

STUDIU DE OPORTUNITATE

STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A
SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
PE TERITORIUL COMUNEI MĂICĂNEȘTI,
JUDEȚUL VRANCEA

Data: APRILIE
2024

Versiunea: 1

**STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA ALEGERII
MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT
PUBLIC LOCAL PE TERITORIUL COMUNEI MĂICĂNEȘTI, JUDEȚUL
VRANCEA**

ELABORATOR: SC SPES CONSULTING

Responsabil elaborare studiu: Ec. Vasilică ȚUGUI



Cuprins

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	4
Rezumat executiv	4
Scopul studiului de oportunitate	4
Metodologia de lucru	5
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL	5
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	7
II.2. Analiza situației existente	9
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători	9
Infrastructura rutieră	9
Infrastructură feroviară	10
Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL)	10
Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a biletelor de călătorie, management de trafic)	13
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	14
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA MĂICĂNEȘTI	14
CAPITOLUL III - OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	15
III.1. Prevederi legislative	15
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local	20
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	21
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	24
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	24
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	25
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	25
III.8. Nivelul minim al redeventei pentru serviciul de transport	25
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	25
IV.1. Procedura de delegare a gestiunii	25
IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerințelor de concurență	28
Analiza reglementărilor legale actuale	28
Măsurile administrative și mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților	30
Mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților	32
FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM	38
Reguli și aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurență în cazul delegării serviciului de transport calatori	43

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Rezumat executiv

Incepand cu anul 2022 – A.C. COMUNA MĂICĂNEȘTI a demarat un proiect prin PROGRAMUL PNRR prin care a achizitionat un mijloc de transport electric pentru persoane. Ca si obligatie contractuala este necesara infiintarea serviciului si delegarea acestuia.

In urma implementarii proiectului, A.C. anticipeaza urmatoarele obiective specifice:

1. Rezultat asteptat general 1- Scaderea anuala estimata a gazelor cu efect de sera (tone echivalent CO₂/ an). Acest rezultat corespunde doar cererii de finantare analizate

2. Rezultat asteptat general: 2.- Cresterea estimata a numarului de pasageri transportati în cadrul sistemelor de transport public de calatori construite/ modernizate/ extinse în aria de studiu a proiectului (COMUNA MĂICĂNEȘTI).

3. Rezultat asteptat în functie de activitatile proiectului 1: Microbuze electrice achizitionate (nr.) = 1buc

Scopul studiului de oportunitate

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, Primăria COMUNEI MĂICĂNEȘTI a decis înființat un sistem de transport în comun cu un numar de 3 rute de transport.

UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI exercită conform legii atribuții legate de acest serviciu în ceea ce privește planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tariful și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare/hotărârii de dare în administrare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al COMUNEI MĂICĂNEȘTI, se întocmește prezentul **studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI.**

Metodologia de lucru

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

- analiza documentelor puse la dispoziție de COMUNA MĂICĂNEȘTI;
- articole de presă referitor la serviciul de transport în Județul Vrancea;
- modul de desfășurare și implementare a contractelor de prestări servicii cu prestatorii anteriori ce au realizat această activitate.

5

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

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

a) se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier, operator de transport feroviar, de către un transportator autorizat sau de către un operator de transport naval autorizat;

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a 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. În cazul în care traseul transportului pe șină, inclusiv transportul feroviar, depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

c) se execută pe rute și cu programe de transport prestabilite, de către consiliul local, Consiliul Județean Vrancea;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu microbuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave deținute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave se realizează de către transportatorii autorizați;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații, autogări și, după caz, gări fluviale sau locuri de operare;

f) 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;

g) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de 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 de interes general, 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.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante

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.

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.

8

Contextul de politici și strategii de la nivel național:

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.

II.2. Analiza situației existente

Măicănești este o comună în județul Vrancea formată din satele Belciugele, Măicănești (reședința), Râmnicești, Slobozia, Botești, Stupina și Tătaru.

9

Comuna se află în sud-estul județului, la limita cu județele Brăila și Galați, pe malul drept al râului Râmnicești Sărat, aproape de vărsarea acestui râu în Siret și se întinde pe o suprafață de 145 de km². Este traversată de șoseaua națională DN23, care leagă Focșaniul de Brăila. La Măicănești, din acest drum se ramifică șoseaua națională DN23B care duce spre vest la Ciorăști și din DN23B se ramifică la Tătaru șoseaua județeană DJ204B, care duce spre vest la Tătărănu.

