

ROMÂNIA
JUDEȚUL ALBA
MUNICIPIUL SEBEȘ
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA NR.246/2022

privind aprobarea Studiului de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în Municipiului Sebeș în cadrul contractului de prestări servicii nr. 116/50806/23.06.2021

Consiliul Local al Municipiului Sebeș, jud. Alba;

Întrunit în ședința publică ordinară din data de 31.08.2022, ora 14,00;

Luând în dezbateră proiectul de hotărâre privind aprobarea Studiului de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în Municipiului Sebeș în cadrul contractului de prestări servicii nr. 116/50806/23.06.2021;

Văzând:

- scrisoarea de înaintare a documentației înregistrată cu nr. 3017/28.06.2022 de către **SC SIGMA MOBILITY ENGINEERING SRL.**, înregistrată la primăria Municipiului Sebeș sub nr. 41511/29.06.2022 având ca obiect „Servicii de elaborare a studiului de trafic/mobilitate, a Studiului de oportunitate și a consultanței necesare pentru lansarea procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș”;

- Contractul de prestări servicii nr. 116/50806/23.06.2021 cu modificările și completările ulterioare;

- Documentația privind Studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local;

- Regulamentul CE 1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;

- Legea nr. 92/2007, privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea 51/2006, privind serviciile de utilități publice, republicată;

- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul nr. 131/1401/2019 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;

- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

- Ordinele Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 și nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;

- Referatul de aprobare nr.46961/25.07.2022 al inițiatorului, la proiectul de hotărâre;

- Raportul de specialitate nr.47013/25.07.2022 al Autorității de autorizare în transport, Compartiment Patrimoniu și Transport, raportul de specialitate nr.47322/08.08.2022 al Compartimentului PMCC-MC, ULM, raportul de specialitate nr.47339/211/17.08.2022 al Direcției Venituri și raportul de specialitate comun nr.47321/16.08.2022 al BCJATDA și al Serviciului Cheltuieli și Resurse Umane din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Sebeș;

- Anunțul nr.47333/26.07.2022 de afișare a proiectului de hotărâre;
- Procesul verbal nr.47335/26.07.2022 de afișare a proiectului de hotărâre;
- Adresa nr.47337/26.07.2022 de afișare a proiectului de hotărâre;
- Procesul verbal nr.556/04.08.2022 de îndeplinire a procedurii de afișaj a proiectului de hotărâre;

- Referatul nr.54366/26.08.2022 privind necesitatea introducerii pe ordinea de zi suplimentară a ședinței de consiliu;

Având avizul nr.649/2022 al Comisiei de studii prognoze economico-sociale, buget, finanțe, avizul nr.650/2022 al Comisiei pentru agricultură, silvicultură, protecție mediu, monumente naturale și turism și avizul nr.648/2022 pentru administrație publică locală, juridică și de disciplină din cadrul Consiliului Local al Municipiului Sebeș;

În temeiul dispozițiilor Art. 129 alin. (2) lit. d) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

În baza art. 139 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă documentația privind „Studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local din Municipiul Sebeș”, conform Anexei nr. 1 la prezenta hotărâre, parte integrantă a acesteia;

Art. 2. Ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri revine Compartimentului Patrimoniu și Transport și Biroului Contencios Juridic Administrație, Transparență Decizională și Arhivă din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Municipiului Sebeș.

Art. 3. Prezenta hotărâre poate fi atacată de către persoanele îndreptățite, în termenul și în condițiile prevăzute de Legea nr. 554/2004, privind contenciosul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

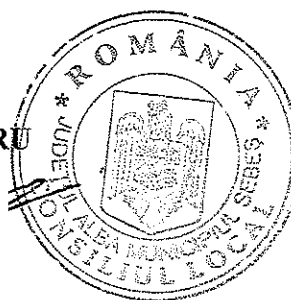
Prezenta hotărâre va fi afișată, se va publica pe site-ul primăriei și în monitorul oficial al Municipiului Sebeș și se comunică:

- Instituției Prefectului județului Alba
- Primarului Municipiului Sebeș;
- Viceprimarului Municipiului Sebeș;
- Arhitectului șef;
- Compartimentului Patrimoniu și Transport;
- Direcției venituri;

- Biroului Contencios Juridic, Administrație, Transparență Decizională și Arhivă;
- Biroului Buget, Finanțe, Contabilitate, Salarizare;
- Compartimentului Relații Publice, Comunicare Informatică și Monitor Oficial Local;
- Direcției Generale de Asistență Socială Medicală și Comunitară Sebeș;
- Serviciului Public de Administrare a Patrimoniului Sebeș;
- SC SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L.

Sebeș la 31.08.2022

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Consilier local, RADU ALEXANDRU



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL
VLAD CRISTINA ELENA

Total consilieri locali	19
Prezenți	13
Pentru	13
Împotrivă	-
Abțineri	-
Neparticipare la vot	-



MUNICIPIUL
SEBEȘ

Anexa la HCL nr. 246 / 2022

STUDIU DE OPORTUNITATE

**pentru fundamentarea și stabilirea
soluțiilor optime de delegare
a gestiunii serviciului
de transport public local**

Beneficiar: **MUNICIPIUL SEBEȘ**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

2022

STUDIU DE OPORTUNITATE pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Contract de Prestări Servicii Nr. 116/50806 din 23.06.2021

"Servicii de elaborare a Studiului de trafic/mobilitate, a Studiului de oportunitate și a consultanței necesare pentru lansarea procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș"

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul MUNICIPIUL SEBEȘ conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL SEBEȘ

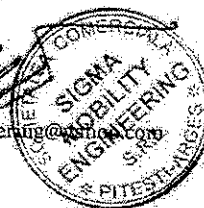
Piața Primăriei, Nr. 1, Sebeș – 515800, Jud. Alba, România

Tel.: 0258 731 004 Fax: 0258 734 187 E-mail: secretariat@primariasebes.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, Jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@sigma.ro





CUPRINS

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	4
2. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL	8
2.1. Identificarea ariei teritoriale	11
2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general	24
2.3. Prezentarea operatorului de transport public de călători în Municipiul Sebeș	31
3. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A SERVICIULUI DE TRASPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN MUNICIPIUL SEBEȘ	36
4. MODALITĂȚI DE ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC	39
4.1. Prevederi legislative	39
4.2. Analiza comparativă privind operarea	42
4.3. Motive de ordin legal, economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea	51
4.4. Ajutor de stat – îndeplinirea condițiilor Altmark	54
4.5. Fundamentarea atribuirii directe	54
5. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	58
5.1. Aria teritorială	58
5.2. Obligația de serviciu public de transport	58
5.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	59
5.4. Durata contractului	59
5.5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația	60
5.6. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței	74
5.7. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări	75
5.8. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport	76
6. CONCLUZII	77



1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

În scopul inițierii procedurii privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul Municipiului Sebeș, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș. Acesta cuprinde toate elementele obligatorii, respectiv:

- descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii;
- nivelul minim al redevenței, după caz;
- durata estimată a contractului de delegare.

Obiectivul studiului îl constituie stabilirea modalității optime de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care să asigure continuarea și dezvoltare activității de transport în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:



- a) **transparența** – punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- b) **tratamentul egal** – aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- c) **proporționalitatea** – presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** – aplicarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a acelorași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- e) **libera concurență** – asigurarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIA ROMÂNEASCĂ:

- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, 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, 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;



- Ordonanța 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;
- Ordinul 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;
- Ordinul 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. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice 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 muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, 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.;
- Regulamentul 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;
- Legea nr. 123 din 2 mai 2022 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.

LEGISLAȚIA 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;
- 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.

Legislația menționată mai sus este modificată și completată de către toate actele modificatoare ale acestora.

În vederea urmăririi scopului propus, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea și oportunitatea concesiunii transportului public local de persoane pe raza administrativ teritorială a Municipiului Sebeș și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.



2. ANALIZA SITUAȚIEI ACTUALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Serviciile de transport care fac obiectul delegării gestiunii fac parte din Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Sebeș, propusă prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030.

Viziunea propusă prin Planul de Mobilitate al Municipiului Sebeș este: *în anul 2030 municipiul Sebeș reprezintă un important pol economic al regiunii Centru mizând pe o conectivitate ridicată datorată rolului de nod rutier (autostrăzile A1 și A10).*

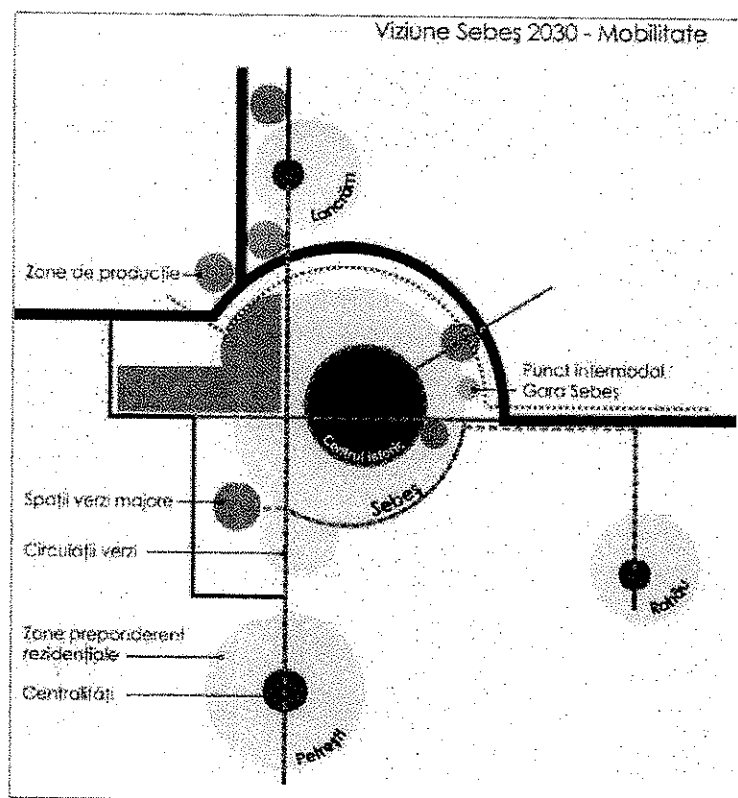


Figura 2.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Sebeș. Sursa: PMUD Sebeș.



Municipiul Sebeș este în continuare o locație deosebit de atractivă pentru investitori datorită legăturii directe la cele două autostrăzi care străbat România pe direcțiile E-V și N-S. Cele două autostrăzi facilitează o bună distribuție a mărfurilor către principalele zone industriale.

Accesibilitatea internă este asigurată de circulații "verzi" care leagă principalele zone rezidențiale cu majoritatea funcțiunilor de interes public. Circulațiile "verzi" reprezintă străzi care pe lângă suprafața carosabilă includ piste pentru bicicliști, vegetație de aliniament și spații generoase și sigure pentru deplasări pietonale.

Latura culturală a municipiului Sebeș este susținută de un centru istoric, preponderent pietonal cu o varietate mare de spații publice amenajate pentru locuitori dar și turiști. Cele mai reprezentative spații publice conectate prin circulații preponderent pietonale sunt: piața Dacia, piața Primăriei, piața Libertății, zidurile cetății Mühlbach și parcul central.

În concluzie, potrivit viziunii propuse, în anul 2030 un locuitor obișnuit din municipiul Sebeș se deplasează zilnic cu bicicleta sau pe jos, folosind transportul în comun pentru distanțe mai lungi și rareori autovehiculul personal.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sebeș a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Sebeș nr. 75/ 26.04.2017.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sebeș urmărește îndeplinirea următoarelor obiective:

- **ACCESIBILITATEA** – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);
- **SIGURANȚA ȘI SECURITATEA** – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general, reducerea și chiar eliminarea accidentelor rutiere;
- **MEDIUL** – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- **EFICIENȚA ECONOMICĂ** – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.



Direcțiile de acțiune care vor contribui la atingerea obiectivelor privind mobilitatea durabilă încurajează utilizarea mijloacelor de transport în comun în defavoarea autoturismului personal. Intervențiile care susțin aceste direcții de acțiune sunt:

- Extinderea rețelei de transport în comun prin amenajarea de noi trasee;
- Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente;
- Achiziționarea de autobuze ecologice (hibride/ electrice);
- Stații de alimentare cu energie electrică pentru autobuze (stații încărcare);
- Crearea sistemelor de bilete integrate pentru călători ("e-bilete" sau "e-ticketing")

Direcțiile de acțiune privind proiectele operaționale vizează, în principal, eficientizarea operării serviciilor de transport în comun, dar și o reorganizare a intermodalității între transportul de persoane interjudețean și cel local prin amenajarea de rasteluri și centre de închiriere a bicicletelor în zona stațiilor de transport în comun.

Funcționarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului (CE) 1370 reprezintă aspectul operațional necesar pentru implementarea unor proiecte și măsuri propuse la nivelul Municipiului Sebeș.

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 trebuie să îndeplinească în mod cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.



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"*.

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- d) deplasarea în condiții de siguranță și de confort;
- e) asigurarea executării unui transport public local accesibil în ceea ce privește tariful de transport, precum și a condițiilor oferite pentru toate categoriile de persoane deservite;
- f) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport, conform Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului și al Consiliului European;
- g) susținerea dezvoltării economice a Municipiului Sebeș prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- h) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul Municipiului Sebeș prin servicii de calitate;
- i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al Municipiului Sebeș;
- j) asigurarea unui serviciu de transport public atractiv, în vederea creșterii mobilității la nivelul Municipiului Sebeș.

2.1. Identificarea ariei teritoriale

Aria de deservire a serviciilor care fac obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al Municipiului Sebeș, județul Alba (figura 2.2).

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Sebeș este de 1.543 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori (32.645) la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2020 este de 2.116 persoane/km².

