativ) - Construcția/modernizarea rețelei rutiere TEN-T;
- *Axa Prioritară 2. Îmbunătățirea conectivității prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritorială*
 - Obiectiv Specific FEDR/FC - Dezvoltarea și consolidarea mobilității naționale, regionale și locale durabile, flexibile și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la rețeaua TEN-T și mobilitatea transfrontalieră;
 - Operațiuni (orientativ) - Construcția de variante ocolitoare, drumuri de racordare a municipiilor cu sector autostradă, drumuri naționale cu impact regional;
- *Axa prioritară 6. Îmbunătățirea conectivității și mobilității urbane, durabilă și rezilientă în fața schimbărilor climatice prin creșterea calității serviciilor de transport pe calea ferată*
 - Obiectiv Specific FEDR/FC - Promovarea mobilității urbane multimodale durabile;
 - Operațiuni (orientativ) - Investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană – Investiții trenuri metropolitane
- *Axa prioritară 7. Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal*
- *Axa prioritară 9. Creșterea gradului de siguranță și securitate pe rețeaua rutieră de transport*
 - Obiectiv Specific FEDR/FC - Dezvoltarea unei rețele TEN-T sustenabile, adaptată la schimbările climatice, sigură și intermodală
 - Operațiuni (orientativ) - Măsuri hard și soft care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului și securității pe rețeaua rutieră
- *Axa prioritară 10. Asistență Tehnică*
 - Obiectiv Specific FEDR/FC
 - Operațiuni (orientativ) - Dezvoltarea capacității administrative și asigurarea instrumentelor necesare pentru coordonarea și managementul POT.

Contextul de politici și strategii de la nivel european prevăd ca directive în domeniul transportului următoarele:

- ❖ **Carta de la Leipzig pentru zone Europene Durabile**, este un document al statelor membre, întocmit cu participarea largă și transparentă a factorilor europeni interesați, care prevede că o contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport durabil, accesibil și la preț rezonabil, cu legături coordonate către rețelele de transport urbane și regionale. Gestionarea traficului și a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru cicliști și pietoni sunt măsuri de îmbunătățire de prim interes pentru transportul durabil. Totodată, documentul strategic prevede promovarea unui transport eficient și ieftin, care să reducă progresiv impactul negativ al transportului asupra mediului și să organizeze transportul într-o manieră în care să se reușească integrarea zonelor marginale de centru, ca un tot unitar și adoptarea unor rețele adecvate pentru traficul pietonal și pentru cicliști.
- ❖ **Schema de dezvoltare a Spațiului European spre o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene. Postdam, mai 1999** - este un document strategic conceput la nivel european care prevede ca directive pentru sectorul de transport și mediu diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), crearea unui transfer al traficului rutier spre moduri de transport care să afecteze mai puțin mediul, ca de ex. transportul public, bicicleta și deplasarea pe jos. Se impun, de asemenea, diferite inițiative pentru a asigura transportul de o manieră durabilă și sustenabilă.
- ❖ **Declarația de la Toledo** - prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile, prin prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluante; susținerea unui transport public eficient și ieftin accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice.

Contextul de la nivel național propune următoarele politici și strategii:

Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni: are ca obiectiv de prim interes implementarea politicilor de transport și mobilitate de la nivel european, ca viziune comună, prin realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, un sistem competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și, în același timp, reducerea emisiilor de carbon.

Planul național de acțiune în domeniul eficienței energetice: prevede ca măsuri specifice reducerea transportului rutier prin promovarea transportului inter-modal, creșterea gradului de utilizare a transportului public prin optimizarea mijloacelor de transport în comun (trenuri, microbuze, etc) și a infrastructurii necesare pentru o bună funcționare a acestora, încurajarea formelor de transport alternativ (ciclismul, car-pooling, car-sharing etc.) prin planificare urbană și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru ciclism (piste de biciclete, rasteluri de depozitare, vagoane / compartimente speciale pentru biciclete la metrou și în trenuri, etc) și extinderea zonelor pietonale în special în marile aglomerări urbane;

Planul de dezvoltare al regiunii S-E 2021-2027: prevede ca măsuri specifice reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră (sau chiar cu 30%, în condiții favorabile) față de nivelurile înregistrate în 1990, respectiv promovarea transportului durabil.

Așadar, conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

2.2. Situația existentă de pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI

Comunele Soveja, Câmpuri, Vizantea-Livezi, Răcoasa, din județul Vrancea sunt unități administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Comuna Soveja este situată în nordul județului Vrancea, la aproximativ 80 km de municipiul Focșani și are în componență satele: Dragosloveni (satul de reședință) și Rucăreni. Comuna Soveja poate fi localizată utilizând coordonatele 46°0'0"N și 26°39'0"E și se învecinează cu unitatea administrativ-teritorială a comunei Câmpuri, la nord-est, cu unitatea administrativ-teritorială a comunei Vizantea-Livezi, la est, cu unitatea administrativ-teritorială a comunei a Negrilești, la sud, cu unitatea administrativ-teritorială a comunei Tulnici, la sud-vest, și cu unitatea administrativ-teritorială a comunei Mănăstirea Cașin (din județul Bacău), la nord-vest.

Din punct de vedere geografic, comuna Soveja este situată în zona Subcarpaților de Curbură. Vatra comunei se află în partea de nord a depresiunii Vrancea, în ulucul depresionar numit de geograful Horia Grumazescu „Depresiunea submontană Vrancea-Soveja”, într-o vale largă de circa 10 km.

În ceea ce privește cadrul fizio-geografic al satelor componente, satul Dragosloveni este situat pe terasa înaltă, sub forma unui interfluviu cuprins între Pârâul Dragomirna și a unui alt pârâu situat la aproximativ 500 m depărtare de primul. Suprafața terasei are o altitudine cuprinsă între 590 m și 630 m și găzduiește stațiunea Soveja.

Populația comunei Soveja este de 1907 locuitori.

Total suprafață comuna 9.545 ha.

Economia locală. Funcția economică agricolă se materializează în comună prin producția agricolă vegetală și producția animalieră, în condițiile unei dezvoltări reduse a prelucrării primare a acestor produse, acestea fiind destinate majoritar pentru satisfacerea autoconsumului populației locale, și mai puțin pentru valorificări pe piața liberă.

Mica industrie este reprezentată în comună de către societăți comerciale care desfășoară activități cu ar fi zootehnie, asistență medicală, comercianți, turism-agrement, construcții, farmacie, prelucrare lemn.

Principalele căi de acces în comuna drumul național DN 2L (Tișița-Panciu-Răcoasa-Câmpuri-Soveja) și drumul județean DJ 205L (Negrilești – Soveja). Drumurile din comună sunt asfaltate în proporție de 50%.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Teritoriul pe care se află amplasată **comuna Câmpuri** este situat în partea de nord a județului Vrancea, la o distanță de aproximativ 65 km de municipiul Focșani și la 35 km de orașul Panciu. Comuna este situată în bazinul hidrografic Valea Șușiței și are drept vecini: comuna Soveja, la vest, comunele Mănăstirea Cașin și Căiuți – județul Bacău, la nord, comuna Răcoasa, la est, și comuna Vizantea – Livezi, la sud.