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și accesului la facilitățile locale, a accesibilității la servicii sociale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a COMUNEI MĂICĂNEȘTI.

Populația comunei se ridică în 2021 la 4.380 locuitori, cifră în scădere față de anii trecuți când se înregistraseră 4.616 de locuitori (la nivelul anului 2018). Majoritatea locuitorilor din comună sunt români, cu o minoritate de romi. Din punct de vedere confesional majoritatea locuitorilor sunt ortodocși.

Localitate	Categorie	Nr. loc. anul 2017	Nr. loc. anul 2018	Nr. loc. anul 2020
Măicănești	Feminin	2.419	2.379	2.268
	Masculin	2.295	2.237	2.112
	Total	4.714	4.616	4.380

Infrastructura rutieră

COMUNA MĂICĂNEȘTI are o rețea formată din drumuri locale, partial asfaltate (dar exista proiecte de asfaltare atat in derulare cat si in plan) ce este tranzitata si de drumurile nationale/judetene:

- Drumul National DN23;
- Drumul National DN23B;
- Drumul Judetean DJ204B.



Infrastructură feroviară

COMUNA MĂICĂNEȘTI – nu este conectata la infrastructura feroviara.

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

COMUNA MĂICĂNEȘTI poate genera un număr suficient de călătorii pentru a justifica operarea fezabilă a 3 rute de microbuz, având în vedere numărul populației și bilanțul natural pozitiv. Cu o rețea stradală simplă și care acoperă toate arealele rezidențiale, cele 3 rute de transport în comun poate deservi aproximativ 80 % din populația UAT-ului.

Prin studiul de oportunitate pentru zona analizată, au fost determinat trasele care vor deservi locuitorii prin intermediul a 26 stații de microbuz. Aceste stații ¹sunt:

1. Primarie
2. Centrul de ingrijire si asistenta batrani Maicanesti
3. Iesire DN23 spre str. Crizantemei (Belciugele)
4. Cimitir Belciugele
5. Troita Belciugele
6. Peco/piata
7. Fantani
8. Moara Ramniceni
9. Biserica Ramniceni
10. Magazin mare Ramniceni
11. Magazin Marian
12. Cimitir Ramniceni
13. Fosta brutarie Ramniceni
14. Capat str.Viilor
15. Scoala Ramniceni

¹ Numele statiilor va fi stabilit uletrior – punctele de referinta pentru localizare sunt cele enumerate.

16. Fosta moara Ramniceni
17. Camin cultural Slobozia Botesti
18. Magazin Slobozia Botesti
19. Troita Satu Nou
20. Scoala Satu Nou
21. Iesire Satu Nou
22. Magazin Stanica Vlad Tataru
23. Locuinte Tataru
24. Stupina intersectie DN23B
25. Troita Stupina
26. Biserica Stupina

Cele 26 de statii vor fi exploatate pe lungimea a 3 trasee cu o lungime totala de:

- Linia 1 (de luni-vineri): 25 km, aprox 45 min
- Linia 2 (de luni-vineri): 20 km, aprox 30 min
- Linia 3 (doar duminica): 40 km, aprox 60 min

Frecvența curselor și intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemul de transport – COMUNA MĂICĂNEȘTI

a) de luni pana vineri se vor asigura patru curse:

- pentru linia 1: Plecare 09:00 pana la 09:45

Plecare 12:00 pana la 12:45

- pentru linia 2: Plecare 08:30 pana la 09:00

Plecare 11:00 pana la 11:30

b) duminica se vor asigura doua curse:

- pentru linia 3: Plecare 07:00 pana la 08:00

Plecare 09:30 pana la 10:30

- **Linia 1 (de luni-vineri):** Sediul primarie (plecare), str.Unirii, Centrul de ingrijire si asistenta batrani Maicanesti, Belciugele, str. Crizantemei (Belciugele), cimitir Belciugele, DN23 iesire Belciugele, Peco Maicanesti, Tataru, Fantani Tataru, Ramniceni, Biserica Ramniceni, Magazinul mare Ramniceni, Cimitir Ramniceni, fosta brutarie Ramniceni, capat str.Viilor, intoarcere, Cimitir Ramniceni, Magazin mare Ramniceni, Biserica Ramniceni, Slobozia Botesti, Satu Nou si retur.