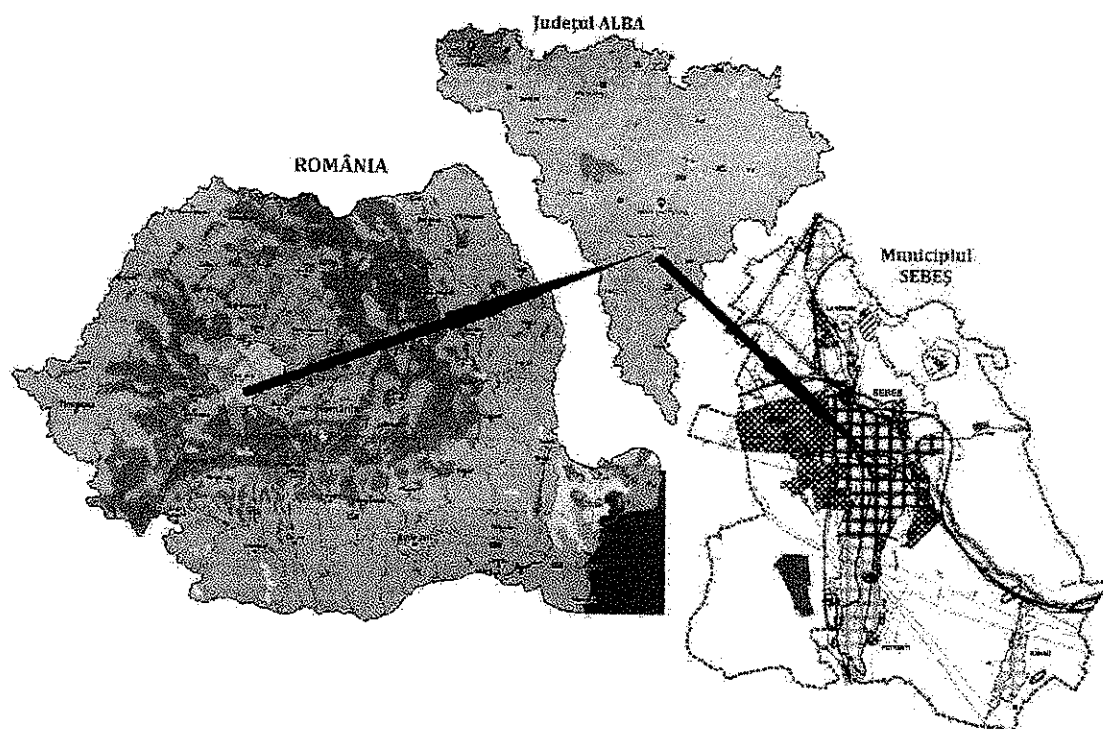


Figura 2.2. Aria de deservire a serviciului de transport public.

Ca urmare a solicitării Municipiului Sebeș, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Municipiul Sebeș înregistrați la sfârșitul anului 2020. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Potrivit acestor informații, în anul 2020 în Municipiul Sebeș a fost înregistrat un număr de 32.719 locuitori distribuiți pe grupe de vârstă (18 categorii) conform diagramei din figura 2.3. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2020, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică. Distribuția ponderilor pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă este următoarea:

- 0-14 ani: 16%;
- 15-24 ani: 11%;
- 25-64 ani: 58%;
- peste 65 ani: 15%.

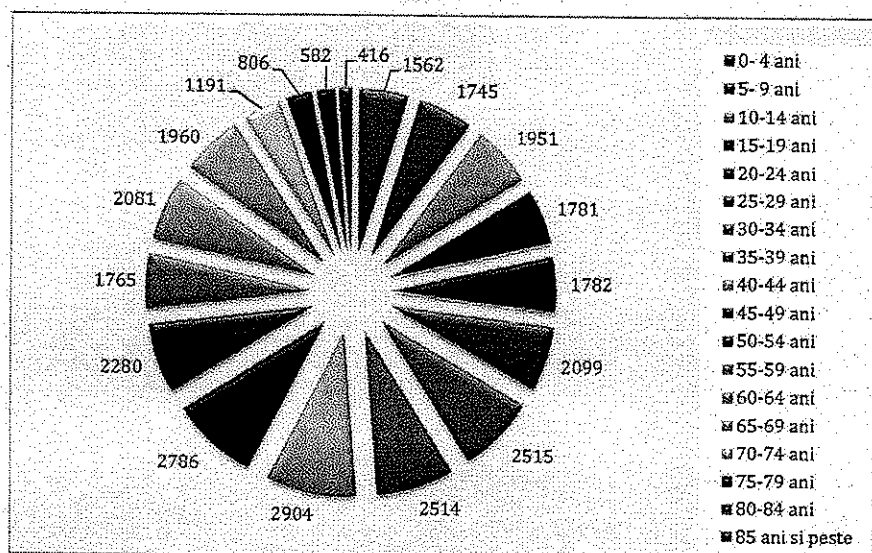


Figura 2.3. Distribuția populației înregistrate în anul 2020 pe grupe de vârstă, Municipiul Sebeș.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, D.E.P.A.B.D.

Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zonele de locuințe colective, respectiv cartierele Valea Frumoasei, Aleea Parc și Mihail Kogălniceanu, cu peste 5.000 de locuitori/ km². Dintre localitățile componente Petrești concentrează cea mai mare populație rezidentă - 5.702 locuitori, urmată de Lancrăm cu 1.710 locuitori și Răhău cu 1.071 locuitori.

Aglomerările rezidențiale reprezintă zone cu potențial ridicat de generare și atragere a călătorilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ceea ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

Grupele de persoane cu vârste preșcolare, școlare și persoanele de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat pe raza Municipiului Sebeș.

Astfel, grupele de vârstă 5 - 9 ani, 10 - 14 ani și 15 - 19 ani vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare. Grupele de vârstă de peste 65 de ani cuprind persoanele care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate. Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensațiilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

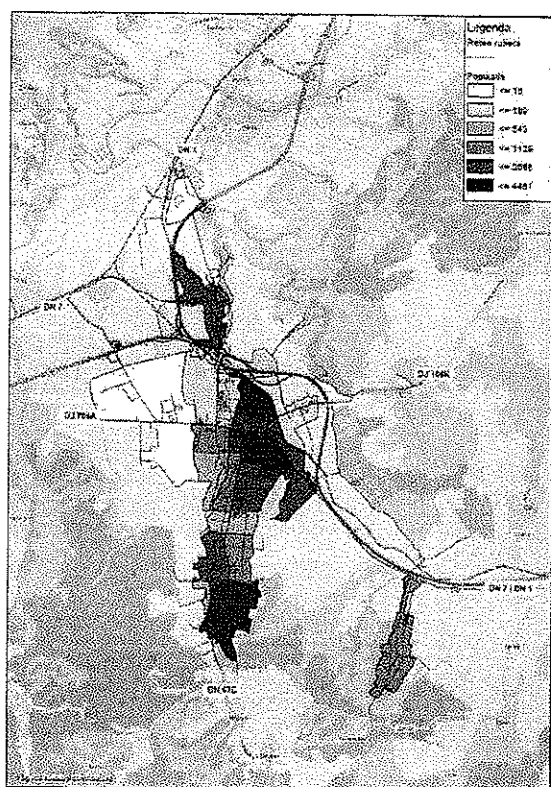


Figura 2.4. Distribuția teritorială a populației.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.

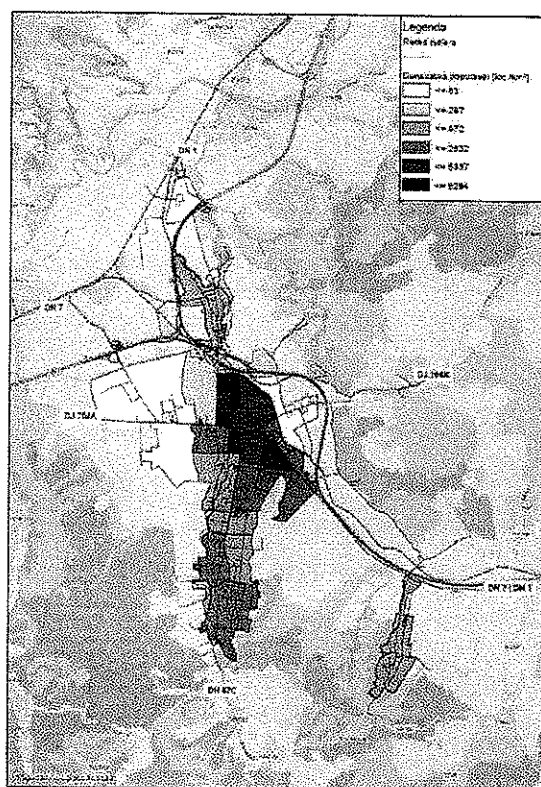


Figura 2.5. Densitatea populației (locuitori/
km²) la nivelul zonelor de trafic.

O altă relevanță a datelor privind structura demografică este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea.

La nivelul arealului studiat, au fost analizate condițiile de desfășurare a traficului atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public.

În cazul transportului privat a fost considerată rețeaua stradală internă și conexiunile acesteia cu autostrada, drumurile naționale, județene și comunale care deservesc teritoriul de analiză (figura 2.6).



Figura 2.6. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Rețeaua feroviară și autostrada A1 secționează teritoriul intravilan al Municipiului Sebeș pe laturile de est și nord, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere).

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Călărași (DJ 106K), care asigură legătura cu localitățile învecinate, se realizează la nivel, generând timp de așteptare și probleme de siguranță a circulației.



Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele autostrăzii, ale drumurilor naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Cea din urmă cauză prezentată poate fi diminuată prin relocarea modală a călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal către transportul public local, ca urmare a reorganizării acestui serviciu public și introducerea acestuia în oferta de transport existentă la nivelul localității.

Nodul rutier dintre A 1, DN 1 și A 10 izolează localitatea componentă Lancrăm de restul teritoriului (figura 2.7). Infrastructura rutieră complexă nu prezintă amenajări pentru circulația pietonală și cu bicicleta în condiții de siguranță pe relația Lancrăm-Sebeș. Astfel, singurele opțiuni pentru deplasarea în oraș sunt transportul public și cel cu autovehicule personale. Pentru asigurarea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori și reducerea numărului de vehicule din trafic, se impune funcționarea unui serviciu de transport public local eficient și adaptat nevoilor cetățenilor, care să asigure accesul către locuri de muncă și obiective de interes socio-economic.

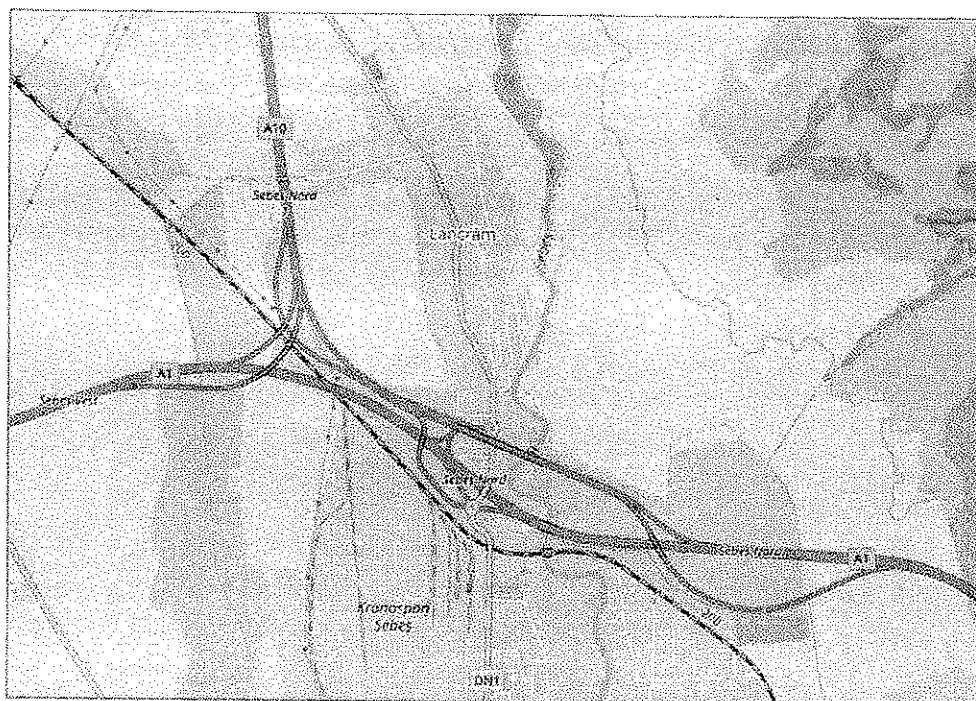


Figura 2.7. Nodul rutier A1-DN1-A10.

Desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite). Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Alba, la nivelul anului 2020, în Municipiul Sebeș au fost înregistrați



14.093 salariați activi, distribuiți celor 1.166 angajatori publici și privați cu sediul în această localitate.

La nivelul teritoriului de analiză numărul locurilor de muncă ocupate reprezintă 40% din totalul numărului de locuitori, în timp ce la nivel județean acest indicator are valoarea de 24% (tabelul 2.1). Astfel, se constată concentrarea locurilor de muncă la nivel local, reprezentând un potențial ridicat pentru deplasări în scop de serviciu, pentru care se pretează utilizarea transportului public.

Tabelul 2.1. Ponderea populației ocupate, anul 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr de locuri de muncă	Număr de locuitori	Ponderea locurilor de muncă din total locuitori
Municipiul Sebeș	13.127	32.645	40%
Județul Alba	89.830	373.923	24%

Principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 200 salariați, concentrează 37% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.2). Cu excepția serviciilor oferite de autorități sau instituții publice principalii angajatori activează în industrie (Fabricarea lagărelor, angrenajelor, cutiilor de viteză și a elementelor mecanice de transmisie, Fabricarea produselor din beton pentru construcții, Fabricarea înghețatei, Fabricarea de furnire și a panourilor din lemn).

Tabelul 2.2. Principalii angajatori, anul 2020. Sursa datelor: ITM Alba.

Angajator	Localitate	Cod CAEN	Principalul obiect de activitate	Număr de salariați
STAR ASSEMBLY SRL	Sebeș	2815	Fabricarea lagărelor, angrenajelor, cutiilor de viteză și a elementelor mecanice de transmisie	1.875
ELIS PAVAJE	Petrești	2361	Fabricarea produselor din beton pentru construcții	818
ALPIN 57 LUX	Sebeș	1052	Fabricarea înghețatei	570
KRONOSPAN TRADING SRL	Sebeș	1621	Fabricarea de furnire și a panourilor din lemn	518
SPITAL MUNICIPAL SEBEȘ	Sebeș	8610	Activități de asistență spitalicească	385
SUCURSALA HIDROCENTRALE SEBEȘ	Sebeș	3511	Producția de energie electrică	352
SAVINI DUE	Sebeș	3109	Fabricarea de mobilă n.c.a.	273
CISEROM	Sebeș	1431	Fabricarea prin tricotare sau croșetare a ciorapilor și articolelor de galanterie	230
DROKER	Sebeș	1520	Fabricarea încălțămintei	212



Pe baza datelor statistice există a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local în ultimii 10 ani (figura 2.8). Rezultatele indică o menținere constantă a ponderii numărului de salariați din Municipiul Sebeș din totalul celor înregistrați la nivel județean, de 15% în perioada 2011-2020.