Comuna Câmpuri poate fi localizată utilizând coordonatele 46°1'4" latitudine nordică, respectiv 26°46'48" longitudine estică, și are în componența sa cinci sate, respectiv Câmpuri, reședința de comună, Fetești, Rotileștii Mici, Rotileștii Mari și Gura Văii.

Populația comunei Câmpuri este de 3.506 locuitori.

Total suprafață comuna 8.827 ha.

Economia locală. Comuna Câmpuri deține un fond agricol important dedicat îndeosebi terenurilor arabile însă și arealelor cultivate cu vii, pășuni, sau livezi și pepiniere pomicole. Din fondul funciar neagricol se remarcă fondul forestier ce ocupă 5166 ha (59% din suprafața comunei). Astfel, preocuparea pentru exploatarea rațională a pădurii, ținând cont de capacitatea acesteia de regenerare, este de natură să permită dezvoltarea durabilă a regiunii și prezervarea unui mediu curat și sănătos pentru generațiile următoare.

Mica industrie este reprezentată în comună de către societăți comerciale care desfășoară activități cu ar fi comerț, turism-agrement, construcții, farmacie, prelucrare lemn.

Circulația. Comuna este traversată de șoseaua națională DN 2L, care o leagă spre vest de Soveja și Tulnici și spre sud-est de Răcoasa, Străoane, Panciu și Mărășești (unde se termină în DN2). Din acest drum se ramifică la Câmpuri drumul județean DJ 205E, care duce spre sud-est la Vizantea-Livezi, Vidra, Țifești și Garoafa (unde se termină în același DN2).

Comuna Răcoasa se află în regiunea subcarpatică, în nordul județului Vrancea, pe DN 2L la 60 km de municipiul Focșani. Pe partea dreaptă a comunei curge râul Șușița, râu a cărui afluenți principali (Pârâul Alba, Pârâul Giurcea, Pârâul lui Găman, Pârâul Dracea Mică, Pârâul Gogoiu, Pârâul Rânghioaia, Pârâul Verdea, Freasca, Chinu, Pârâul Văii, Pârâul Varnița, Lacul cu Șerpi) străbat comuna. Comuna Răcoasa este formată din satele: Răcoasa, Gogoiu, Mărăști, Verdea și Varnița.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Comuna Răcoasa poate fi localizată utilizând coordonatele 45°59'28" latitudine nordică, respectiv 26°52'50" longitudine estică, și are drept vecini următoarele unități administrativ teritoriale: la Nord – comuna Căiuți (județul Bacău), la Sud – comunele Vidra, Vizantea-Livezi, la Vest – comuna Câmpuri, iar la Est – comunele Fitonești și Străoane.

Populația comunei Răcoasa este de 2.985 locuitori.

Total suprafață comuna 8.990 ha.

Economia locală. Agricultura reprezintă sectorul economic cu ridicat potențial de dezvoltare în comuna Răcoasa, fiind și un sector destul de puternic în realizarea de venituri. În prezent, conform bilanțului teritorial, terenurile agricole reprezintă 40% din suprafața totală a comunei. Acestea se materializează, în principal, în producția vegetală, viticolă, producție animalieră, elemente de activități adiacente, precum prelucrarea primară a produselor vegetale și animaliere (produse de lapte de vacă și oaie). Peste 50% din teritoriul comunei este ocupat de păduri, ceea ce arată un potențial important de dezvoltare în sectorul silviculturii.

Rețeaua rutieră principală a comunei Răcoasa este formată din drumul național DN 2L, drumul județean DJ 205F (Tișița-Lepșa-Panciu) și drumurile comunale DC 54 și DC 55. În comună au fost modernizați și asfaltați peste 10 km de drumuri.

Comuna Vizantea-Livezi este situată în partea nordică a județului Vrancea, în valea râului Vizăuți, la o distanță de aproximativ 45 km de municipiul Focșani. Comuna cuprinde satele: Livezile, Mesteacănu, Piscu Radului, Vizantea Mănăstirească și Vizantea Răzășească (satul de reședință). Se învecinează cu teritoriul administrativ al comunei Câmpuri, în partea de nord, cu teritoriul administrativ al comunei Răcoasa, în partea de nord-est, cu teritoriul administrativ al comunei Vidra, în partea de sud-est, cu teritoriul administrativ al comunei Negrilești, în partea de sud-vest, și cu teritoriul administrativ al comunei Soveja, în partea de vest.

Populația comunei Vizantea-Livezi este de 3.742 locuitori.

Total suprafață comuna 7.546 ha.

Economia locală. Comuna Vizantea-Livezi este clasificată ca fiind comună cu funcțiuni preponderent agricole. Principala activitate a locuitorilor este agricultura. Terenurile

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

acoperite de fânețe ocupă 45% din terenurile agricole, iar pădurile ocupă 75% din terenurile neagricole. Produsele rezultate în urma activităților agricole sunt valorificate de către producătorii particulari în gospodăriile proprii sau pe piețele de desfacere din localitățile apropiate.

La nivelul comunei își desfășoară activitatea un număr de 59 agenți economici, a căror servicii sunt axate pe activități comerciale, de producere și desfacere a produselor alimentare și nealimentare în magazine (societăți comerciale și asociații familiare), silvicultură și exploatare forestieră, construcții, de transport, ș.a.

Circulația. La nivelul comunei Vizantea-Livezi se poate identifica artera principală DJ 250E ce străbate satele Livezile, Vizantea Mănăstirească și Vizantea Răzășească. Rețeaua de drumuri comunale a comunei Vizantea-Livezi este formată din drumuri asfaltate, pietruite și de pământ.

2.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică

ADI VALEA ȘUȘITEI poate genera un număr suficient de călătorii pentru a justifica operarea fezabilă a două trasee, pentru călători. Cu o rețea stradală simplă și care acoperă majoritatea arealelor rezidențiale, cele 2 rute de transport în comun poate deservi aproximativ 80 % din categoriile de persoane alese pentru a beneficia de acest serviciu.

Prin studiul de oportunitate pentru zona analizată, au fost determinat trasele care vor deservi locuitorii prin intermediul a următoarelor stații de microbuz:

A. Comuna Răcoasa:

- 1) Micu (Varnița)
- 2) Postolache (Varnița)
- 3) Biserica-stadion (Varnița)
- 4) Intersecție DN2L- Schitul Adormirea Maicii Domnului(Gura Verzii)
- 5) Intersecție DN2L-(Verdea)
- 6) Pod Spătaru (Verdea)

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- 7) Blaga-Scoala (Verdea)
- 8) Neagu-Piata (Verdea)
- 9) Magazin Carla (Racoasa-Ranghioaia)
- 10) Politie (Racoasa)
- 11) Centru –GinoMarchet (Racoasa)
- 12) Dispensar Uman (Racoasa)
- 13) Pod Alba (Racoasa)
- 14) Arc de Triumf (Marasti)
- 15) Centru-Magazin Vechi (Marasti)
- 16) Mausoleul Eroilor Marasti (Marasti)
- 17) Scoala Regina Maria Marasti (Marasti)
- 18) Centru Gogoiu Sat (Gogoiu)
- 19) Viorel Deaconu – DN2L (Gogoiu)

Cele 19 stații vor fi exploatate pe lungimea unui traseu cu o lungime totală de 33,5 km și o durată de aproximativ 100 minute, precum și pe un traseu comun între comunele Răcoasa – Câmpuri – Vizantea-Livezi – Soveja de aproximativ 60,8 km, cu o durată de aproximativ 120 de minute.