- **Linia 2 (de luni-vineri):** Sediul primăriei (plecare), str. Unirii, Centrul de îngrijire și asistență bătrâni Maicanesti, Belciugele, str. Crizantemei (Belciugele), cimitir Belciugele, DN23 ieșire Belciugele, Peco Maicanesti, Tataru, Fantani Tataru, Str. Ramnicului, Stupina, Biserica Stupina și retur.

- **Linia 3 (doar duminică):** Sediul primăriei (plecare), str. Unirii, Centrul de îngrijire și asistență bătrâni Maicanesti, Belciugele, str. Crizantemei (Belciugele), cimitir Belciugele, DN23 ieșire Belciugele, Peco Maicanesti, Tataru, Fantani Tataru, Ramniceni, Biserica Ramniceni, Magazinul mare Ramniceni, Cimitir Ramniceni, fosta brutărie Ramniceni, capăt str. Viilor, întoarcere, Cimitir Ramniceni, Magazin mare Ramniceni, Biserica Ramniceni, Slobozia Botesti, Satu Nou, retur-Slobozia Botesti, Biserica Ramniceni, Tataru, Str. Ramnicului, Stupina, Biserica Stupina, Tataru, Tataru fantani, peco Maicanesti.

Cele de mai sus au fost previzionate în corelație cu traficul înregistrat și orarul altor trasee de transport inter-județean:

Traseul 051: Focșani - Nănești - Satu Nou							
DUS		km.	Nr. stației	Denumirea stației	ÎNTORS		
Ora de plecare					Ora de plecare		
c1	c2				c1	c2	
1400	18:25	0,00	1	Autogara Focșani	06:35	17:05	
1405	1830	1,50	2	stația Elcctnca	06:30	17X10	
1409	1834	2,80	3	stația Grădina Publică/stația Parcul Schuman	0626	1656	
14:12	1837	3,90	4	stația Kaufland	0623	1653	
1421	18:46	10,70	5	Răstoaca	06:14	16:44	
14:23	18:48	11,70	6	Răstoaca Str. Porumbellor	06:12	16:42	
1456	1851	15,50	7	Dumbrăvi Ia	06X19	1639	
1432	1857	20,80	8	Boțârlău	06X13	1633	
1435	1900	22,40	9	Vulturul	06X10	1630	
14:46	19:11	31,20	10	Căkeni	05:49	16:19	
1452	19:17	35,10	11	Nănești	05:43	16:13	
1456	1921	37,20	12	Nănești Agromec	05:39	16X19	
15X12	1927	41,00	13	Măicănești	05:33	16X13	
1508	1933	44,50	14	Râmniceni	05:27	1557	
15:15	19:40	49,10	15	Slobozia Botești	05:20	1550	
15:20	19:45	51,80	16	Satu Nou	05:15	15:45	

Traseu] 052: Focșani - Vultur - Nanești - Stupina					
DUS		km.	Nr. stației	Denumirea stației	INTORS
Ora de plecare					Ora de plecare
C1					C1

17:00	0,00	1	Autogara Focșani	07:52
17:05	1,50	2	stația Electrica	07:47
17:09	2,80	3	stația Gradina Publică/stația Parcul Schuman	07:43
17:12	3,90	4	stația Kaufland	07:40
17:21	10,70	5	Răstoaca	07:31
17:23	11,70	6	Răstoaca Str. Porumbelilor	07:29
17:26	15,50	7	Umbră vița	07:26
17:32	20,80	8	Boțârlău	07:20
17:35	22,40	9	Vultur	07:17
17:46	31,20	10	Căieni	07:06
17:52	35,10	11	Nănești	07:10
17:57	37,20	12	Nănești Agro înec	06:55
18:06	41,00	13	Măicănești	06:46
18:09	42,05	14	Tataru Ramificație	06:43
18:12	43,20	15	Tataru Centru	06:40
18:25	48,90	16	Stupina	06:27