Conform Institutului Național de Statistică, vârstele de muncă considerate sunt:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 10 ani și date prognozate¹ ale acestui indicator pentru județul Alba (Comisia Națională de Prognoză), a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Municipiului Sebeș în perioada 2021-2024. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 11% a numărului de salariați din Municipiul Sebeș în anul 2024 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2020.

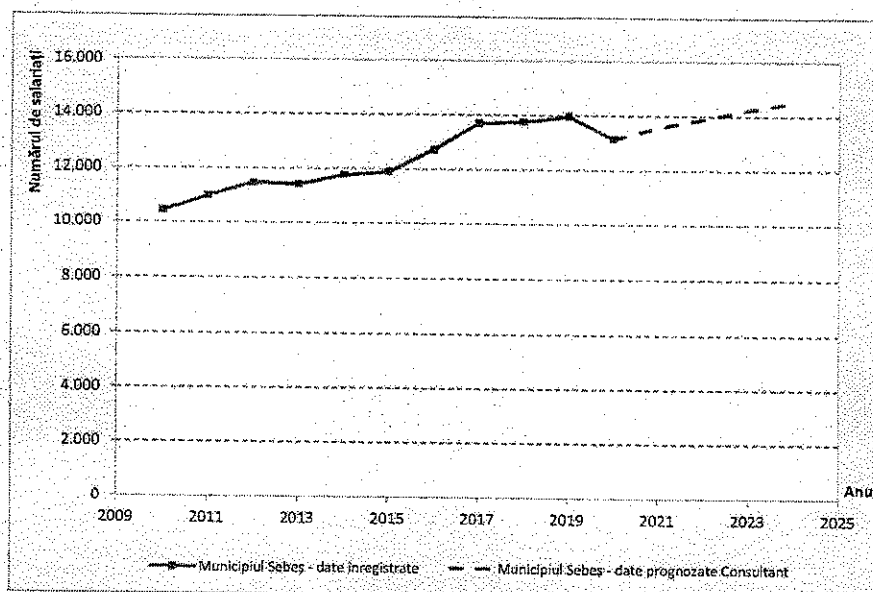


Figura 2.8. Variația numărului de salariați – Municipiul Sebeș, perioada 2010 - 2020; 2021 - 2024.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Sebeș, rezultând că în perioada 2010-2020 s-a înregistrat o variație neuniformă, însă se observă o tendință generală descrescătoare între limitele intervalului de analiză a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.9). În ipoteza translatării șomerilor în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

¹ Comisia Națională de Prognoză, *Protecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL 2020-2024*, februarie 2021.

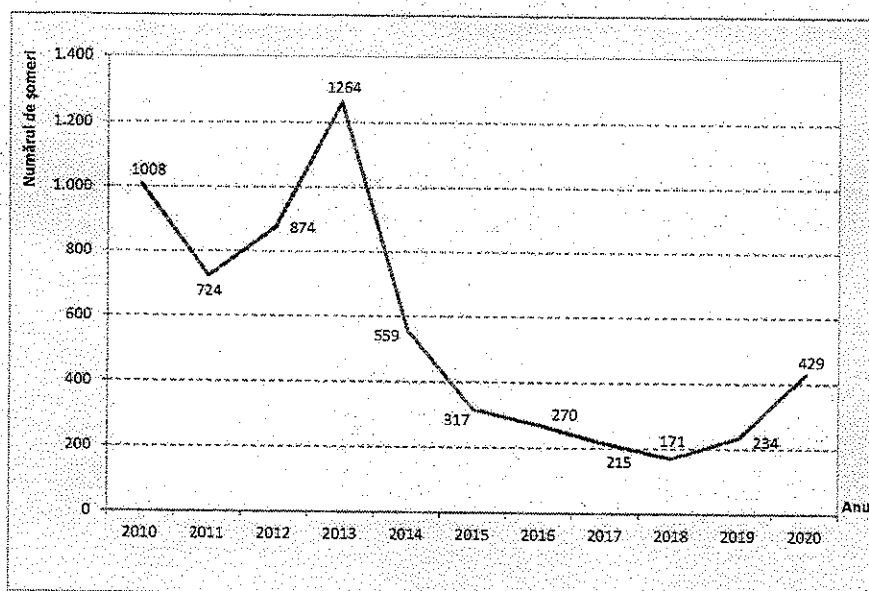


Figura 2.9. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitățile de învățământ reprezintă, de asemenea, poli de atracție / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Sebeș funcționează 7 unități de învățământ preuniversitar (liceal – 4, gimnazial – 3) care au arondate grădinițe, clase pregătitoare și școli gimnaziale, în care au fost înmatriculați 5.099 elevi și preșcolari.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.3 se regăsește în figura 2.10.

Tabelul 2.3. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr preșcolari/ elevi
Învățământ gimnazial/ primar și preșcolar arondat			
1	Școala Gimnazială nr. 2 - Sebeș	Sebeș	900
	Grădinița cu Program Normal	Răhău	15
	Grădinița cu Program Prelungit nr. 3	Sebeș	111
	Clasa pregătitoare	Răhău	10
	Clasa pregătitoare	Sebeș	114
	Școala Gimnazială - primar	Sebeș	357
	Școala Gimnazială - primar	Răhău	27
	Școala Gimnazială - gimnazial	Răhău	26
	Școala Gimnazială - gimnazial	Sebeș	240
2	Școala Gimnazială Petrești	Petrești	581
	Grădinița cu program prelungit	Str. Energiei nr. 2	73
	Grădinița cu program normal	Str. 1 Mai nr. 69	69
	Clasa pregătitoare		58



Nr. crt.	Unitate de învățământ cu personalitate juridică/ arondată	Adresa	Număr preșcolari/ elevi
	Primar	Str. Mihai Viteazul nr. 3	192
	Gimnazial		189
3	Școală Gimnazială "M. Kogălniceanu" Sebeș	Sebeș	551
	Grădinița cu program normal	Lancrăm	21
	Grădinița cu program normal	Str. M. Kogălniceanu	56
	Grădinița cu program prelungit		80
	Clasa pregătitoare		42
	Primar		173
	Gimnazial		179
Învățământ liceal/ gimnazial, primar și preșcolar			
4	Liceul Tehnologic Sebeș	Sebeș	1.212
	Grădinița cu program prelugit	Str. Dorin Pavel nr.2	92
	Clasa pregătitoare	Str. Ștefan cel Mare	18
	Clasele I-VII		218
	Liceul Tehnologic Sebeș	Str. Dorin Pavel nr.2	324
	Liceul Tehnologic Sebeș	Str. Viilor, nr.1	560
5	Liceul German Sebeș	Sebeș	356
	Clasa pregătitoare	Petrești, str. Decebal, nr. 96	41
	Clasa pregătitoare	Petrești, str. Gheorghe Șincai, nr. 1	9
	Clasa pregătitoare	Sebeș, Str. Ștefan cel Mare, nr. 1	26
	Primar	Petrești, str. Gheorghe Șincai, nr. 1	51
	Primar	Sebeș, Str. Ștefan cel Mare, nr. 1	83
	Primar	Lancrăm, str. Veche, nr. 5	16
	Gimnazial	Sebeș, Str. Ștefan cel Mare, nr. 1	55
	Gimnazial	Lancrăm, str. Veche, nr. 5	20
	Liceu	Lancrăm, str. Veche, nr. 5	55
6	Liceul cu Program Sportiv	Sebeș	560
	Gradiniță	Sebeș, str. Lucian Blaga, nr. 76	100
	Clase pregătitoare		32
	Primar		137
	Gimnazial		141
	Liceu		150
7	Colegiul Național "Lucian Blaga" Sebeș	Sebeș	939
	Gimnazial	Str. Călugăreni	251
	Liceu		688
TOTAL			5.099

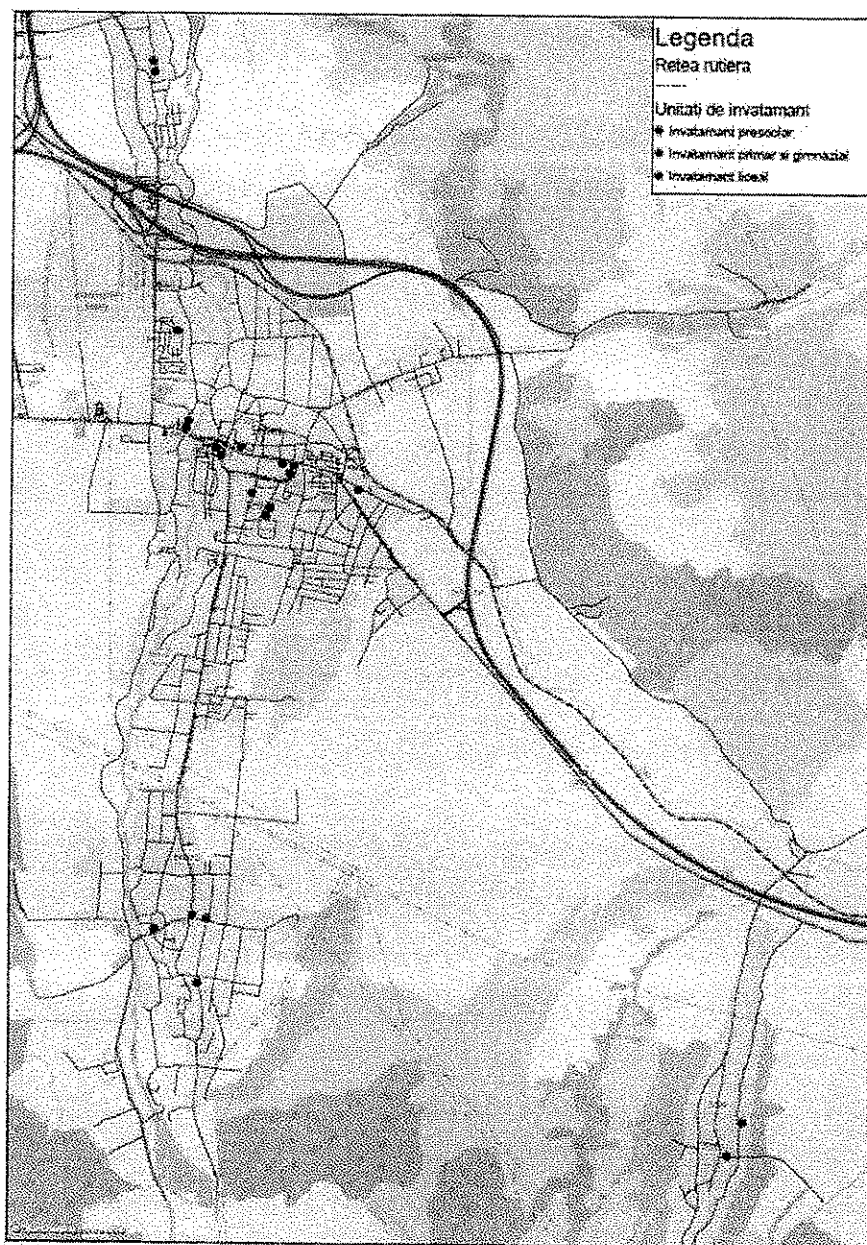


Figura 2.10. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Sebeș.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi încadrați în învățământul preșcolar, gimnazial și liceal în perioada 2010-2020. Excepții se întâlnesc în rândul categoriilor de elevir din învățământul primar și profesional pentru care s-au înregistrat valori pozitive.

Învățământul postliceal a fost înființat în anul 2020 când au fost înmatriculate 73 de persoane (figura 2.11).

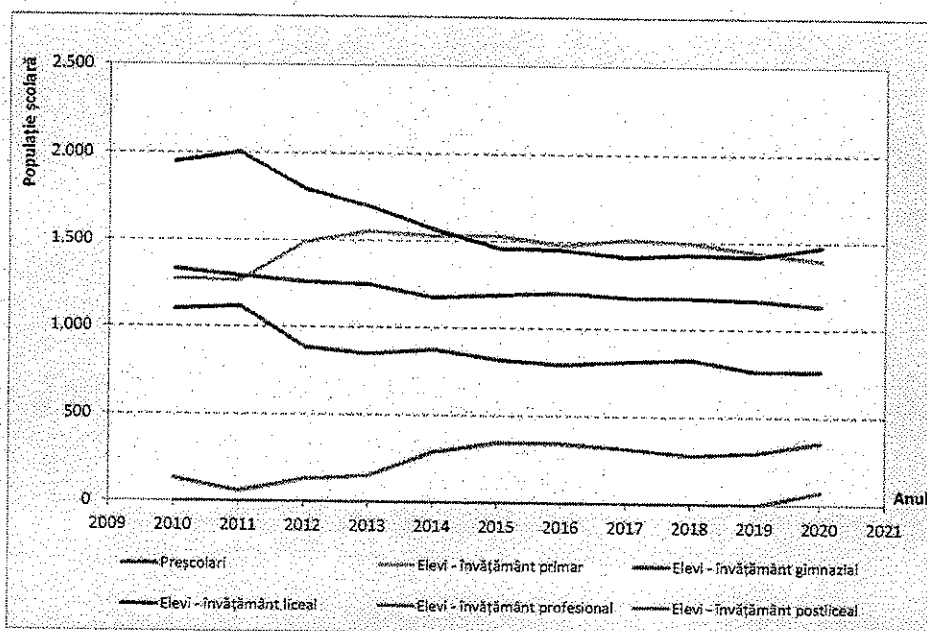


Figura 2.11. Variația populației școlare, 2010 - 2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2010-2020 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060² (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat ușoare creșteri ale numărului de elevi din învățământul preuniversitar.

Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal. Pentru diminuarea acestui fenomen, în acord cu politica educațională locală, se va vor propune intervenții privind creșterea accesibilității transportului public local în zonele unităților de învățământ.