Cursele transportului public se vor desfășura pe următoarele rute:

- Linia 1 (de luni-vineri): 33,5 km, aproximativ 100-120 minute;
- Linia 2 (doar duminica): 60,8 km, aproximativ 120 minute.

B. Comuna Câmpuri

- 1) Sediul Primărie;
- 2) Scoala Generala nr.1;
- 3) Drumul Vizantii;
- 4) Liviu Garleanu
- 5) Magazin Croitoru;
- 6) Magazin Nistor;
- 7) Peco;
- 8) Dispensar medical;
- 9) Valea Babei;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- 10) Vânătorul;
- 11) Magazin Burga;
- 12) Grădinița Fetești;
- 13) Pod Lărguța;
- 14) Intersecție DJ 115 cu strada Pietrei;
- 15) Stație iarmaroc
- 16) Școala Rotileștii Mari;
- 17) Rotileștii Mari;

Cele 17 stații vor fi exploatate pe lungimea unui traseu de Luni – Vineri cu o lungime totală de 17,5 km, având o durată de aproximativ 35 minute, și un traseu comun, pe care se va circula doar Duminică, cu o lungime de 60,8 km și cu o durată de aproximativ 120 minute.

C. Comuna Vizantea-Livezi:

- 18) Sediul Primăriei (Vizantea Răzășeasca);
- 19) Stațiunea Vizantea (Vizantea Mănăstireasca);
- 20) Magazin Doi Pași (Vizantea Mănăstireasca);
- 21) Muzeul satului (Vizantea Mănăstireasca);
- 22) Școala Gimnazială (Vizantea Răzășeasca);
- 23) Intersecție Piscul Radului;
- 24) Centrul social (Piscul Radului);
- 25) Capăt Piscul Radului (Roșioru Gheorghe);
- 26) Intersecție drum Mesteacănul cu DJ205E;
- 27) Troiță-strada Răsăritului (Mesteacănul);
- 28) Fosta Școală Mesteacănul;
- 29) Capăt sat Mesteacănul-strada Apusului;
- 30) Școala Livezile;
- 31) Magazin Holbea (sat Livezile);
- 32) Salon Autentic (sat Livezile);

Cele 15 de stații vor fi exploatate pe lungimea a 2 trasee, având următoarele caracteristici:

- Linia 1 (de luni-vineri): cu o lungime de 32,5 km, parcursă în aproximativ 45 minute;

- Linia 2 (doar duminica): cu o lungime de 60,8 km, parcursă în aproximativ 120 min.

D. Comuna Soveja:

- 1) Pompieri
- 2) Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga;
- 3) Centru Cultural Simion Mehedinți;
- 4) Sediul Primăriei;
- 5) Magazin Doi Pași;
- 6) Intersecție strada Nicolae Găneț cu Strada Parcului;
- 7) Intersecție strada Constantin Macarie cu Fundătura Punții;
- 8) Intersecție strada Dragomira cu strada Rozelor;
- 9) Intersecție strada Bălan Gheorghiță cu strada Văitoianu;
- 10) Intersecție strada Rucăr cu strada Văitoianu (Troia Rucăreni);
- 11) Magazin I.F. Potârniche;
- 12) Intersecție strada Valea Câmpului cu Drum Negrilești;
- 13) Intersecție strada Rucăr cu strada Răsăritului - Sens giratoriu;
- 14) Intersecție strada Rucăr cu strada Ghilbeiului;
- 15) Magazin I.I. Mustață Danuț;
- 16) Intersecție Poiana Rucăreni (Joian Costică);

Cele 16 stații vor fi exploatate pe lungimea unui traseu, pe care se va circula de Luni – Vineri, având cu o lungime totală de 18 km, parcurs pe o durată de aproximativ 45 minute, dar și un traseu comun, pe care se va circula doar Duminică, cu o lungime de 60,8 km și cu o durată de aproximativ 120 minute.

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemului de transport - COMUNA RĂCOASA

- a) de luni până VINERI se vor asigura două curse:
 - pentru linia 1: Plecare 09:00 până la 11:00
Plecare 12:00 până la 14:00
- b) duminică se vor asigura o cursă:
 - pentru linia 1: Plecare 07:00 până la 09:00

- Linia 1 (de luni-vineri): Micu (VARNITA), -Postolache (VARNITA), -Biserica-stadion (VARNITA), -Inersecție DN2L-Adormirea Maicii Domnului, -Gura-Verzii- Intersecție DN2L-Verdea, -Pod Spataru (VERDEA), -Blaga-Scoala (VERDEA), -Neagu-Piata (VERDEA), -Magazin Carla (RACOASA-Ranghioaia), -Politie (RACOASA), -Centru -GinoMarchet (RACOASA), -Dispensar Uman (RACOASA), -Pod Alba (RACOASA), -Arc de Triumf (MARASTI), -Centru-Magazin Vechi (MARASTI), -Mausoleul Eroilor Marasti (MARASTI), -Scoala Regina Maria Marasti (MARASTI), -Centru Gogoiu Sat (GOGOIU), -Viorel Deaconu - DN2L (GOGOIU), -Dispensar uman Racoasa (RACOASA), -Centru -GinoMarchet (RACOASA), -Gura-Verzii- Intersecție DN2L-Verdea, -Biserica-stadion (VARNITA), -Postolache (VARNITA), -Micu (VARNITA).

- Linia 2 (doar duminică): Micu (Varnita), Postolache (Varnita), Biserica-stadion (Varnita), Gura-Verzii- Intersecție DN2L (Verdea), Centru - GinoMarchet (Răcoasa), Dispensar Uman (Răcoasa), Peco (Câmpuri), Magazin Nistor (Câmpuri), Magazin Croitoru (Câmpuri), Stațiunea Vizantea (Vizantea-Livezi), Magazin Doi Pași (Vizantea Livezi), Muzeul Satului (Vizantea-Livezi), Sediul Primăriei (Vizantea-Livezi), Intersecție Piscul Radului (Vizantea-Livezi), Școala Livezile (Vizantea-Livezi), Magazin Holbea (Vizantea-Livezi), Salon Autentic (Vizantea-Livezi), Drumul Vizantii (Câmpuri), Scoala Generala nr.1 (Câmpuri), . Sediul Primarie (Câmpuri), Dispensar medical (Câmpuri), Rotilești Mari (Câmpuri), Scoala Rotilești (Câmpuri), Moară Plăvan (Soveja), Magazin Doi Pași (Soveja), Sediul Primarie (Soveja), Centru Cultural Simion Mehedinți (Soveja), Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga (Soveja) și retur

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemului de transport - COMUNA CÂMPURI

- a) de luni până vineri se vor asigura două curse:
 - pentru linia 1: Plecare 07:00 până la 07:35
Plecare 12:00 până la 12:35
 - pentru linia 2: Plecare 07:00 până la 09:00

- Linia 1 (de luni-vineri): (plecare) - Peco - Magazin Nistor - Magazin Croitoru - Liviu Garleanu - Drumul Vizantii - Scoala Generala nr.1 - Primarie - Valea Babei - Dispensar

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Medical – Vanatorul - Magazin Burga - Gradinita Fetesti - Pod Larguta - Intersectie DJ 115 cu Str. Pietrei - Pod Larguta - Gradinita Fetesti - Magazin Burga - Vanatorul - Statie iarmaroc - Scoala Rotilesti - Rotilestii Mari si retur.