Traseul 053; Focsani – Maicanesti - Ramniceni															
DUS						km	Nr. stației	Denumirea stației	ÎNTORS						
Ora de plecare									Ora de plecare						
c1	C2	c3	c4	c5	c6				c1	C2	c3	c4	c5	c6	
0720	01W	1150	1430	17:15	1900	0,00	1	Autogara Focșani	0659	0729	1129	1239	1429	1829	
0725	10.05	1155	1435	1720	1905	1.50	2	stația Electrica	0654	0724	1124	1234	1424	1824	
0729	10.09	1159	1439	1724	1909	2.80	3	stația Gradina Publică/stația Parcul Schuman	0650	0720	1120	1230	1420	1820	
0732	10:12	1202	14:42	1727	19:12	3.90	4	stația Kaufland	06:47	07:17	11:17	1227	14:17	18:17	
0735	10:15	1205	14:45	1730	19:15	5.10	5	Răstoaca	06:44	07:14	11:14	1224	14:14	18:14	
07:42	1022	12:12	1452	1737	1922	10.70	6	Răstoaca Str. Porumbelilor	0637	0707	1107	12:17	1437	1807	
07:45	1025	12:15	1455	17:40	1925	11.70	7	Umbră vița	0634	0704	1104	12:14	14m	1804	
07:47	1027	12:17	1457	17:42	1927	15.50	8	Boțârlău	0632	0702	1102	12:12	1402	1802	
0753	1033	1223	1503	17:48	1933	20.80	9	Vultur	0626	0656	1056	1206	1356	1756	
0756	1036	1226	1506	1751	1936	22.40	10	Căieni	0623	0653	1053	1203	135.3	175.3	
0807	10:47	1237	15:17	1802	19:47	31.20	11	Nănești	06:12	06:42	10:42	11:52	13:42	17:42	
08:13	1053	12:43	1523	1808	1953	35,10	12	Nănești Agro înec	0606	0636	1036	1146	13136	17:36	
08:17	1057	12:47	1527	18:12	1957	37,20	13	Măicănești	0602	0632	1032	1142	1332	1752	
0823	1103	1253	1533	18:18	2003	41.00	14	Tataru Ramificație	0556	0626	1026	1136	1326	1726	
0826	1106	1256	1536	1821	2036	42.05	15	Autogara Focșani	0553	0623	1023	1133	1323	1723	
0829	1109	1259	1539	1824	2039	44.50	16	Ramniceni	0550	0620	1020	1130	1320	1720	

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 COMUNEI MĂICĂNEȘTI NU este necesară construirea unui depou care să fie utilizat pentru gararea, încărcarea și întreținerea mijloacelor de transport în comun.

II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul COMUNEI MĂICĂNEȘTI cuprinde în principal:

- ☐ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- ☐ 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.

II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA MĂICĂNEȘTI

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.

UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI – 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

III.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriul UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI 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 hotărâre a Consiliului Local, 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 COMUNA MĂICĂNEȘTI 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.

16

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;

c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, 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 calatori 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 catre 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 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.

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 locale 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.

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.

Autoritățile administrației publice locale ori 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.

III.2. 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, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, 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;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători;

- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

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.

III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea implementării transportului public de persoane în UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI. 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 COMUNEI MĂICĂNEȘTI;
- 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;
- 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 COMUNEI MĂICĂNEȘTI;

MĂICĂNEȘTI;

- 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.

III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

- Dreptul la plata compensației din partea UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local pe teritoriul UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI;
- Dreptul de a emite, vinde și controla biletele și legitimațiile de călătorie, în condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii de transport și a mijloacelor de transport necesare prestării serviciului de transport public local.

III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

- Venituri din activitatea de vânzare a biletele și legitimațiile de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- 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, publicitate pe titlurile de călătorie, 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.

III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la 10 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8 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 achizitionate/finantate din fonduri europene.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

IV.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor și dezavantajelor opțiunilor

În rezumat, UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI are următoarele opțiuni:

Forma de gestiune	Optiunea
Gestiune directa	1.1. Gestiune directa prin serviciu propriu – cu personalitate
	1.2. Gestiune directa prin societate cu capital integral al Autoritatii contractante
Gestiune delegata	2.1. Gestiune delegata prin contract de concesiune
	2.2.1. Gestiune delegata prin contract de prestari servicii
	2.2.2. Gestiune delegata prin acord cadru

Forma de gestiune	Avantaje	Dezavantaje
Gestiune directa (prin serviciu propriu sau societate comerciala infiintata)	- posibil control mai mare asupra proceselor	Este limitata la 10 ani prin lege, dupa care este necesara reevaluarea eficientei serviciului
	- posibil control mai mare asupra calitatii si eficientei economice a activitatii	
	- detinerea unei societati de profil infiintate de C.L. MĂICĂNEȘTI	
Gestiune delegata	Timpi mari de realizare a delegarii din cauza procedurilor de achizitii	Ric financiar mai mare
		Atractivitatea scazuta din partea operatorilor privati din cauza pozitiei geografice, distantelor de transport

Concluzia: cea mai atractiva modalitate este delegarea directa catre societatea comerciala infiintata in baza L31/1990.