Poli de interes pentru călătoriile locale reprezintă și zonele în care se desfășoară activități comerciale. Așa cum se observa din figura 2.12, zone comerciale care includ magazine de tip supermarket sunt racordate la arterele principale de circulație – E68 (Str. Augustin Bena) E81 (Str. Augustin Bena, Str. Valea Frumoasei), Str. Decebal. Pe lângă centrele comerciale, se impune ca pol de atractivitate și Piața Agroalimentară, cu accesibilitate din Str. Pieții.

² Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.

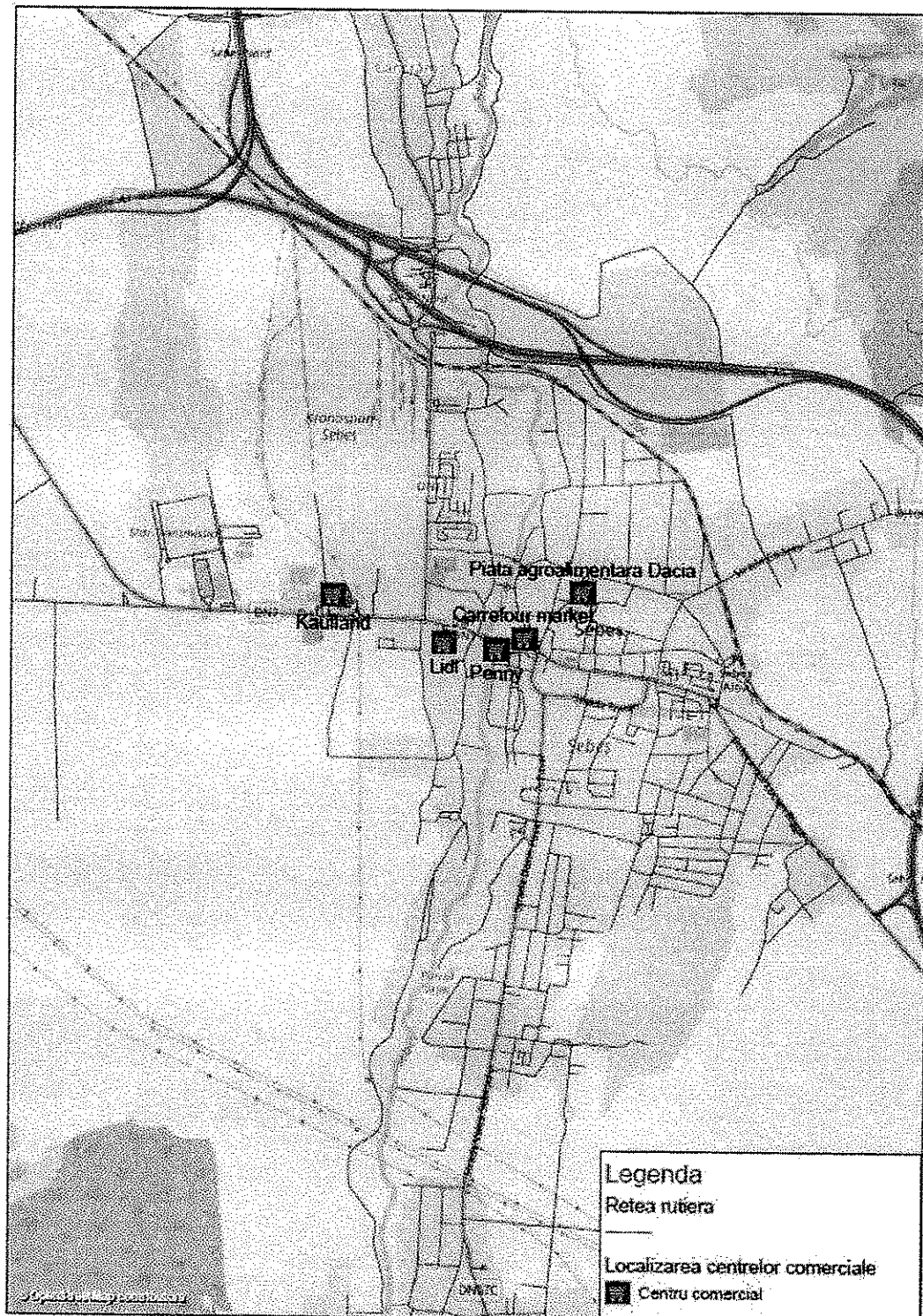


Figura 2.12. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Sebeș.



2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

În prezent, serviciul de transport public local este delegat către operatorul de transport S.C. Livio Dario S.R.L., în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate încheiat cu Municipiul Sebeș, Nr. 65/14.09.2015, și aprobat prin H.C.L. 367/14.09.2015, pe o perioadă de 6 ani, începând cu data de 01.10.2015.

Prin HCL nr. 215/2021 s-a aprobat prelungirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș nr. 65/ 35630/ 14.09.2015, încheiat între Municipiul Sebeș, în calitate de delegatar și operatorul de transport LIVIO DARIO SRL în calitate de delegat, până la atribuirea noului contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș, dar nu mai mult de 3 ani, fără a depăși data de 30.09.2024.

Societatea comercială S.C. Livio Dario S.R.L. are ca principal obiect de activitate "Alte transporturi terestre de călători n.c.a" (cod CAEN 4939). Compania este înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului sub nr. J01/417/02.10.1998, având Codul Unic de Identificare 11070834.

Serviciul de transport public local operat de către S.C. Livio Dario S.R.L. deservește 3 trasee distincte (figura 2.13), și anume: Traseul 1: Sebeș – Răhău, Traseul 2: Sebeș – Petrești, Traseul 3: Sebeș – Lancrăm.

Accesibilitatea teritorială este analizată prin prisma izocronelor de 5 minute reprezentate în jurul stațiilor de transport public. În figura 2.14 sunt reprezentate zonele de deservire ale stațiilor, suprafețele delimitate de locul geometric al deplasărilor efectuate pe jos, cu o viteză medie de deplasare de 4 km/h, pe o distanță de 330 metri față de stații. Se observă că sunt zone neacoperite în partea de nord a orașului (teritoriul delimitat de calea ferată, râul Sebeș și zona centrală) și în partea de sud-est (teritoriul delimitat de Drumul Sibiului, Str. Dorin Pavel și zona centrală).

De asemenea, în situația actuală se remarcă distanțe mari între stațiile din oraș. Un exemplu în acest sens este interstația Kogălniceanu 2 – Grădinița nr. 2 a cărei lungime este de 1,3 km. Distanță similară se întâlnește pe interstația Star (zona industrială) – Grădinița nr. 2. Pe traseul Sebeș – Răhău ultima stație în mediul urban este Belvedere. Până la limita teritoriului intravila există o lungime de 1,6 km nedeservită de transport public. Existența unor stații pe acest sector ar îmbunătăți accesibilitatea teritorială a serviciului.

O altă disfuncție care se observă în situația actuală este asociată deservirii slabe a punctelor de atractivitate – unități de învățământ, spital, zone comerciale.

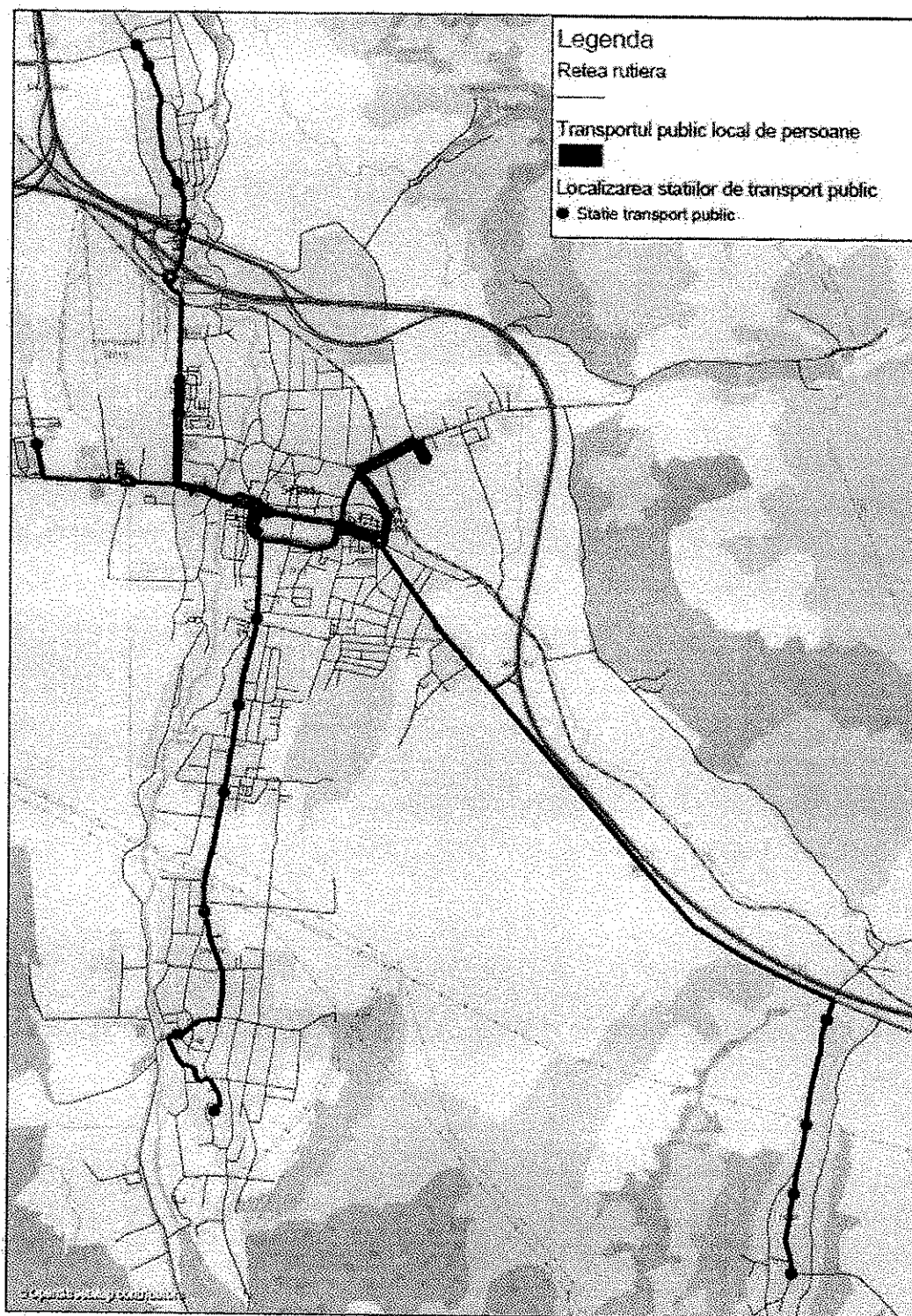


Figura 2.13. Traseele de transport public.

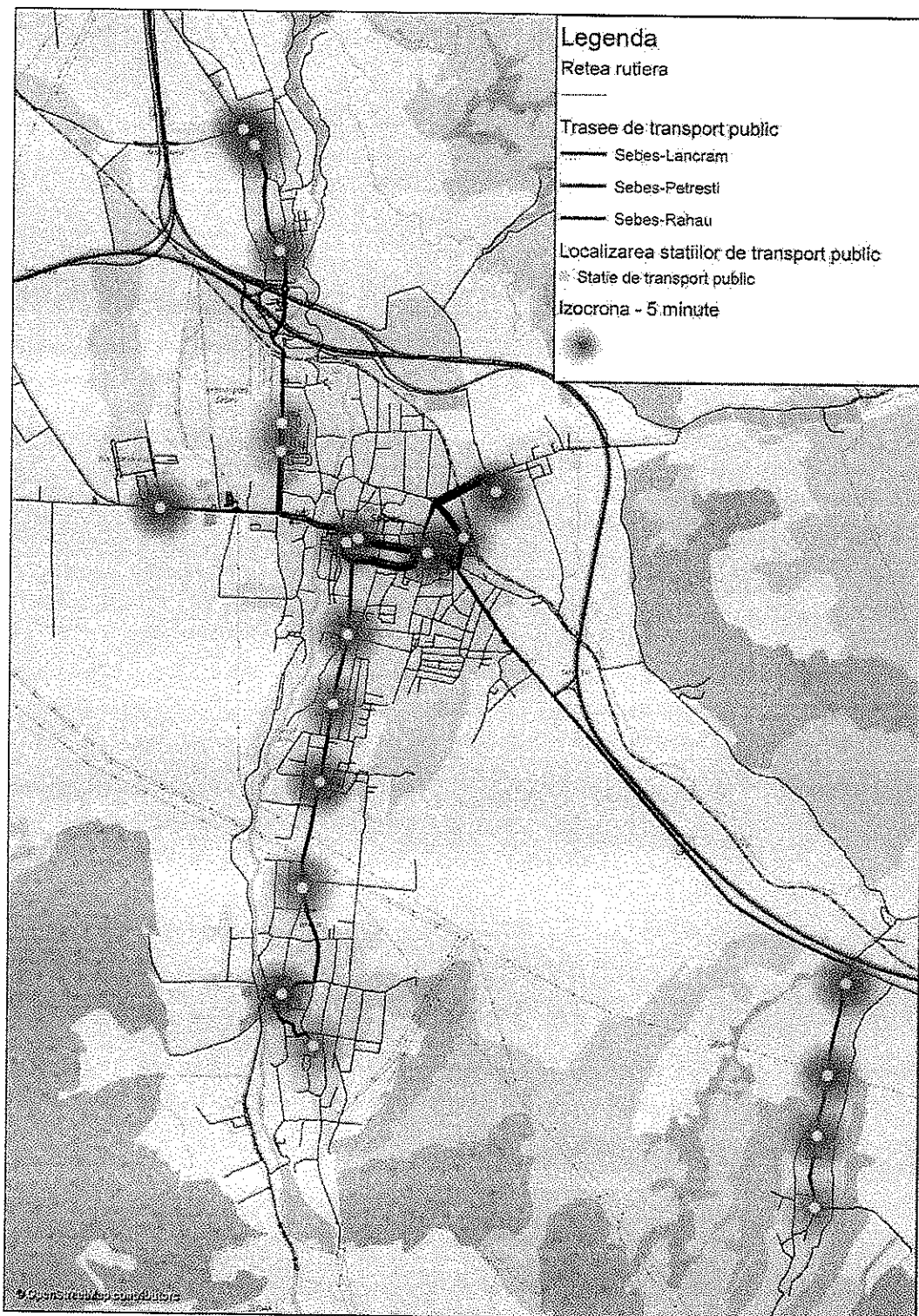


Figura 2.14. Accesibilitate teritorială a traseelor de transport public.