- **Linia 2 (doar duminica):** (plecare) Sediul Primăriei (Câmpuri), Școala Generală nr.1 (Câmpuri), Drumul Vizantiei (Câmpuri), Stațiunea Vizantea (Vizantea-Livezi), Magazin Doi Pași (Vizantea Livezi), Muzeul Satului (Vizantea-Livezi), Sediul Primăriei (Vizantea-Livezi), Intersecție Piscul Radului (Vizantea-Livezi), Intersecție Mesteacănul (Vizantea-Livezi), Școala Livezile (Vizantea-Livezi), Magazin Holbea (Vizantea-Livezi), Salon Autentic (Vizantea-Livezi), Magazin Croitoru (Câmpuri), Magazin Nistor (Câmpuri), Peco (Câmpuri), Dispensar Uman (Răcoasa), Centru – GinoMarchet (Răcoasa), Grădiniță (Răcoasa), Gura-Verzii- Intersectie DN2L (Verdea), Biserica-stadion (Varnița), Postolache (Varnița), Micu (Varnița), Postolache (Varnița), Biserica-stadion (Varnița), Gura-Verzii - Intersectie DN2L (Verdea), Grădiniță (Răcoasa), Centru – GinoMarchet (Răcoasa), Dispensar Uman (Răcoasa), Peco (Câmpuri), Magazin Nistor (Câmpuri), Magazin Croitoru (Câmpuri), Drumul Vizantiei (Câmpuri), Școala Generală nr.1 (Câmpuri), Sediul Primăriei (Câmpuri), Dispensar medical (Câmpuri), Statie iarmaroc (Câmpuri), Scoala Rotilesti Mari (Câmpuri), Moară Plăvan (Soveja), Magazin Doi Pași (Soveja), Sediul Primăriei (Soveja), Centru Cultural Simion Mehedinți (Soveja), Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga (Soveja)

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemului de transport - COMUNA VIZANTEA-LIVEZI

a) de luni până vineri se vor asigura două curse:

– pentru linia 1: Plecare 07:00 până la 07:45

Plecare 12:00 până la 12:45

b) duminică se va asigura o cursă:

– pentru linia 2: Plecare 15:00 până la 17:00

- **Linia 1 (de luni-vineri):** (plecare) Sediul Primăriei, Stațiunea Vizantea, Magazin Doi Pași, Muzeul satului, Școala Gimnazială Vizantea Răzășeasca, Intersectie Piscul Radului, Centrul social (Piscul Radului), Intersectie Piscul Radului, Intersectie drum Mesteacanul cu DJ205E, Troiță-strada Răsăritului, Fosta Școală Mesteacănu, Capăt sat Mesteacănu-strada Apusului, Intersecție drum Mesteacănu cu DJ205E, Școala Livezile, Magazin Holbea, Salon Autentic și retur

- **Linia 2 (doar duminică):** Salon Autentic (Vizantea-Livezi), Magazin Holbea (Vizantea-Livezi), Școala Livezile (Vizantea-Livezi), Intersecție Piscul Radului (Vizantea-Livezi), Sediul Primăriei (Vizantea-Livezi), Muzeul Satului (Vizantea-Livezi), Magazin Doi Pași (Vizantea Livezi), Stațiunea Vizantea (Vizantea-Livezi), Magazin Croitoru (Câmpuri), Magazin Nistor (Câmpuri), Peco (Câmpuri), Dispensar Uman (Răcoasa), Centru – GinoMarchet (Răcoasa), Gura-Verzii- Intersectie DN2L (Verdea), Biserica-stadion (Varnița), Postolache (Varnița), Micu (Varnița), Drumul Vizantiei (Câmpuri), Școala

Generală nr.1 (Câmpuri), Sediul Primăriei (Câmpuri), Dispensar medical (Câmpuri), Rotilești Mari (Câmpuri), Școala Rotilești (Câmpuri), Moară Plăvan (Soveja), Magazin Doi Pași (Soveja), Sediul Primăriei (Soveja), Centru Cultural Simion Mehedinți (Soveja), Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga (Soveja) și retur

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemului de transport - COMUNA SOVEJA

- a) de luni până vineri se vor asigura două curse:
 - pentru linia 1: Plecare 10:00 până la 10:45
Plecare 12:00 până la 12:45
- b) sâmbăta se vor asigura o cursă:
 - pentru linia 2: Plecare 15:00 până la 17:00

- **Linia 1 (de luni-vineri):** Pompieri (plecare), Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga, Centru Cultural Simion Mehedinți, Sediul Primăriei, Magazin Doi Pași, Moară Plăvan, Intersecție strada Nicolae Găneț cu Strada Parcului, Intersecție strada Constantin Macarie cu Fundătura Punții, Intersecție strada Dragomira cu strada Rozelor, Intersecție strada Bălan Gheorghiță cu strada Văitoianu, Intersecție strada Rucăr cu strada Văitoianu (Troiaș Rucăreni), Magazin I.F. Potârniche, Intersecție strada Valea Câmpului cu Drum Negriștești, Intersecție strada Rucăr cu strada Rășăritului - Sens giratoriu, Intersecție strada Rucăr cu strada Ghilbeiului, Magazin I.I. Mustață Danuț, Intersecție Poiana Rucăreni (Joian Costică) și retur

- **Linia 2 (doar duminică):** plecare Intersecție strada Simion Mehedinți cu Strada Punga (Soveja), Centru Cultural Simion Mehedinți (Soveja), Sediul Primăriei (Soveja), Magazin Doi Pași (Soveja), Moară Plăvan (Soveja), Școala Rotilești (Câmpuri), Rotilești Mari (Câmpuri), Dispensar medical (Câmpuri), Sediul Primăriei (Câmpuri), Școala Generală nr.1 (Câmpuri), Drumul Vizantiei (Câmpuri), Stațiunea Vizantea (Vizantea-Livezi), Magazin Doi Pași (Vizantea Livezi), Muzeul Satului (Vizantea-Livezi), Sediul Primăriei (Vizantea-Livezi), Intersecție Piscul Radului (Vizantea-Livezi), Intersecție Mesteacănul (Vizantea-Livezi), Școala Livezile (Vizantea-Livezi), Magazin Holbea (Vizantea-Livezi), Salon Autentic (Vizantea-Livezi), Magazin Croitoru (Câmpuri), Magazin Nistor (Câmpuri), Peco (Câmpuri), Dispensar Uman (Răcoasa), Centru - GinoMarchet (Răcoasa), Grădiniță (Răcoasa), Gura-Verzii- Intersecție DN2L (Verdea), Biserica-stadion (Varnița), Postolache (Varnița), Micu (Varnița) și retur.

Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a biletelor de călătorie, management de trafic).

Spațiu de garare și facilități de întreținere. Odată cu introducerea microbuzelor electrice în sistemul de transport al ADI VALEA ȘUȘITEI nu este necesară construirea unui depou care să fie utilizat pentru gararea, încărcarea și întreținerea mijloacelor de transport în comun.

Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI cuprinde în principal: Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători; Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1073/2007 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006; Legea nr. 51/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice; Legea nr. 92/2007 – a serviciilor de transport public local.

Legislația este completată de cea specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI

Planul de Mobilitate este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, ce folosește un program software de simulare a transportului, având ca scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor și afacerilor din localități și din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecția mediului și eficiența energetică.

ADI VALEA ȘUȘIȚEI nu are elaborat un Planul de Mobilitate locală.

CAPITOLUL III. OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI

3.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriile comunelor Soveja, Răcoasa, Câmpuri și Vizantea-Livezi se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată. Modalitatea de gestiune se stabilește prin hotărârea adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, luată în baza unui studiu de oportunitate, realizat în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale localității, precum și de mărimea și complexitatea serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care ADI VALEA ȘUȘITEI își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea / prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicata, cu modificările și completările ulterioare.

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

- a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2), lit. a);
- b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2), lit. b) și c).

Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5, alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.

Subcontractarea serviciilor publice de transport calatori de către operatorii interni este interzisă.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată care pot fi:

- a) societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;
- b) societăți reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

Societățile reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

competență a unităților administrativ - teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din legea nr. 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice și art. 36 din legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

- a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele existente și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu microbuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat: autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității competente.

Fără a fi afectate prevederile art. 20 din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 22 din Hotărârea Guvernului nr. 394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, documentația de atribuire include, în mod obligatoriu, următoarele:

- a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- b) programul de transport;
- c) criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- d) criteriul de atribuire a contractului;
- e) modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- f) valoarea estimată a contractului.

Criteriile de calificare și selecție menționate la alin. (2) lit. c) sunt cele prevăzute de Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, de Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce reprezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

În cazul serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu microbuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire, în condițiile legii, sunt:

- a) vechimea medie a parcului de microbuze;
- b) clasificarea microbuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a microbuzului;
- g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară stabilesc prin hotărâre a autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, prin hotărâre a adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, grila de punctaj, pe baza factorilor de evaluare prevăzuți mai sus.

3.2 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de călători

Delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul ADI este justificată prin:

- a) inexistența unui operator de transport, structură proprie a unei autorități publice locale sau a asociației de dezvoltare comunitară;
- b) serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează de către autoritățile ADI în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă, în conformitate cu

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

prevederile art. 3 alin. (1) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

- c) serviciile de utilități publice sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;
- d) Asociația Intercomunitară de Dezvoltare VALEA ȘUȘIȚEI în baza cerințelor specifice ale fiecărui Consiliu Local membru a introdus în conținutul regulamentelor, caietelor de sarcini și contractelor de delegare a gestiunii serviciilor clauze specifice care privesc organizarea, funcționarea, gestionarea și finanțarea serviciilor de utilități publice, respectiv administrarea, exploatarea și finanțarea obiectivelor de investiții din infrastructura tehnico-edilitară a localităților, în funcție de particularitățile acestora și de interesele actuale și de perspectivă ale comunităților respective, conform art. 50 alin. 3 din Legea 51/2006.

În conformitate cu prevederile art. 37 alin. 3 din Legea nr. 92/2007 ale art. 10 alin. 3 din OMAI nr. 353/2007 și pentru realizarea de servicii publice integrate de transport călători în conformitate cu art. 2 lit. m) din Regulamentul nr. 1370/2007/CE, atribuirea traseelor pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI s-a făcut într-un singur pachet, unui singur operator de transport.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport care are dreptul exclusiv de a opera pe teritoriul administrativ al ADI VALEA ȘUȘIȚEI în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

3.3. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local

În cazul gestiunii delegate, contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ – teritoriale/ asociațiile de dezvoltare intercomunitară, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator,

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, dacă e cazul.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători și anume:

- Regulamentul C.E. nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Regulamentul C.E. nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006;
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/ 2007 a serviciilor de transport public local și Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii nr. 92/2007;
- Alte acte normative cu privire la transportul public local de călători.

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul selectat, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

- a. hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);
- b. contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. b) și c).

Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.

3.4. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători

Autoritatea deliberativă a ADI are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local a categoriilor de călători alese unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea implementării transportului public de persoane prin curse regulate în comunele de pe teritoriul ADI. Acesta trebuie să demonstreze capacitate tehnică și managerială pentru a putea realiza un transport eficient situat la nivelul de așteptare a beneficiarilor acestui serviciu, urmărind realizarea următoarelor deziderate:

- Experiență în executarea serviciului de transport public pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘITEI;
- Asigurarea intervenției și mentenanței infrastructurii de transport ce le va fi pusă la dispoziție (vehicule, echipamentele și tehnologiile pentru operare);
- Resursă umană și managerială la nivelul operatorului și preocupare pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Să aibă un comportament corespunzător în relația cu călătorii și autoritățile locale, să înțeleagă nevoile comunității și în special ale pasagerilor, să îmbunătățească continuu serviciile oferite și să se adapteze la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului călătorilor;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupare pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocupare pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția Locală, etc.);
- Preocupare pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- Preocupare pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerințele ce vor fi impuse operatorului sunt:

- Operatorul se va asigura ca parcul de vehicule pentru îndeplinirea programului de transport, să fie în condiții tehnice, de calitate și siguranță impuse;
- Operatorul va întreține în bună stare spațiile și dotările tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului de delegare;
- Operatorul va asigura respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a ADI;
- Operatorul va realiza investiții în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al ADI VALEA ȘUȘITEI;
- Operatorul va respecta toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul va asigura activitatea de comercializare a biletelor și legitimațiilor de călătorie;
- Operatorul va asigura personal calificat în număr suficient pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a personalului;
- Operatorul va asigura respectarea Indicatorilor de Performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

- Operatorul va respecta Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul va asigura un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public prin curse regulate, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul va realiza statistici privind accidentele;
- Operatorul va asigura furnizarea de date, accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport către ADI;
- ADI VALEA ȘUȘIȚEI va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul să poată îndeplini obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul va supune aprobării autorității deliberative a asociației calculul costului/km, a costurilor de operare, respectiv a tarifelor pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul va aplica doar tarifele aprobate de autorității deliberative a asociației pentru călătoriile efectuate;
- Operatorul va asigura implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței /eficacității serviciului realizat;
- Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupurile sociale de călători alese care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile autorității deliberative ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară;
- Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în programul de transport;
- Prestarea serviciului de transport public local se va face cu vehiculele prevăzute în contractul de delegare.