Cadrul general si verificarea indeplinirii cerintelor

Gestiune directa prin societati reglementate de Legea nr. 31/1990, infiintate de autoritatile deliberative ale unitatilor administrativ teritoriale respective (conform art. 28 alin b).

Pentru indeplinirea conditiilor prevazute de lege pentru aceasta optiune sunt necesare:

- respectarea prevederilor privind ajutorul de stat al Legii nr. 51/2006, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

- existenta unei societati comerciale infiintate conform prevederilor Legii nr. 31/1990, care sa indeplineasca toate conditiile prevazute de art. 28 alin 2 din Legea nr. 51/2006.

- incheierea unui contract de delegare, conform prevederilor Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, in baza unui caiet de sarcini, a unor indicatori de performanta si a unui regulament de functionare.

De asemenea, indiferent de durata contractului de delegare, in cazul gestiunii directe, conform prevederilor art. 32 alin (3) al Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, dupa 5 ani de desfasurare a contractului de delegare este necesara analiza eficientei economice a prestarii serviciului, decizandu-se in continuare mentinerea sau schimbarea formei de gestiune.

Verificarea indeplinirii cerintelor

In prezent la C.L. al COMUNEI MĂICĂNEȘTI a infiintat o societate de profil cu numele SC PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L. , cu datele de indentificare:

PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L..

Sediu social: Sat Măicănești, Comuna Măicănești, Județ Vrancea.

Cod unic de înregistrare 44084178 din data 09.04.2021.

Număr de ordine în registrul comerțului J39/412/2021 din data 09.04.2021.

Identificator unic la nivel european (EUID) ROONRC.J39/412/2021.

Coduri CAEN – activitati:

- 4120 Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale
- 4211 Lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor
- 4321 Lucrări de instalații electrice
- 4322 Lucrări de instalații sanitare, de încălzire și de aer condiționat
- 4329 Alte lucrări de instalații pentru construcții
- 4332 Lucrări de tâmplărie și dulgherie
- 4333 Lucrări de pardosire și placare a pereților
- 4334 Lucrări de vopsitorie, zugrăveli și montări de geamuri
- 4339 Alte lucrări de finisare
- 4391 Lucrări de învelitori, șarpante și terase la construcții
- 4399 Alte lucrări speciale de construcții n.c.a.

- 4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a

Pasii 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 HCL a documentelor
- semnarea contractului de delegare

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 delegată operator de drept privat/regulamentul de organizare și funcționare al operatorului pentru gestiune directă ;
- c) studiul de oportunitate.
- d) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- e) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute;
- f) indicatori tehnici corelați cu tintele/obiectivele asumate la nivel național

IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerințelor de concurență

Analiza reglementărilor 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, cât și pe toată 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 exercita 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 membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

3) capitalul social al operatorului este detinut 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 UAT. 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 detinut 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 UAT trebuie să exercite 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 exercita 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 UAT (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 marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT. Aceasta presupune controlul deciziilor

strategice privind politica comerciala a societatii, exercitat prin:

- a) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;
- b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;
- c) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de societatea in situatia in care aceasta este un element cheie pentru activitatile societatii.f

30

2) conditia privind obiectul de activitate - in speta, operatorul propriu de drept privat, in calitate de delegat, desfasoara exclusiv activitati din sfera furnizarii/prestarii serviciilor de salubritate in raza de competenta a UAT/ADI care i-a delegat gestiunea serviciului.

Masurile administrative si mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor
In cazul delegarii gestiunii serviciilor, activitatile realizate de autoritatile administratiei publice locale competente sunt numai cele corespunzatoare atributelor de reglementare (organizarea serviciului, inclusiv a procedurii prin care se deleaga acesta, monitorizarea indeplinirii serviciului, precum si aplicarea de sanctiuni pentru nerespectarea obligatiilor impuse intreprinderii prin contractul de delegare), acestea fiind activitati legate de exercitarea prerogativelor de autoritate a statului (in acest caz, autoritatile administratiei publice locale competente).