În ceea ce privește frecvența de circulație, traseul Sebeș – Lancrăm este cel care oferă cea mai ridicată frecvență de circulație de-a lungul unei zile lucrătoare (15 curse), în timp ce traseele Sebeș – Răhău și Sebeș – Petrești oferă cea mai ridicată frecvență de circulație de-a lungul unei zile nelucrătoare (5 curse), figurile 2.15 și 2.16.

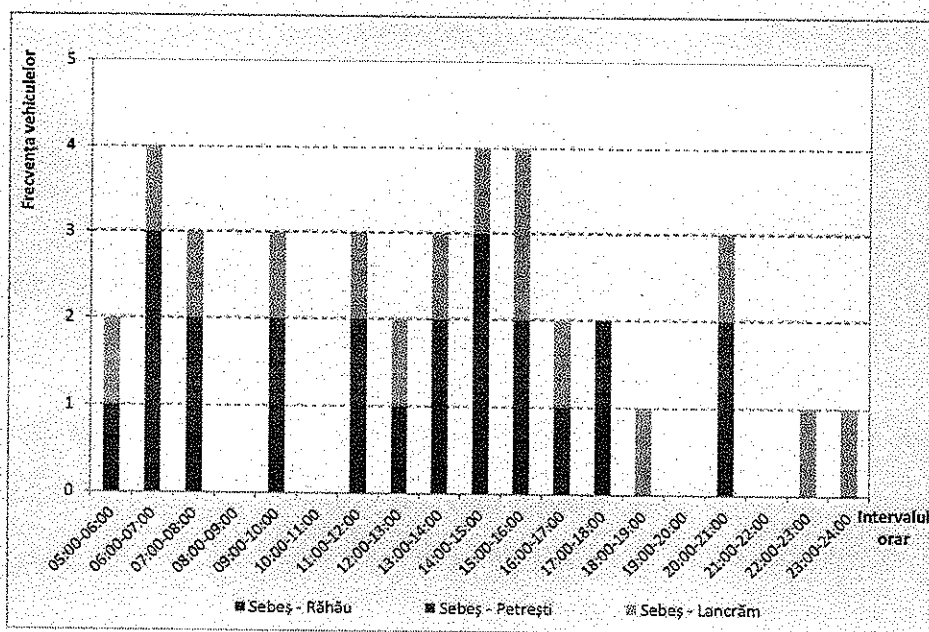


Figura 2.15. Frecvența de circulație orară a traseelor de transport public local, zi lucrătoare.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

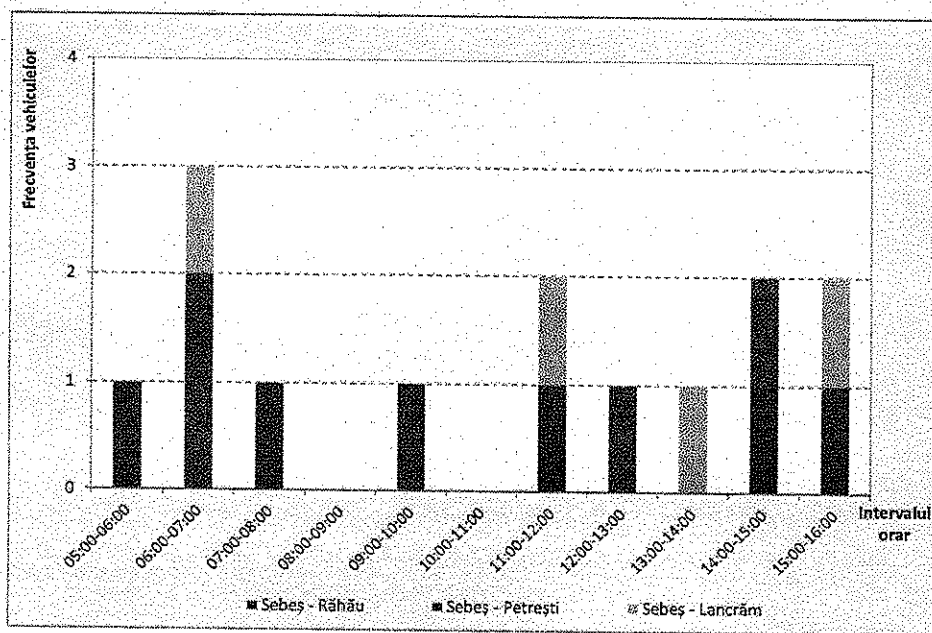


Figura 2.16. Frecvența de circulație orară a traseelor de transport public local, zi nelucrătoare.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.



Se observă că în zilele lucrătoare frecvența maximă de circulației, de 2 vehicule/ oră, se întâlnește foarte rar la nivelul programului de transport:

- Traseul Sebeș-Petrești: intervalele 06:00-07:00 și 14:00-15:00;
- Traseul Sebeș-Lancrăm: intervalul 15:00-16:00;

Variația anuală a parcursul mijloacelor de transport pe fiecare traseu, este prezentată mai jos. Se remarcă faptul că în anul 2020 s-au înregistrat scăderi de 33-34% comparativ cu anul 2019, situație generată de pandemia de COVID-19 (figura 2.17).

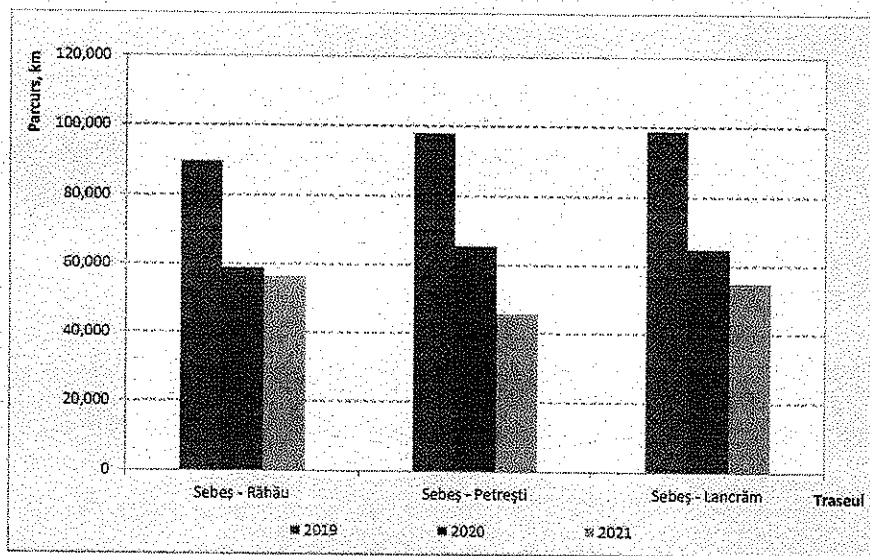


Figura 2.17. Parcursul anual al mijloacelor de transport, 2019-2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

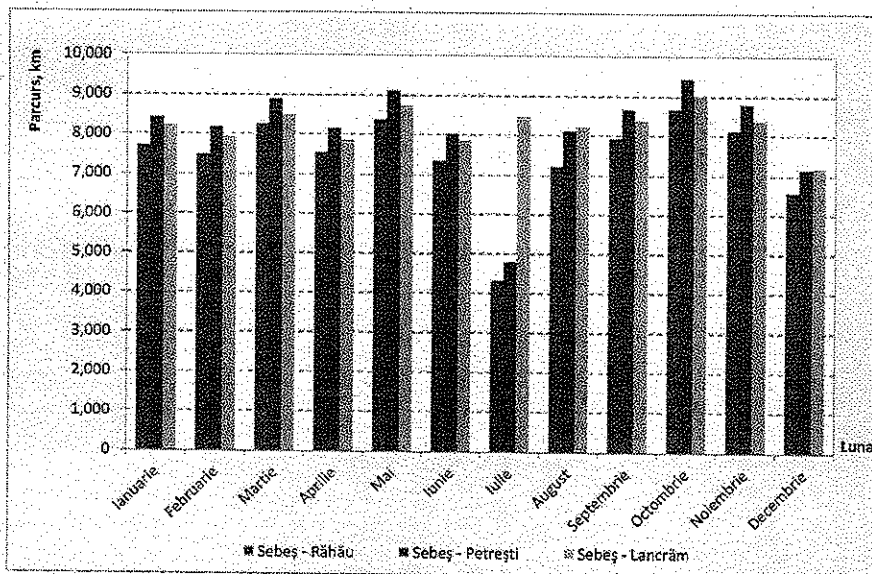


Figura 2.18. Parcursul lunar al mijloacelor de transport, 2019.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

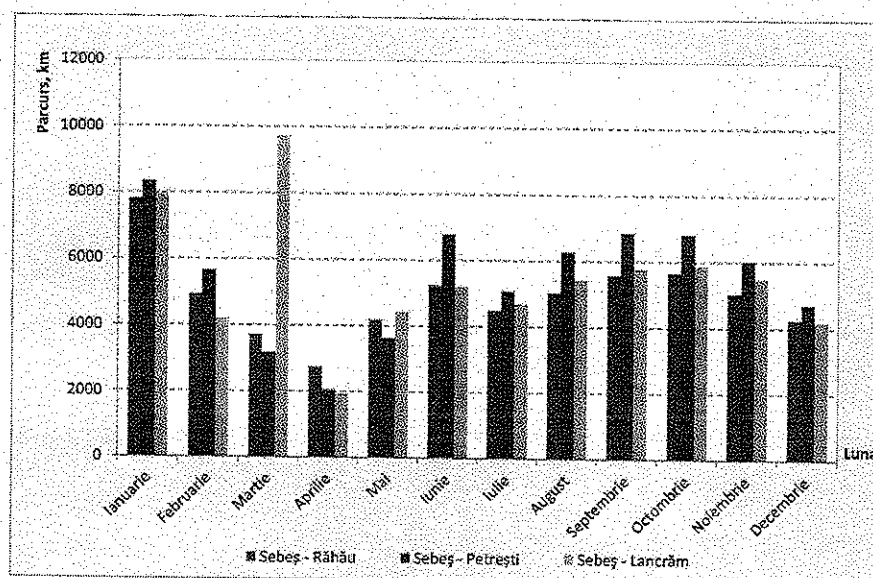


Figura 2.19. Parcursul lunar al mijloacelor de transport, 2020.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

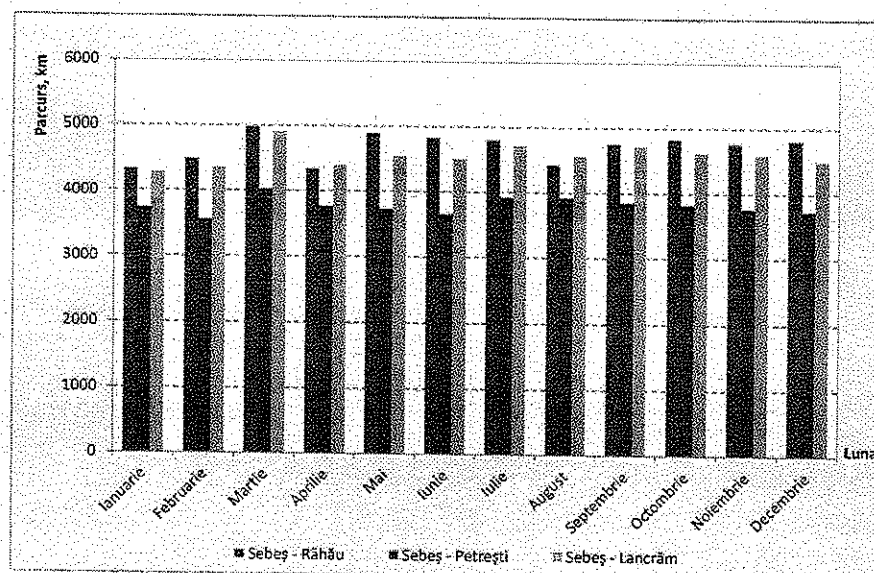


Figura 2.20. Parcursul lunar al mijloacelor de transport, 2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

La nivel lunar, în anul 2019 valoarea maximă a parcursului mijloacelor de transport s-a înregistrat în luna octombrie, în timp ce la nivelul anilor 2020 și 2021 valoarea maximă este specifică lunii ianuarie, respectiv martie (figurile 2.18-2.20).

Activitatea de transport desfășurată în anul 2021 este caracterizată de valorile indicatorilor (privind parcursul efectuat și numărul de călători transportați) prezentate în tabelul de mai jos.



Tabelul 2.4. Caracteristicile serviciului – anul 2021. Sursa datelor: S.C. Livio Dario S.R.L.

Traseul	1. Sebeș - Răhău	2. Sebeș - Petrești	3. Sebeș - Lancrăm
Nr. curse/ an	3391	3652	4331
Lungime cursă, km	20,6	12,8	12,0
Parcurs, km/ an	56265,6	45573,3	54686,8
Călători transportați/ an	46593	68826	65902

În total, în anul 2021 au fost înregistrate 181.321 călătorii, iar parcursul total efectuat de mijloacele de transport public pentru deservirea acestei cereri de transport a fost de 156.525,7 km.

Conform datelor furnizate de Beneficiar, Primăria Municipiului Sebeș, costul mediu pe km a înregistrat o creștere de 1,8 lei în anul 2021 comparativ cu anul 2017, atingând valoare de 6,5 lei/km. În perioada 2018-2020 costul s-a menținut la valoarea de 6,05 lei/km (figura 2.21).