3.5. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

- Dreptul la plata compensației din partea ADI VALEA ȘUȘIȚEI, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul de a desfășura serviciul de transport public local prin curse regulate pe teritoriul ADI;
- Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii de transport și a mijloacelor de transport necesare prestării serviciului de transport public local prin curse regulate.

3.6. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- Venituri din partea ADI VALEA ȘUȘIȚEI, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Venituri din contracte directe cu beneficiarii;
- Diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare/hotărârii de dare în administrare;
- Venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările operatorului, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.), etc;
- Orice alte venituri obținute de către operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări sau valorificări de mijloace fixe.

3.7. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în arealul ADI VALEA ȘUȘIȚEI este limitată la 10 ani, în conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) lit. a) din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local de călători.

3.8. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

3.9 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport

Operatorul se obligă să plătească redevența Autorității Contractante, prin aplicarea unui calcul similar amortizării liniare pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației.

Astfel, redevența va fi stabilită prin aplicarea unui procent de 1% (gradul de suportabilitate al populației) din valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice.

Nota: la acest moment nivelul preconizat al valorii amortizării este 0 (zero) deoarece investițiile sunt achiziționate/finanțate din fonduri europene.

CAPITOLUL IV. CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

4.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor și dezavantajelor opțiunilor

În rezumat, ADI VALEA ȘUȘIȚEI are următoarele opțiuni:

Forma de gestiune	Opțiunea
Gestiune directă	1.1. Gestiune directă prin serviciu propriu – cu personalitate juridică
	1.2. Gestiune directă prin societate cu capital integral al Autorității contractante
Gestiune delegată	2.1. Gestiune delegată prin contract de concesiune
	2.2.1. Gestiune delegată prin contract de prestări servicii
	2.2.2. Gestiune delegată prin acord cadru

Forma de gestiune	Avantaje	Dezavantaje
Gestiune directă (prin serviciu propriu sau societate comercială înființată)	- posibil control mai mare asupra proceselor	Este limitată la 10 ani prin lege, după care este necesară reevaluarea eficienței serviciului
	- posibil control mai mare asupra calității și eficienței economice a activității	
	- deținerea unei societăți de profil înființate de autoritatea deliberativă ADI. _____	
Gestiune delegată	Timpuri mari de realizare a delegării din cauza procedurilor de achiziții	Risc financiar mai mare
		Atractivitate scăzută din partea operatorilor privați din cauza poziției geografice, distanțelor de transport

Concluzia: cea mai atractivă modalitate este delegarea directă către societatea comercială înființată în baza Legii nr. 31/1990.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Cadrul general și verificarea îndeplinirii cerințelor

Gestiune directă prin societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ teritoriale respective (conform art. 28 alin b).

Pentru îndeplinirea condițiilor prevăzute de lege pentru aceasta opțiune sunt necesare:

- respectarea prevederilor privind ajutorul de stat al Legii nr. 51/2006, republicata, cu modificările și completările ulterioare;
- existența unei societăți comerciale înființate conform prevederilor Legii nr. 31/1990, care să îndeplinească toate condițiile prevăzute de art. 28 alin 2 din Legea nr. 51/2006.
- încheierea unui contract de delegare, conform prevederilor Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificările și completările ulterioare, în baza unui caiet de sarcini, a unor indicatori de performanță și a unui regulament de funcționare.

De asemenea, indiferent de durata contractului de delegare, în cazul gestiunii directe, conform prevederilor art. 32 alin (3) al Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificările și completările ulterioare, după 5 ani de desfășurare a contractului de delegare este necesară analiza eficienței economice a prestării serviciului, decizându-se în continuare menținerea sau schimbarea formei de gestiune.

Verificarea îndeplinirii cerințelor

La nivelul ADI VALEA ȘUȘIȚEI se înființează o societate de profil, având cod CAEN - 4931 Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

Pașii semnării contractului de delegare directă:

- realizarea unui caiet de sarcini
- realizarea unui Regulament de organizare și funcționare
- realizarea unui draft de contract de delegare a gestiunii
- obținerea avizului Consiliului Concurenței
- aprobarea prin hotărâre a documentelor
- semnarea contractului de delegare

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Contractul de delegare a gestiunii/ gestiune va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului pentru gestiune delegata operator de drept privat/regulamentul de organizare si funcționare al operatorului pentru gestiune directa;
- c) studiul de oportunitate.
- d) inventarul bunurilor mobile si imobile, proprietate publica sau privata a unităților administrativ-teritoriale membre ADI, aferente serviciului de transport;
- e) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute;
- f) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național

Aspecte cu privire la respectarea cerințelor de concurență

Analiza reglementarilor legale actuale

Potrivit prevederilor art. 28 alin. (21) din Legea nr. 51/2006, autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cat si pe toata durata acestui contract:

- 1) unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- 2) operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

membre ale asociației, respectiv a unității administrative - teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

- 3) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusă.

Este foarte important de subliniat faptul că, practic, actualmente, legislația prevede două condiții care trebuie îndeplinite în vederea operării interne a serviciilor, ca rezultat al atribuirii în mod direct a contractului de delegare a gestiunii acestor servicii operatorului propriu de drept privat:

1) condiția de control, asigurată, actualmente, prin deținerea integrală a capitalului de către ADI. Trebuie precizat faptul că prevederea de la art. 28 alin. (6) din Legea nr. 51/2006 teza a II-a, potrivit căreia, în cazul operatorilor proprii de drept privat (întreprinderi al căror capital social este deținut în totalitate de unități administrativ-teritoriale), regulamentul de organizare și funcționare al acestora este aprobat de consiliul de administrație al acestora.

În acest sens, se reiterează faptul că ADI trebuie să exercite un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătura cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

Potrivit jurisprudenței europene, asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) presupune, alături de îndeplinirea condițiilor de control asupra acestei întreprinderi rezultate din deținerea integrală a capitalului social de către ADI (respectiv numirea adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație), inclusiv înlăturarea posibilității operatorului respectiv de a avea o orientare proprie spre piață și o marja de autonomie care ar periclita controlul exercitat de ADI. Aceasta presupune controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:

- a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
- b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de societatea în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile societății.

2) condiția privind obiectul de activitate - în speța, operatorul propriu de drept privat, în calitate de delegat, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de salubritate în raza de competență a UAT/ADI care i-a delegat gestiunea serviciului.

Măsurile administrative și mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plăților

În cazul delegării gestiunii serviciilor, activitățile realizate de autoritățile administrației publice locale competente sunt numai cele corespunzătoare atributelor de reglementare (organizarea serviciului, inclusiv a procedurii prin care se delegă acesta, monitorizarea îndeplinirii serviciului, precum și aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea obligațiilor impuse întreprinderii prin contractul de delegare), acestea fiind activități legate de exercitarea prerogativelor de autoritate a statului (în acest caz, autoritățile administrației publice locale competente).