Avand in vedere caracterul restrictiv pentru piata al masurii de atribuire directa a contractului de delegare a gestiunii chiar si catre propria intreprindere (cu respectarea limitelor legale aratate mai sus, inclusiv in ceea ce priveste durata contractului de delegare atribuit direct), trebuie instituite masuri administrative cu caracter compensator pentru utilizatori, care sa asigure obtinerea de catre acestia a unui rezultat similar celui care s-ar obtine pe o piata concurentiala.

In acest sens, avand in vedere faptul ca operatorul propriu de drept privat este o intreprindere orientata, prin natura sa, **spre obtinerea de profit** ca rezultat al activitatii sale pe o piata de monopol, trebuie instituite masuri care sa impiedice aceasta entitate de a se comporta in mod unilateral fata de clientii sai, ori de a se angaja in actiuni anticoncurentiale pe pietele relationate cu pietele serviciilor de transport calatori, libere spre concurenta prin natura lor, astfel incat sa denatureze sau sa restranga ori chiar sa inlature concurenta de pe aceste pietele.

Astfel, in cazul atribuirii directe a contractului de delegare a serviciilor de propriei intreprinderi (operatorul propriu de drept privat), UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI se va asigura de indeplinirea urmatoarelor conditii:

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

a) numirea de catre UAT a adunarii generale a actionarilor si a consiliului de administratie, ca rezultat al detinerii integrale a capitalului social al operatorului de salubritate (aceasta din urma fiind conditia prevazuta la art. 28 alin. (21) lit. a) din Legea nr. 51/2006). SC PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L. - conform actelor constitutive este detinuta in totalitate de catre Consiliul Local MĂICĂNEȘTI, acesta din urma fiind singurul care numeste membrii in cadrul AGA

b) exercitarea de catre UAT a unui control prealabil asupra regulamentului de organizare si functionare al operatorului propriu de drept privat (prin conditionarea aprobarii acestuia de existenta unui aviz conform al adunarii generale a UAT membre). Toata activitatea SC PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L. este controlata si gestionata de catre Consiliul Local al COMUNEI MĂICĂNEȘTI, asa cum rezulta din documentele constitutive.

c) inlaturarea posibilitatii operatorului propriu de drept privat - SC PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L. - de a avea o orientare proprie spre piata si o marja de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT:

i. controlul deciziilor strategice privind politica comerciala a societatii, exercitat prin:

- 1) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;
- 2) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;
- 3) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de intreprindere in situatia in care aceasta este un element cheie pentru activitatile sale pe pietele pe care actioneaza;

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

iii. operatorul propriu de drept privat nu poate presta decat activitatile incluse in sfera serviciului de utilitati publice incredintate (aceasta din urma fiind conditia prevazuta la art. 28 alin. (21) lit. b) din Legea nr. 51/2006);

iv. evitarea riscurilor concurentiale generate de cumularea functiei de reglementare cu functia de operare prin transferul functiei de reglementare catre entitati independente ori autonome cel putin fata de operatorul propriu de drept privat.

Toate condițiile de mai sus sunt îndeplinite de către situația propusă de UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI.

32

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

În vederea asigurării unui comportament specific pieței de drept privat a SC PRESTĂRI SERVICII MĂICĂNEȘTI S.R.L. 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 formulă:

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

$$C = CE - V_t + Pr$$

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.

Km reprezintă numărul de km efectiv realizat de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei 13, pentru fiecare categorie de mijloc de

transport;

Astfel

CE = (c unitar microbuze x Km microbuze)

33

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 UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI 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 01.01.2024 la 30.06.2024

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	4.05	3.67	3.44	3.32	3.26	3.24	3.23	3.23	3.24	3.25
BGN *	N.A.	4.00	3.64	N.A.	3.93	N.A.	4.53	N.A.	N.A.	5.00
CZK	6.09	5.14	4.70	4.50	4.39	4.36	4.34	4.33	4.34	4.35
DKK	4.14	3.79	3.58	3.48	3.43	3.40	3.39	3.39	3.40	3.41
HUF	10.21	8.64	7.90	7.50	7.30	7.20	7.15	7.14	7.13	7.14
RON *	N.A.	6.26	6.57	N.A.	6.95	N.A.	6.99	N.A.	N.A.	7.17
PLN	5.24	4.81	4.63	4.58	4.60	4.64	4.70	4.77	4.83	4.89
SEK	4.24	3.90	3.66	3.51	3.42	3.36	3.33	3.32	3.31	3.31