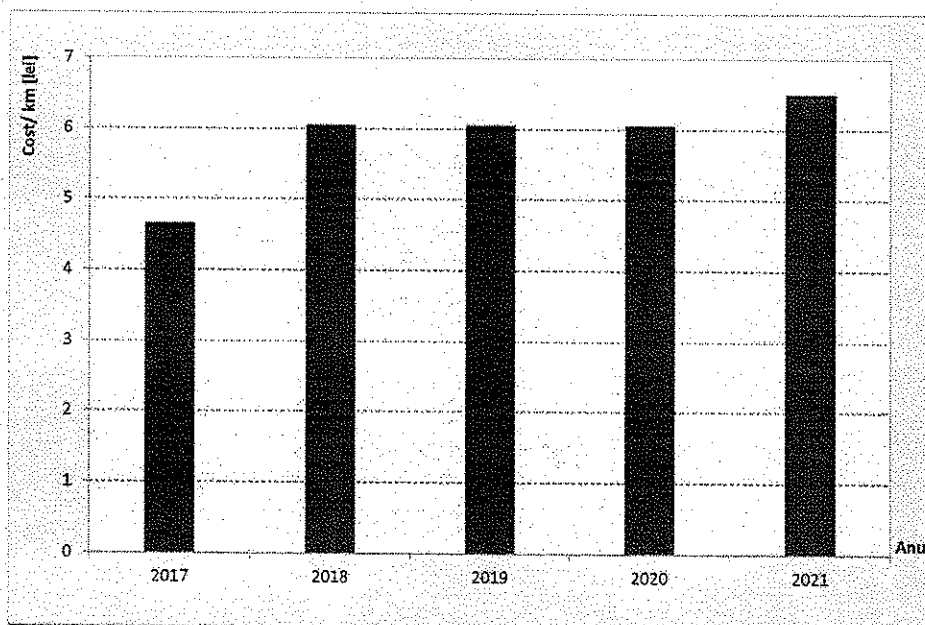


Figura 2.21. Variația costului pe km în perioada 2017-2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

Având în vedere cele menționate, în situația actuală se constată deficiențe în ce privește accesibilitatea serviciului, atât din punct de vedere al teritoriului deservit, cât și din punct de vedere al programului de circulație (frecvență a vehiculelor, ore de plecare capete de trasee).



2.3. Prezentarea operatorului de transport public de călători în Municipiul Sebeș

S.C. Livio Dario S.R.L. este o societate cu capital privat, înființată în anul 1998 și este destinată transportului intern și internațional de călători prin curse regulate, curse speciale pe bază de contracte și ocazionale. Societatea deține trasee județene, curse regulate, în tot județul Alba și are contracte ferme cu cele mai mari fabrici din județ.

S.C. Livio Dario S.R.L. a fost înregistrată la Registrul Comerțului Alba sub numărul J01/417/1998. Societatea oferă servicii de transport național și internațional.

În cazul contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate încheiat cu Municipiul Sebeș, mijloacele de transport utilizate au vechime cuprinsă între 9 și 15 ani (figura 2.22), având depășită durata normală de funcționare de 8 ani³.

Mentținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normală de funcționare atrage după sine sporirea costurilor de mentenanță.

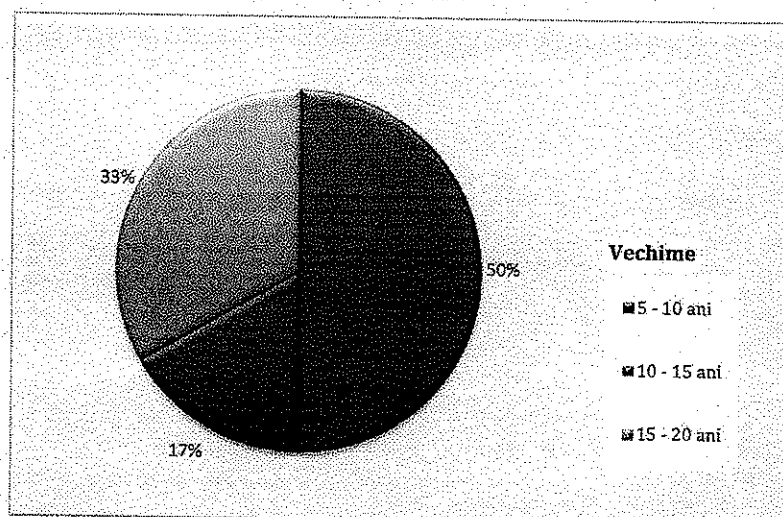


Figura 2.22. Structura parcului de vehicule după vechime.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

S.C. Livio Dario S.R.L. efectuează serviciul de transport public local de persoane în Municipiul Sebeș utilizând o flotă de 6 autobuze active cu următoarele caracteristici:

³ Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.



Tabelul 2.5. Caracteristicile parcului auto Livio Dario. Sursa datelor: S.C. Livio Dario S.R.L.

Nr.Crt	Denumire, marcă și tip auto	Număr înmatriculare	Anul de fabricație	Număr locuri	Dotări
1.	Autobuz M3, Mercedes-Benz, O 530 L/CITARO	AB-22-LVD	2006	124	amenajat pentru transportul persoanelor cu handicap locomotor
2.	Autobuz M3, Mercedes-Benz, CONECTO	AB-63-LVD	2009	105	amenajat pentru transportul persoanelor cu handicap locomotor
3.	Autobuz M2, Volkswagen, 7JO/C&IH61/BUSNINO	AB-02-DVL	2012	25	amenajat pentru transportul persoanelor cu handicap locomotor
4.	Autobuz M2, Volkswagen, 7JO/C&IH61/BUSNINO	AB-03-DVL	2012	25	amenajat pentru transportul persoanelor cu handicap locomotor
5.	Autobuz M2, Volkswagen, 7JO/C&IH61/BUSNINO	AB-04-DVL	2012	25	amenajat pentru transportul persoanelor cu handicap locomotor
6.	Autobuz M3, Mercedes-Benz, O530/ CITARO	AB-14-DVL	2006	90	-

Societatea comercială Livio Dario S.R.L. are ca principal obiect de activitate "Alte transporturi terestre de călători n.c.a" (cod CAEN 4939). Pe lângă operarea serviciului de transport public local din Municipiul Sebeș, societatea realizează și alte activități din domeniul transportului de persoane, precum:

- Transport turistic;
- Transfer aeroport;
- Transport muncitori;
- Transport evenimente;
- Transport curse regulate;
- Transport business.

Variația cifrei de afaceri anuală înregistrată de operatorul Livio Dario S.R.L., începând cu anul 2010 este prezentată în figura 2.23. Se observă că valoarea cifrei de afaceri în anul 2021 a scăzut cu 14% față de anul 2019, situație generată de pandemia de COVID-19.

Pentru desfășurarea activităților menționate, în perioada analizată societatea Livio Dario S.R.L. a avut un număr de angajați cuprins între 108 în anul 2010 și 209 în anul 2017 (figura 2.24).

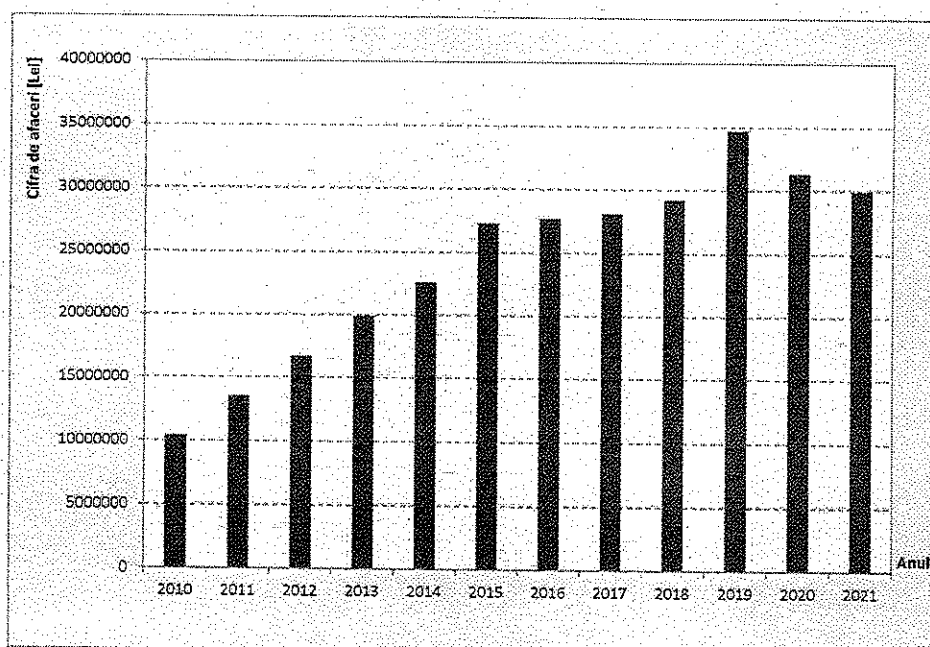


Figura 2.23. Cifra de afaceri a S.C. Livio Dario S.R.L. în perioada 2010-2021 – întreaga activitate.
Sursa datelor: www.listaфирme.ro.

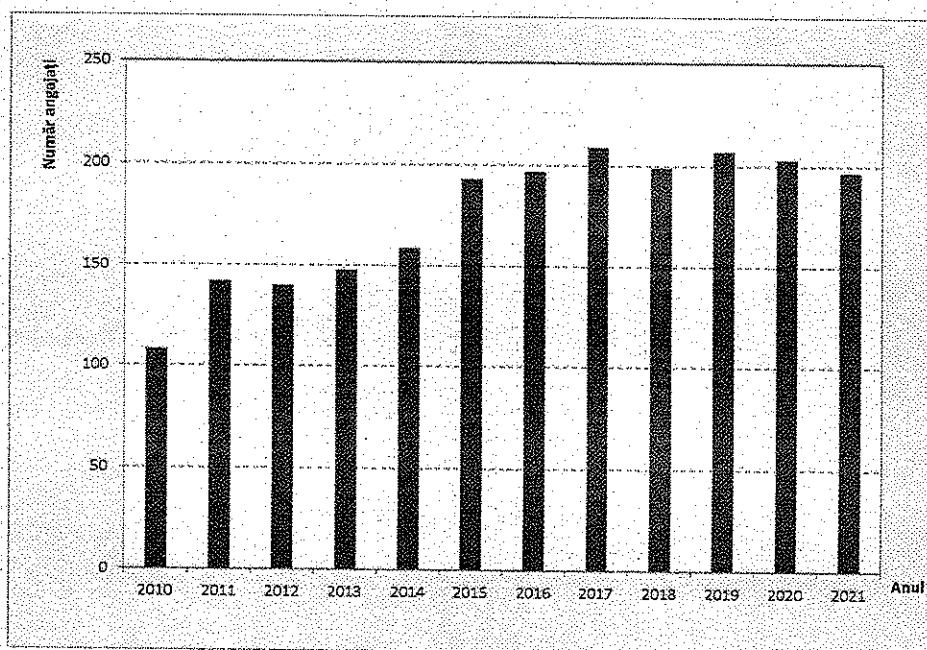


Figura 2.24. Număr angajați S.C. Livio Dario S.R.L. în perioada 2010-2021 – întreaga activitate.
Sursa datelor: www.listaфирme.ro.

Realizările privind veniturile, cheltuielile și profitul / pierderea înregistrate în perioada 2017-2021 pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse



regulate în Municipiul Sebeș sunt prezentate în tabelul de mai jos. Se observă că în ultimii patru ani cheltuielile au depășit veniturile, operatorul înregistrând pierderi a căror valoare a crescut de la 264.997,39 lei în anul 2018, la 518.092,70 lei în anul 2021.

Tabelul 2.6. Situații financiare ale S.C. Livio Dario S.R.L. 2017-2021.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Sebeș.

Anul	Venituri, Lei	Cheltuieli, Lei	Profit / Pierdere, Lei
2017	769.425,60	727.858,00	41.567,60
2018	680.244,61	945.242,00	-264.997,39
2019	640.278,40	937.680,00	-297.401,60
2020	468.766,52	925.864,00	-457.097,48
2021	498.943,30	1.017.036,00	-518.092,70

2.4. Tarife și politica socială pentru transportul public de călători în Municipiul Sebeș

Prin HCL Nr. 389/2021 a fost aprobată modificarea alin. (1) al Art. 13 din Contractul de atribuire în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș, nr. 65/ 2015 "Tarife de transport" conform mențiunilor din tabelul următor.

Tabelul 2.7. Tipuri de legitimații de călătorie, conform Anexa 1 la HCL Nr. 389/2021.

Trasee	Bilet de călătorie	Tarife pentru							
		abonament nominal valabil pe un traseu				abonament nominal general valabil pe toate traseele			
		integral	fracționat			integral	fracționat		
			7 zile	15 zile	21 zile		7 zile	15 zile	21 zile
Sebeș-Răhău	4 lei	200 lei	56 lei	120 lei	168 lei	480 lei	112 lei	240 lei	336 lei
Sebeș-Petrești	4 lei	200 lei	56 lei	120 lei	168 lei				
Sebeș-Lancrăm	4 lei	200 lei	56 lei	120 lei	168 lei				

Prin HCL Nr. 55/2021 a fost stabilită încetarea aplicabilității Hotărârii Nr. 209/2020 privind asigurarea gratuității pentru elevii din Municipiul Sebeș la transportul public local de persoane precum și aprobarea regulamentului de acordare a acestor facilități.



Condițiile privind acordarea gratuităților la transportul public local pentru elevii din învățământul preuniversitar acreditat/ autorizat de pe raza Municipiului Sebeș, care utilizează mijloacele de transport în comun aparținând SC LIVIO DARIO SRL., sunt reglementate de HCL nr. 67/ 2022, astfel:

- Elevii care beneficiază de gratuitate 100% a transportului urban cu mijloace de transport în comun, trebuie să fie înscriși într-o unitate de învățământ de pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Sebeș.
- Transportul elevilor se efectuează în baza unui card de transport personalizat și netransmisibil și a carnetului de elev, vizat de instituția de învățământ din Municipiul Sebeș, pentru anul școlar în curs.
- Gratuitatea se acordă pe un singur traseu de transport (dus-întors), respectiv de la domiciliul elevului la adresa unității de învățământ, 21 zile lucrătoare pe lună.
- Costul abonamentului este de 168 lei/ lună, doar în perioada cursurilor școlare.

În situația în care contravaloarea călătoriilor efectuate este sub nivelul valorii stabilite, se decontează contravaloarea călătoriilor efectuate.

- Unitățile de învățământ transmit solicitări către Operatorul de transport în perioada 10-20 ale lunii în curs, pentru luna următoare (nume și prenume elev; serie și număr act de identitate; adresa de domiciliu a elevului; traseul de transport urban utilizat de elev; numele și adresa unității de învățământ); La începutul lunii Operatorul de transport transmite fiecărei unități de învățământ un număr de abonamente cu valabilitate de o lună pentru elevii care au solicitat aceste facilități; Lunar, până la data de întâi a fiecărei luni, instituțiile de învățământ vor transmite operatorului de transport public local modificările intervenite în cursul lunii anterioare cu privire la elevii beneficiari ai facilităților pentru transportul public.