Având în vedere caracterul restrictiv pentru piața al măsurii de atribuire directă a contractului de delegare a gestiunii chiar și către propria întreprindere (cu respectarea limitelor legale arătate mai sus, inclusiv în ceea ce privește durata contractului de delegare atribuit direct), trebuie instituite măsuri administrative cu caracter compensator pentru utilizatori, care să asigure obținerea de către aceștia a unui rezultat similar celui care s-ar obține pe o piață concurențială.

În acest sens, având în vedere faptul că operatorul propriu de drept privat este o întreprindere orientată, prin natura sa, spre obținerea de profit ca rezultat al activității sale pe o piață de monopol, trebuie instituite măsuri care să împiedice aceasta entitate de a se comporta în mod unilateral față de clienții săi, ori de a se angaja în acțiuni anticoncurențiale pe piețe relaționate cu piețele serviciilor de transport călători, libere spre concurență prin natura lor, astfel încât să denatureze sau să restrângă ori chiar să înlăture concurența de pe aceste piețe.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Astfel, în cazul atribuirii directe a contractului de delegare a serviciilor de transport către propria societate comercială (operatorul propriu de drept privat), ADI VALEA ȘUȘIȚEI se va asigura de îndeplinirea următoarelor condiții:

1) un control al operatorului propriu de drept privat similar celui exercitat asupra propriului departament/serviciu (ca parte a aparatului administrativ). Acest criteriu presupune, în mod cumulativ:

a) numirea de către ADI a adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii integrale a capitalului social al operatorului de salubritate (aceasta din urma fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. a) din Legea nr. 51/2006).

b) exercitarea de către ADI a unui control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare al operatorului propriu de drept privat (prin condiționarea aprobării acestuia de existența unui aviz conform al adunării generale a UAT membre). Toată activitatea operatorului de transport public este controlată și gestionată de către ADI VALEA ȘUȘIȚEI, așa cum rezultă din documentele constitutive.

c) înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT:

i. controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:

- numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
- stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
- exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;

ii. operatorul propriu de drept privat beneficiar al contractelor de delegare prin care se atribuie direct gestiunea serviciilor nu poate participa la licitații organizate de alte UAT/ADI pentru delegarea serviciului de utilități publice;

iii. operatorul propriu de drept privat nu poate presta decât activitățile incluse în sfera serviciului de utilități publice încredințate (aceasta din urma fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. b) din Legea nr. 51/2006);

iv. evitarea riscurilor concurențiale generate de cumularea funcției de reglementare cu funcția de operare prin transferul funcției de reglementare către entități independente ori autonome cel puțin fata de operatorul propriu de drept privat.

Toate condițiile de mai sus sunt îndeplinite de către situația propusă de ADI VALEA ȘUȘIȚEI.

Mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-plaților

În vederea asigurării unui comportament specific pieței de drept privat a operatorului de transport public și de evitare a riscului unui ajutor de stat, se stabilește ca activitatea operatorului să fie atent monitorizată și asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) din punct de vedere al costurilor.

Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după următoarea formula:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$C = CE - Vt + Pr$$

C - reprezintă Compensația

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

(*C* unitar x Km), pentru transportul terestru, unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport terestru, calculat potrivit detalierii de mai jos (***Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/ kilometru și a Costului Unitar/ cursă***); *c* unitar este calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Km reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = (c unitar microbuze x Km microbuze)

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

PrM - reprezintă profitul rezonabil maximal ce poate fi acordat Operatorului. Nivelul profitului rezonabil este stabilit semestrial prin Rata SWAP pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței și este aferent perioadelor contractuale (de la 1 ani până la maxim 10 ani), plus 100 puncte de bază (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>)

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public în ADI VALEA ȘUȘIȚEI va fi pe un termen de 10 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub 8,17 % aplicat costurilor nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului. Procentul de 8,17 % reprezintă rata swap de 7,17 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază.

Ratele swap valabile de la 01.07.2025 la 30.12.2025

Currency	1 year rate	2 year rate	3 year rate	4 year rate	5 year rate	6 year rate	7 year rate	8 year rate	9 year rate	10 year rate
EUR	2,66	2,36	2,30	2,29	2,29	2,31	2,33	2,35	2,37	2,39
BGN	NA	3,27	2,97	NA	2,96	NA	3,61	NA	NA	5,14
CZN	3,70	3,42	3,37	3,36	3,37	3,40	3,44	3,47	3,51	3,54
DKK	2,70	2,43	2,39	2,39	2,41	2,43	2,45	2,48	2,50	2,52
HUF	6,28	5,98	5,92	5,95	5,99	6,05	6,11	6,18	6,24	6,29
RON	NA	6,12	6,04	NA	5,88	NA	5,68	NA	NA	5,74
PLN	5,53	5,00	4,72	4,46	4,62	4,64	4,66	4,69	4,73	4,76
SEK	2,35	2,12	2,09	2,11	2,15	2,19	2,23	2,26	2,30	2,33

GBP	4,34	4,04	3,92	3,84	3,79	3,76	3,75	3,75	3,76	3,77
-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

ISK	8,56	8,12	7,70	7,29	7,07	NA	NA	NA	NA	NA
NOK	4,47	4,02	3,86	3,79	3,75	3,72	3,71	3,70	3,70	3,69
CHF	0,50	0,41	0,41	0,43	0,46	0,48	0,51	0,53	0,56	0,59

Pr - reprezintă profitul rezonabil ce va fi acordat Operatorului pentru serviciul de transport public din teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI. Mărimea profitului rezonabil acordat va fi de 1% (unu la sută) aplicat costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, profitul rezonabil va fi calculat astfel:

Profitul anual = 1% (unu la sută) * **costurile nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.**

Compensația nu poate depăși Efectul financiar net, calculat după următoarea formulă: **C = CE - Vt + PrM.**

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru activitățile de transport în comun cu microbuze.

Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreeat și semnat de Autoritatea Contractantă în fiecare lună.

În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Autoritatea Contractantă va plăti partea necontestată în termenul prevăzut în contract.

Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 5 zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

În vederea evitării supra compensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

- valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și
- valoarea totală anuală a Compensației, calculate potrivit formulei de mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligației de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevăzute în tabelul de mai jos, conform situațiilor financiare anuale auditate.

Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/ kilometru și a Costului Unitar/ cursă

Costul unitar pe kilometrul parcurs / costul unitar pe cursă parcursă este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, conform Contractului încheiat între părți. Atunci când se calculează costul/km, respectiv costul/ cursă, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor.

Costul unitar pe kilometru parcurs/ costul unitar pe cursă parcursă, trebuie să facă obiectul unui audit tehnico-economic extern.

Toate costurile și veniturile astfel înregistrate pe analitice pe moduri de transport și alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale Operatorului și prezentate în bilanțe separate.