GBP	5.38	5.07	4.81	4.64	4.51	4.41	4.35	4.30	4.28	4.27
-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

ISK	8.65	8.28	7.92	7.61	7.31	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
NOK	5.07	4.75	4.52	4.36	4.26	4.20	4.16	4.13	4.11	4.09
CHF	1.71	1.57	1.53	1.52	1.53	1.54	1.57	1.60	1.62	1.65

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg

Swap rates are based on average of daily observations (px_mid) from 01.09.2023 to 30.11.2023 excluding non-trading days

* For BGN and RON no swap rates available. See the explanatory note for the calculation method

For GBP: swap rates calculated based on overnight rate SONIO/N (+27.66 bps)

For CHF: swap rates calculated based on overnight rate SARON (+7.41 bps)

Pr - reprezintă profitul rezonabil ce va fi acordat Operatorului pentru serviciul de transport public din UAT COMUNA MĂICĂNEȘTI. 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 până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract 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 până la data de 15 a lunii următoare celei pentru

care se plătește Compensația.

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 la art. 9.5 de mai jos, urmând ca pentru partea contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 23.

35

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 supracompensării, 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, 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 pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute in Anexa 9. Atunci când se calculeaza costul/km, respectiv costul/ cursă, trebuie sa fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

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

Toate costurile si veniturile astfel inregistrate pe analitice pe moduri de transport si alte activitati sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate in balante 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 pret 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 calatori prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majora a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determina modificarea cheltuielilor cu o influența mai mare decât cea determinata de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km și a celor unitare/cursă, pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamenteaza potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui 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 lubrifiantii 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 reglementarile 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 fundamenteaza 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 în considerare sunt:

- inflația cumulata de la inceputul anului curent, așa cum este raportata de catre

Institutul National de Statistica, depaseste 5% (cinci la suta), sau

- pretul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depaseste cu mai mult de 10% (zece procente), lunar, in comparatie cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislatia nationala creste cu 10% (zece procente) sau mai mult in comparatie cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru veh.
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicand motivele pentru modificarea solicitata a 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 scaderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificarii conditiilor pietei sau daca punerea in functiune a unor investitii duce la scaderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanta si reparatiile, reduceri de personal,etc).
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorității Contractante in 10 zile de la solicitarea Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificand 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, in baza cresterii indicelui preturilor de consum fata de nivelul existent la data precedentei ajustari.

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

Ajustarea costurilor unitare/km și a costurilor unitare/cursă la serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină 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 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 determina 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, in vigoare la data ajustarii [lei/km], [lei/cursă];

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

IPC i este inflatia calculata pe baza nivelului ultimului Indice Total al Preturilor de Consum publicat la momentul solicitarii ajustarii, raportat la nivelul Indicelui Total al Preturilor de Consum existent la data precedentei ajustari.

39

Modul de estimare al Costului unitar pe km este prevazut in calcul de mai jos:

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-
I.	Cheltuieli materiale:	81.400,00
	Carburanți	-
	Energic electrică	59.400,00
	Amortizare	-
	Service auto (înltrețir.crc-rcparații)	5.500,00
	Schimb ulei	-
	Schimb filtra	1.500,00
	Schimb anligcl	-
	Piese de schimb	5.000,00
	Alte cheltuieli materiale	10.000,00
II.	Cheltuieli cu taxe/inpozite și autorizații	15.000,00
	Inspectia tehnică periodică	1.000,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3.500,00
	Asigurare CASCO	10.500,00
	Impozit pe mijloc de transport	-
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit pe clădiri	-
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxcfiinpozitc și autorizații	-
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	128.700,00
	- salarii	120.000,00
	- contribuții sociale obligatorii	2.700,00
	- alte drepturi asimilate salariilor	6.000,00
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+I 11)	210.100,00
V.	Cheltuieli financiare	-

VI.	Total cheltuieli (1V+V)	210.100,00
MI.	Profit - 8,17%	17.165,17
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VH)	227.265,17
IX.	Număr estimat anual de călătorii	36.500,00
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VITI/IX)	6,23
XI.	T.V.A.	1,18
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	7,41
XIII.	Numar de km estimati	23.520,00
XIV.	Cost pe km	9,66
XV.	T.V.A.	1,84
XVI.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)	11,50

Tarife de călătorie practicate în momentul încheierii contractului

- calatoriile vor fi GRATUITE – suportate de catre UAT COMUNA MAICANESTI.