Costurile pentru acordarea facilităților sus-menționate, sunt suportate lunar din bugetul local al Municipiului Sebeș.

Conform Contractului de delegare a gestiunii, biletele de călătorie se emit de către conducătorii auto prin intermediul aparatelor de marcat electronic fiscal, cu respectarea prevederilor legale în domeniu și ale regulamentului pentru efectuarea transportului public local. Persoanele care, conform regulamentului pentru efectuarea transportului public local, beneficiază de transport urban gratuit, în limita a 60 de călătorii/ lună/ persoană, circulă gratuit cu mijloacele de transport în comun pe baza legitimației de călătorie speciale. Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei a călători cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil (bilet, abonament, legitimație gratuită) sau refuzul de a prezenta organelor de control titlul respectiv de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04.2007 - Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale).



3. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A SERVICIULUI DE TRASPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI ÎN MUNICIPIUL SEBEȘ

Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate socială, influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetățean. Asigurarea accesului la acest serviciu pentru fiecare cetățean, indiferent de vârstă și clasa socială din care provine, într-o manieră performantă, reprezintă o condiție importantă pentru întreaga dezvoltare economică a municipiului și aducerea condițiilor de transport la performanța celor din Uniunea Europeană.

Serviciul de transport public local, așa cum este stipulat în Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică, 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 de persoane.

Sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sebeș trebuie să contribuie la implementarea viziunii de dezvoltare prevăzută în strategia de dezvoltare a municipiului și în planul de mobilitate urbană durabilă al acestuia.

Planul de mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sebeș reprezintă un document strategic care urmărește îndeplinirea viziunii de dezvoltare urbană și de dezvoltare a mobilității urbane. Obiectivul general al PMUD este *crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate a cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.*

În anul 2022 a fost elaborat *Studiul de trafic / mobilitate privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale din Municipiul Sebeș* în cadrul căruia au fost propuse o serie de măsuri în scopul optimizării și eficientizării transportului public local de persoane la nivelul Municipiului Sebeș, după cum urmează:



- Utilizarea de mijloace de transport public moderne și ecologice;
- Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public;
- Amenajarea terminalului de transport public;
- Amenajarea unei autobaze de transport public;
- Modernizarea infrastructurii rutiere pe care circulă mijloacele de transport public;
- Integrarea tarifară între transportul public județean și cel local;
- Realizarea unei structuri interne care are ca scop corelarea proiectelor din domeniul transportului la nivelul municipiului;
- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public.

Conform studiului de trafic, s-a propus operarea pe 4 trasee (fiecare cu câte 2 sensuri de parcurgere; 3 dintre trasee au extensie în zona insudtraială), care acoperă principalele zone în care se regăsesc obiective industriale, socio-economice, de învățământ și cartierele cu densitate ridicată de locuire, fiind necesar un număr de 13 autobuze cu o capacitate nominală minimă de transport (locuri pe scaune plus locuri în picioare) cuprinsă între 60 locuri (specifică autobuzelor cu lungime de aproximativ 10 metri) până la 81 locuri (specifică autobuzelor cu lungime de aproximativ 12 metri).

Traseele propuse sunt:

- Traseul 1: Sebeș – Lancrăm
- Traseul 1B: Sebeș zona industrială – Lancrăm
- Traseul 2: Sebeș – Răhău
- Traseul 2B: Sebeș zona industrială – Răhău
- Traseul 3: Sebeș – Petrești
- Traseul 3B: Sebeș zona industrială – Petrești
- Traseul 4: Autogară – Kaufland – Spital – Autogară
- Traseul 4B: Autogară – Spital – Kaufland – Autogară

Principalele caracteristici ale traseelor reprezentate în figura 3.1 sunt centralizate în tabelul următor.

Tabelul 3.1. Traseele propuse – caracteristici tehnice.

Traseul	Traseul 1 / 1B	Traseul 2 / 2B	Traseul 3 / 3B	Traseul 4 / 4B
Parametrul				
Lungime [km]	15,735 / 13,633	23,235 / 24,892	15,124 / 19,078	6,474 / 6,264
Număr de stații	24 / 15	28 / 26	20 / 25	15 / 15
Lungimea medie a interstației [m]	684,14 / 973,78	724,25 / 995,68	796,00 / 794,91	462,42 / 447,42
Durata parcursului [h:min]	00:52 / 00:50	01:12 / 1:27	00:49 / 1:17	00:21 / 0:21

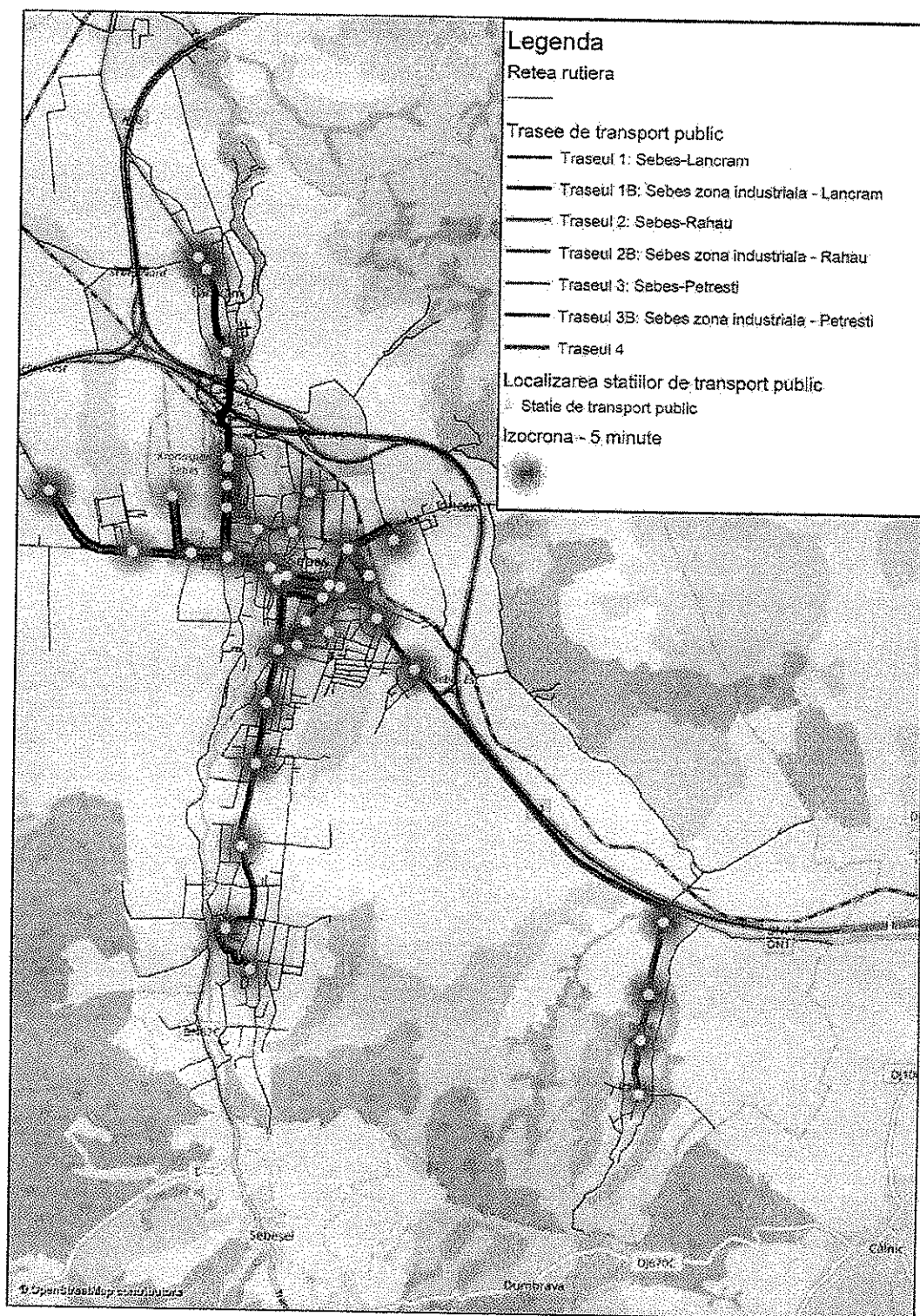


Figura 3.1. Traseele de transport public și stațiile propuse.



4. MODALITĂȚI DE ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC

4.1. Prevederi legislative

Cadrul legal aplicabil pentru atribuirea Serviciilor de Transport Public și pentru un Contract de Servicii Publice care se conformează reglementărilor Uniunii Europene se structurează pe două niveluri conectate: European și Național.

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene este **Regulamentul (CE) Nr. 1370/ 2007** al Parlamentului European și Consiliului din 23 Octombrie 2007 privind serviciile de transport public, feroviar și rutier, și abrogarea Regulamentelor Consiliului (EEC) Nr. 1191/69 și 1107/70, care a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acest regulament stabilește cadrul pentru atribuirea contractelor de servicii publice și pentru compensarea obligațiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piață internă pentru furnizarea serviciilor de transport public de pasageri. Realizează acest lucru prin completarea normelor generale privind achizițiile publice și stabilește condițiile în care plata compensării poate fi considerată compatibilă cu piața internă și scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/ 2007, care este direct și integral aplicabil și în România.

În ceea ce privește nivelul național, prezentul Studiu de Oportunitate se concentrează pe prevederile legale relevante privind organizarea și contractarea serviciilor de Transport Public. Cu toate acestea, întreaga legislație națională este avută în vedere și respectată, inclusiv Codul Civil al României și Legea 273/2006 privind Finanțele Publice Locale.

În România, există două tipuri de instrumente legislative, structurate după cum urmează:

1. **Legislația națională**, care include Legile, Ordonanțele, Regulamentele Naționale, Ordinele Ministrului, etc., toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel național;



2. **Reglementări locale**, care includ Hotărâri ale Consiliului Local, toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel local.

La nivel național, principala lege aplicabilă este **Legea serviciilor comunitare de utilități publice Nr. 51/ 2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare**. În ceea ce privește legislația specializată, legea privind **Serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale Nr. 92/ 2007, cu modificările și completările ulterioare** stabilește cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanțarea și controlul prestării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, țări și în asociații de dezvoltare intercomunitară. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entitățile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este Ordinul A.N.R.S.C. 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.

La nivel local, reglementările sunt aprobate de către *Consiliile Locale* sau *Consiliile Județene* și sunt aplicabile pe zona lor administrativ-teritorială.

În România, Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice stipulează faptul că gestiunea Serviciilor de Transport Public se poate face în două modalități:

- **Gestiune Directă** (care include Atribuirea Directă ca variație);
- **Gestiune Delegată** (care include Atribuirea Directă NUMAI pentru contracte de valoare mică, de exemplu mai puțin de 30.000 Euro, și proceduri competitive pentru toate celelalte contracte de servicii publice).

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care *unitățile administrativ-teritoriale își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea / prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora*.

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ -



teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

Atribuirea Directă, în cazul Gestiunii Directe, se face prin intermediul unui Contract de Servicii Publice.

În conformitate cu prevederile Legii 51/2006, gestiunea serviciului de transport public local prin atribuirea directă a unui Contract de Servicii Publice se poate face către **Societăți cu capital social deținut în totalitate de autoritate** – printr-un Contract de Servicii Publice (denumit în legislația națională contract de delegare a gestiunii).

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local și a Caietului de sarcini pentru efectuarea serviciului de transport public local, aprobate prin hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Sebeș.

Atribuirea Directă a unui Contract de Servicii Publice este tratată în Lege drept o variație a modalității de Gestiune Directă, în cadrul căreia o Autoritate Publică are dreptul de a atribui direct un Contract de Servicii Publice unui operator, dacă sunt întrunite în mod cumulativ anumite condiții, după cum urmează:

- a) Autoritatea exercită control direct și influență dominantă asupra repectivului operator, aceleași pe care le-ar avea asupra unuia dintre propriile sale departamente în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul prestează NUMAI servicii destinate a servi interesul general al ariei acoperite de către autoritate;
- c) Capitalul social al acesteia este deținut în totalitate de către autoritate / membrii A.D.I., aportul privat la capitalul social fiind exclus în mod specific.

O prevedere specială din capitolul privind Administrarea Directă din lege (Art. 28 2²) stipulează că atribuirea directă a Serviciilor de Transport Public Local va fi efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007. Prevederea permite aplicarea Regulamentului (CE) 1370/2007 în cazul Atribuirii Directe.



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. 99/2016 privind achizițiile sectoriale 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 51/2006.

4.2. Analiza comparativă privind operarea

Scenariul I. Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local

În cazul în care se ia în considerare varianta de a atribui serviciul de transport public local prin curse regulate prin gestiune directă prin înființarea unui serviciu public, etapele de constituire a unei structuri proprii, de autorizare, dotare și apoi delegare a gestiunii, ar necesita atât timp foarte lung, cât și fonduri suplimentare.

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și pe cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local. În plus, această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Pentru îndeplinirea tuturor cerințelor, este necesară realizarea unei investiții foarte mari în achiziționarea de spații necesare pentru realizarea sau închirierea unui garaj pentru autobuze pe raza municipiului, realizarea unei stații de inspecție tehnică periodică și a unui atelier de reparații. În cazul în care s-ar opta pentru achiziționarea de servicii de acest tip



de la terți, costurile de funcționare ar crește foarte mult, ceea ce ar duce ori la creșteri de tarife, ori la creșteri ale valorii compensației.

Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.	- Este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment (implicit este necesară obținerea avizului de la Agenția Națională a Funcționarilor Publici). - Dificil de gestionat în paralel cu direcțiile/ serviciile existente în structura aparatului de specialitate a Primarului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarifyare; - Nu se acordă compensații.	- Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate; - Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.
Procedurale	- Nu se realizează nicio procedură de atribuire.	
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarify	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	- Necesitatea angajarea de personal cu specializare în domeniul tehnic, care să asigure operarea serviciului de transport.
Mediu - Nivel CO₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact



Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni. Societatea se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.