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km sau a Costului/ cursă, în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km și costul unitar/ cursa pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioadă de 3 luni consecutive.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

Modificarea costurilor unitare/km și a celor unitare/cursă, pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determina avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determina avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influența mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioada de 3 luni consecutive;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determina respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determina avându-se în vedere modificarea acestora cu o influența mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioada de 3 luni consecutive;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelata cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determina potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflația cumulata de la începutul anului curent, așa cum este raportata de către Institutul National de Statistica, depășește 5% (cinci la suta);
- prețul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 10% (zece procente), lunar, in comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru vehicul;
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația naționala crește cu 10% (zece procente) sau mai mult in comparație cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru vehicul;
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitata a

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

costului/kilometru sau a costului/ cursă. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului in 30 zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

- Autoritatea contractanta poate solicita scăderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau daca punerea in funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța si reparațiile, reduceri de personal, etc).
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante in 10 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru, respectiv a costului/ cursă. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare in 10 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Modificarea costului/km și a costului/ cursă se va face prin Act Adițional la Contract, in baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km, respectiv a costului/ cursă.

Formula de indexare a costului/ kilometru și a costului/ cursă

Costurile unitare/km (lei/km), dar și costurile unitare/ cursă (lei/cursă), pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

Nivelul costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină pe baza analizei situației economico-financiare a operatorilor de transport, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția prețurilor pe economie.

Ajustarea costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Ajustarea costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă la serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifiantii se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea, reparațiile, piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Ajustarea costului/km și a costului/cursă, se va face prin Act Adicional la Contract.

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

c unitar-mijloc de transport km, n+i = (c unitar-mijloc de transport km, i D mijloc de transport) x IPC (n +i) + D mijloc de transport

unde:

c unitar-mijloc de transport km, n+i este costul unitar/ km, respectiv costul unitar/cursă, pe categorie de mijloc de transport, ajustat [lei/km], [lei/cursă];

c unitar-mijloc de transport km, i este costul unitar/ km, respectiv costul unitar/ cursă, pe categorie de mijloc de transport, în vigoare la data ajustării [lei/km], [lei/cursă];

Dmijloc de transport este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa în calculul costului unitar/km, respectiv costul unitar/ cursă, în vigoare la data ajustării [lei/km], [lei/cursă];

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

IPC i este inflația calculată pe baza nivelului ultimului Indice Total al Prețurilor de Consum publicat la momentul solicitării ajustării, raportat la nivelul Indicelui Total al Prețurilor de Consum existent la data precedentei ajustări.

Modul de estimare al Costului unitar pe km este prevăzut în calcul de mai jos:

Capitole	Elemente de cheltuieli	Valori anuale (lei)
I	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energic electrică	
	Amortizare	
	Service auto (reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
II	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații:	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurare CASCO	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații	
III	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
 DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ**

IV	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V	Cheltuieli financiare	
VI	Total cheltuieli (IV+V)	
VII	Profit - 8,17%	
VIII	Valoare totală servicii de transport local (VI+VII)	
IX	Număr estimat anual de călători	
X	Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)	
XI	T.V.A.	
XII	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	
XIII	Număr de km. estimați	
XIV	Cost pe km.	
XV	T.V.A.	
XVI	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)	

Tarife de călătorie practicate în momentul încheierii contractului - călătoriile vor fi gratuite – suportate de către ADI VALEA ȘUȘIȚEI sau contra-cost, suportate de către fiecare beneficiar în parte.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Valoarea estimată anuală a Compensației cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentată mai jos:

Anul	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Număr total de microbuze										
Grad de utilizare										
Nr. km. parcurși										
Număr de călătorii estimate										
(I) Costuri înregistrate										
(II.1) Propus pentru Comuna _____										
(1%) (Pr)										
(II.2) Maxim (7.17%+100 puncte de bază) (PrM)										
(III) Venituri din servicii de transport persoane										
TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ										
PLANIFICATĂ (I + II - III)										
din care diferențe de tarif										
TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ efectivă										

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Reguli și aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurență în cazul delegării serviciului de transport călători

Condiție	Situația prezentă supusă analizei
Obiectul de activitate al operatorului propriu privat	4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a.
Condiția privind subcontractare / subdelegare	Conform caietului de sarcini și a contractului: Interdicția subdelegării și cesionarea contractului: <i>1. se interzice delegatului sa încheie cu terți, contracte de subdelegare având ca obiect prestarea activităților delegate sau părți din acestea.</i> <i>2. cesionarea contractului de delegare de către delegat unei alte societăți nu este admisă</i>
Teritorialitatea delegării serviciilor	Doar pe raza administrativ teritorială a ADI VALEA ȘUȘITEI
Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusă	<i>NATURĂ CAPITAL</i> <i>integral de stat</i> <i>ADI VALEA ȘUȘITEI</i> <i>Naționalitate: română</i> <i>SEDIU SOCIAL: Județul Vrancea, Comuna Soveja, DN2L, cod poștal 627320, SEDIU PRIMĂRIE.</i> <i>Cod unic de înregistrare 48118877</i>
Condiția de control, asigurată, actualmente, prin deținerea integrală a capitalului de către ADI	Adunarea Generală a Asociației (AGA) – este constituită 100% din împuterniciții Consiliului Local al fiecărei comune în parte: Comunele Soveja, Răcoasa, Câmpuri, Vizantea-Livezi Numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului - este realizată 100% din împuterniciții AGA Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor – se realizează 100% din împuterniciții AGA Exercitarea unor drepturi specifice pieței – se realizează 100% din împuterniciții Consiliului Local al Comunei Soveja și Consiliului Local al Comunei Răcoasa

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘITEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

	Consiliului Local al Comunei Câmpuri Consiliului Local al Comunei Vizantea-Livezi
Asigurarea împotriva unor supra-plăți	Conform calculelor de la secțiunea anterioară, societatea va activa în condițiile pieței, la prețurile pieței (plecând de la costuri) și având o marjă de profit rezonabil de 8,17%. Procentul de 8,17% reprezintă rata swap de 7.17 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază
Metode de recuperare în cazul unei supra-plăți	Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit prezentului Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația. În vederea evitării supra compensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre: – valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și – valoarea totală anuală a Compensației plătite.
Durata delegării	Durata pentru care se delegă serviciul public este de 10 ani de la data semnării contractului fără posibilitatea prelungirii.
Anunțul în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene	Publicarea intenției de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene NU este necesară în următoarele situații deoarece contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară VALEA ȘUȘIȚEI
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ORGANIZAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN GESTIUNE DIRECTĂ

Clarificarea informațiilor din contract privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului / operatorului	Toate informațiile privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului sunt identificate în Anexa 4 - Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului – la contractual de delegare
--	---

Analizând cele prezentate în capitolele de mai sus considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciul public de transport local de călători pe teritoriul ADI VALEA ȘUȘIȚEI, prin intermediul unui operator de drept privat, cu personalitate juridică, căruia i s-a încredințat prin delegare directă concesiunea serviciului public de transport local prin curse regulate de către ADI VALEA ȘUȘIȚEI, ca fiind cea mai bună variantă din punct de vedere tehnico – economică pe care o au acum beneficiarii de pe teritoriul administrativ al asociației.

Președinte de ședința,

**Contrasemnează pentru legalitate
Secretar general**