Valoarea estimata anuala a Compensatiei cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentata mai jos:

Anul	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Numar total de microbuze	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Grad de utilizare	75%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nr km parcursi	17.640,00	17.640,00	23.520,00	23.520,00	31.360,00	31.360,00	31.360,00	31.360,00	31.360,00	31.360,00
Numar de calatorii estimate	27.375,00	27.375,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00	36.500,00
(I) Costuri inregistrate	157.575,00	157.575,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00	210.100,00
(II.1) Propus pentru Comuna Mălcănești (1%) (Pr)	1.575,75	1.575,75	2.101,00	2.101,00	2.101,00	2.101,00	2.101,00	2.101,00	2.101,00	2.101,00
(II.2) Maxim (7.17%+100 puncte de bază) (PrM)	12.873,88	12.873,88	17.165,17	17.165,17	17.165,17	17.165,17	17.165,17	17.165,17	17.165,17	17.165,17

[illegible]

Reguli si aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurenta in cazul delegarii serviciului de transport calatori

43

Conditie	Situatia prezenta supusa analizei
Obiectul de activitate al operatorului propriu privat	4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a
Conditia privind subcontractare / subdelegarii	Conform caietului de sarcini si a contractului: Interdictia subdelegarii si cesionarea contractului: 1. se interzice delegatului sa incheie cu terti, contracte de subdelegare avand ca obiect prestarea activitatilor delegate sau parti din acestea. 2. cesionarea contractului de delegare de catre delegat unei alte societati nu este admisa
Teritorialitatea delegarii serviciilor	Doar pe raza administrativ teritoariala a COMUNEI MĂICĂNEȘTI , Judetul Vrancea
Capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa	NATURA CAPITAL integral de stat ASOCIATI PERSOANE JURIDICE CONSILIUL LOCAL MĂICĂNEȘTI Calitate: asociat unic Naționalitate: română SEDIU SOCIAL: Sat Măicănești, Comuna Măicănești, Județ Vrancea. Cod unic de înregistrare 44084178
Conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT	AGA - este constituita 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI MĂICĂNEȘTI; Numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului - este realizata 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI MĂICĂNEȘTI; Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor - se realizeaza 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI MĂICĂNEȘTI; Exercitarea unor drepturi specifice pietei - se

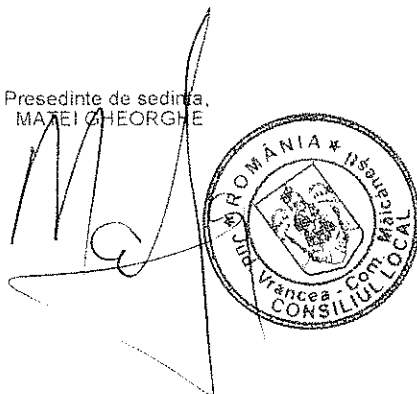
	realizeaza 100% din imputernicirii Consiliului Local al COMUNEI MĂICĂNEȘTI;
Asigurarea impotriva unor supra-plati	Conform calculelor de la sectiunea anterioara, societatea va activa in conditiile pietii, la preturile pietii (plecand de la costuri) si avand o marja de profit rezonabil de 8,17%. Procentul de 8,17% reprezinta 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 in cazul unei supra-plati	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 supracompensării, 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 platite.
Durata delegarii	Durata pentru care se deleaga serviciul public este de 10 ani de la data semnării contractului fara 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
Clarificarea informațiilor din contract privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului	Toate informațiilor 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

45

Analizând cele prezentate în capitolele de mai sus considerăm oportună soluția **gestiunii directe** a serviciul public de transport local de călători pe teritoriul COMUNEI MĂICĂNEȘTI, prin **intermediul unui operator de drept privat de tipul „Serviciu Public de interes local”**, cu personalitate juridică, aflat în subordinea exclusivă a Consiliului Local MĂICĂNEȘTI, ca fiind cea mai bună variantă din punct de vedere tehnico - economică pe care o are acum localitatea la îndemână.

Presedinte de sedinta,
MATEI GEORGHE



Contrasemneaza pentru legalitate,
Secretar general UATC Maicanesti
TOMA VASILE