De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2¹, 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: deținerea calității de acționar/ asociat unic al operatorului; desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

Sarcinile îndeplinite de Sositete sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active Societății, astfel încât aceasta să poată îndeplini sarcini municipale. În cazul în care Societatea efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensăției pentru serviciul public.

Societatea descrisă mai sus poate fi considerată Operator intern în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Societatea care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui Operator intern prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei Societăți este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local⁴.

⁴ Model contract cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane este publicat în Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr. 131/1401/17.04.2019.



În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

Efect financiar net =	Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public
	-
	Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	-
	Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	+
	Un profit rezonabil

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este



prevazut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator intern conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, alin. (2[^]1) din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

- Operatorul de transport public local să fie înființat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local
- Autoritatea publică să fie unicul acționar al Operatorului de transport
- Autoritatea publică să exercite controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere;
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
 - participarea la capitalul social este 100%;
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății.

Aceste obligații sunt conforme și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

Condiția obligatorie care va trebui îndeplinită de Operator este de a nu participa la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara autorității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.



Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifar - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarifar; - Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.	- Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.
Procedurale	- Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.	- Necesită avizul Consiliului Concurenței
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarifar	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	
Mediu - Nivel CO₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

Prin atribuirea directă către o societate asupra căreia autoritatea locală exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente, se va putea asigura continuitatea activității de transport concomitent cu dezvoltare calitativă și cantitativă a serviciului oferit către populație. În condițiile existenței unui operator care să respecte toate prevederile legislative menționate mai sus, Municipiul Sebeș poate alege această modalitate de delegare și înzestrarea operatorului cu necesarul de autobuze și infrastructură pentru operarea serviciului de transport public. Astfel de investiții sunt eligibile a se realiza prin accesarea de finanțări din fonduri externe nerambursabile precum Planul Național de Redresare și Reziliență, Programul Operațional Regional Centru 2021-2027 sau prin accesare de fonduri disponibile la nivelul instituțiilor financiare internaționale – BERD.

În ceea ce privește cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007, Municipiul Sebeș a publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene anunțul Nr. JO/S S240 10/12/2021 634009-2021-RO, în care se regăsesc informații referitoare la numele și adresa autorității contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.



Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator intern. O astfel de entitate poate fi o societate cu capital privat sau o societate cu acționariat public care nu a făcut obiectul unei atribuirii directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu autoritatea locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciul public.

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să clarifice următoarele aspecte:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.



Operatorul privat se selectează în baza unei proceduri de atribuire reglementată de Legea 99/ 2016 (de tip licitație deschisă sau procedură simplificată, după caz), organizată de autoritatea publică locală.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro, respectiv la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca valoarea compensației acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a traseelor de pe raza Municipiului Sebeș.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă se oferă posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu și posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului. Totuși, trebuie avut în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar unele din traseele necesare a fi operate nu sunt profitabile, ceea ce ar putea duce la excluderea unor trasee prin neprezentarea operatorilor la licitarea unor astfel de trasee. De asemenea, operarea fiind realizată de diferiți transportatori, va fi foarte greu de realizat un sistem integrat de ticketing și chiar dacă se va impune utilizarea unui astfel de sistem, va fi foarte greu să se realizeze o împărțire corectă a veniturilor realizate, indiferent dacă sistemul de ticketing va fi ales unul pe număr de kilometri, pe număr de călătorii sau orice alt sistem.

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului, și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va constitui o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.



Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Compensațiile pot fi reduse substanțial față de nivelul actual.	- Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații; - Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare.
Procedurale		- Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categori de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale; - Impact social favorabil.	
Mediu - Nivel CO ₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

Principalul dezavantaj al acestei soluții este acela că UAT Municipiul Sebeș are un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei societăți al cărei acționariat este reprezentat în proporție de 100% de Municipiul Sebeș. Funcționarea unei societăți comerciale cu acționariat privat nu poate fi extrasă din mediul concurențial în care își desfășoară activitatea. Totodată, strategiile de dezvoltare a sistemului de transport local vizate de administrația publică, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate, întrucât Municipiul Sebeș urmărește interesul public, iar operatorul privat urmărește interesul propriu de maximizare a profitului.

Având în vedere principalele caracteristici specifice scenariilor analizate se concluzionează că gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține



avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, în special din cauza inexistenței unei modalități de control al autorității publice asupra operatorului.

Gestiunea directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local (compartiment/ serviciu) presupune reorganizarea aparatului de specialitate al Primarului din cadrul UAT Municipiul Sebeș, acțiune pentru care este necesară obținerea acordului Agenției Naționale a Funcționarilor Publici și derularea unui proces anevoios de recrutare și angajare a personalului de specialitate.

În ceea ce privește gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern, Municipiul Sebeș 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.

Din analize privind modalitățile posibile de gestiune a serviciului, respectiv avantajele și dezavantajele fiecărei soluții, rezultă că gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern este cea mai avantajoasă pentru autoritatea publică locală Municipiul Sebeș. Aplicarea acestei soluții este condiționată de existența unei societăți comerciale cu capital social integral al unității administrativ-teritoriale Municipiul Sebeș.

În acest scenariu, Municipiul Sebeș va fi implicat în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economico-financiar, procedural și social. Astfel, UAT Municipiul Sebeș prin autoritatea deliberativă își păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public de transport persoane la nivelul unității administrativ-teritoriale, precum și dreptul de a supraveghea și controla modalitatea de desfășurare a serviciului, deținând control și influență dominantă asupra operatorului în ceea ce privește organizarea și funcționarea acestuia.

4.3. Motive de ordin legal, economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

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 îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al Municipiului Sebeș, conform strategiei aprobate prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sebeș.



Motive de ordin legislativ

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, și anume la articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la articolul 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, respectiv autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea directă, cel puțin a informațiilor referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. Această cerință este îndeplinită pentru Municipiul Sebeș.

Potrivit Legii nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei societăți nou înființate sau create prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral de către autoritatea publică (Operator Intern). Societățile municipale sunt considerate Operatori interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator își va păstra statutul de operator intern atât timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Societățile municipale care nu sunt operatori interni pot participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o societate cu capital privat.

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui operator intern prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Motive de ordin economic

- Organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- Municipiul Sebeș monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local;



- Puterea de cumpărare a populației este limitată, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
- Transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială necesară a fi subvenționată, deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de către călători, costurile înregistrând valori mari;
- Realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract;
- Operatorul asigură furnizarea de date Municipiului Sebeș și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor, a verificării și evaluării funcționării, precum și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin social și de mediu

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluare fonică și vibrații, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori, alte componente). Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului, cel mai facil de perceput este poluarea fonică pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea aerului.

Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport, se regăsește neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe, precum și percepția privind statutul social oferit mijlocului de transport utilizat: automobilul este considerat modern, iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și de limitarea în mod conștient a utilizării automobilului, deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

Municipiul Sebeș monitorizează necesitatea de transport și asigurarea acoperirii cu transport public local prin curse regulate a întregii reze administrativ-teritoriale, ținând cont de caracterul social al serviciului de transport public local. Criteriile obiective și recunoscute din punct de vedere economic de Municipiul Sebeș pentru măsurarea realizării indicatorilor de performanță, pot fi reprezentative pentru o gestiune satisfăcătoare, în condițiile infrastructurii încredințate operatorului.

Realizarea serviciului de transport public local de persoane, printr-un contract de delegare a gestiunii, atribuit direct unui operator intern, ar menține controlul municipiului asupra funcționării serviciului, s-ar putea moderniza infrastructura și eficientiza operatorul prin



realizarea de investiții de către UAT – accesarea Fondurilor Europene – și concesionarea bunurilor de retur (de exemplu, achiziționarea de autobuze noi, moderne, ecologice sau alte intervenții în infrastructură).

4.4. Ajutor de stat – Îndeplinirea condițiilor Altmark

În majoritatea cazurilor, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privați, nu pot fi furnizate în condiții acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensații pentru serviciu public. Această compensație este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activități economice. În 2003, Curtea de Justiție a clarificat că o astfel de compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepția cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

Astfel, transmiterea în administrare pe durata derulării contractului de servicii reprezintă ajutor de stat compatibil cu piața internă, conform legislației române și a celei europene.

4.5. Fundamentarea atribuirii directe

Conform art. 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local al Municipiului Sebeș are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce îi revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local al Municipiului Sebeș adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local al Municipiului Sebeș constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

Consiliul Local, care va avea reprezentanți numiți în Consiliul de Administrație al operatorul de transport intern, exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale



Consiliului Local, prin care monitorizează, urmărește modul de ducere la împlinire a contractelor de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere ale operatorului de serviciu care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea acestuia.

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 140/2017 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local al Municipiului Sebeș urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Municipiul Sebeș prin atribuire directă, către un operator intern înființat de Consiliul Local al Municipiului Sebeș în calitate de asociat unic, asupra căruia Consiliul Local exercită funcția de control.

Operatorul intern va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale Municipiul Sebeș. Operatorul de transport local va fi autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic Municipiul Sebeș. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- Municipiul Sebeș respectă toate prevederile legale în ceea ce privește deținerea unui operator municipal;
- Autoritatea publică deține controlul Operatorului de transport intern;
- Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului intern (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere



- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- participarea la capitalul social este 100%
- influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitatea de asociat unic al societății.
- Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale:
 - art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2, lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii”
 - art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”
- Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative (Hotărârea Altmark):
 - (i) întreprinderea beneficiară este efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public clar definite – există act de încredințare care să includă toate elementele prestării serviciului
Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt prezentate la punctul (i) al condiției Altmark.
 - (ii) parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent
Nivelul compensației este stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, care vor face parte din documentele oficiale de delegare a gestiunii.
Nu va exista risc de supracompensare întrucât parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clause de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.
 - (iii) compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea, în întregime sau în parte, a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil



Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv Compensația nu va depăși efectul financiar net.

Profitul rezonabil este determinat pornind de la rata swap relevantă la care se adăuga 100 de puncte de bază (Atât Decizia Comisiei din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5(7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar); Comisia s-a angajat să furnizeze un instrument online pentru autoritățile publice în scopul determinării ușoare a ratelor swap relevante; Sursa: <http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>).

- (iv) atunci când alegerea întreprinderii care urmează să fie însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic pret pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații

Costurile considerate la prețul pieței corespund unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

- Este respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Astfel, având în vedere toate cele analizate, se consideră oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator intern.

Alegerea modalității de delegare directă către un operator intern, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerabursabile și contribuție de la bugetul local.



5. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

5.1. Aria teritorială

Serviciile de transport public se desfășoară pe teritoriul administrativ al Municipiului Sebeș.

În conformitate cu art. 5 alin. (2) lit. b din Regulamentul CE 1370/2007, operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Sebeș, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

Operatorul, în calitatea sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Municipiului Sebeș.

5.2. Obligația de serviciu public de transport

Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- Operatorul va aplica tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri sau gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local al Municipiului Sebeș, potrivit prevederilor Contractului de delegare a gestiunii;



- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contractul de delegare;
- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de delegare și în legislația Europeană și națională;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în Contractul de delegare.

5.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Operatorul va avea drepturi exclusive care vor permite exploatarea serviciilor de transport public local de călători pe rutele și traseele prevăzute în prezentul studiu, respectiv:

- Va avea dreptul la plata compensației din partea Autorității contractante, în termenii și condițiile prevăzute în contract;
- Va avea dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contract;
- Va avea dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseele atribuite;
- Va avea dreptul de a emite, vinde și controla titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în contract.

5.4. Durata contractului

Prin Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4 alin. (3), durata contractelor de servicii publice cu autobuzul este limitată la 10 ani.

Potrivit Legii Nr. 51/2006 actualizată, art. 32 alin (3) "Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz."



Existența unui contract de servicii publice încheiat în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este obligatorie pentru accesarea de fonduri europene nerambursabile de către autoritatea publică locală, în vederea realizării investițiilor planificate în domeniul transportului public urban.

Având în vedere prevederile actele de reglementare menționate, se propune ca durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători din Municipiul Sebeș să fie de 10 (zece) ani. Totodată, se aduce precizarea că fiind vorba de gestiune directă, autoritatea administrației publice locale va fi obligată ca la 5 ani să întreprindă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, dacă va fi cazul.

Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și Regulamentului CE nr. 1370/2007.

5.5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

Redevența – modul de calcul

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării 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. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

În conformitate cu art. 29, al. 7 din Legea nr. 51/ 2006, operatorii care furnizează/ prestează servicii de utilități publice în regim de gestiune directă au obligația calculării, înregistrării și recuperării amortismentelor mijloacelor fixe aferente acestor servicii prin tarif sau prin preț.

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale. Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului intern s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse (tabelul 5.1).



Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă celor prezentate în analiză, luând în considerare și numărul de elemente ale fiecărui mijloc fix prezentat.

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

Tabelul 5.1. Investiții propuse în sistemul de transport public.

Mijloc fix	Clasa	Valoare de investiție, Lei fără TVA	Perioada de amortizare, ani*	Valoare amortizare anuală, Lei (2024-2031)	Valoare amortizare anuală, Lei (2032-2033)
Autobuze - 13 bucati	2.3.2.1.3.1	39.000.000,00	8	4.875.000,00	0,00
Sistem de management al transportului public și e-ticketing	3.4	5.000.000,00	15	333.333,33	333.333,33
Infrastructură destinată gestionării mijloacelor de transport public	1.3.1	20.000.000,00	48	416.666,67	416.666,67
Total				5.625.000,00	750.000,00

*Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, Hotărârea nr. 2139/2004.

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

În conformitate cu H.G. nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice, rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente).

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public la venitul mediu net al unei gospodării:

$$\text{Gradul/rata de suportabilitate (\%)} = \frac{\text{Total factura pe lună}}{\text{Venitul mediu}} \times 100$$

Unde:



Total factura pe lună - cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public (considerând în medie 2,87 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Venitul mediu – venitul mediu net la nivelul unei gospodării (considerând venitul mediu net al unei persoane din Regiunea Centru în valoare de 2175,53 Lei, în acord cu datele publicate de INS, baza de date Tempo Online pentru anul 2020 și numărul mediu de 2,87 persoane/ gospodărie în Municipiul Sebeș);

Ținând seama de relația de calcul de mai sus și de valorile parametrilor considerați, rezultă că rata de suportabilitate pentru serviciul de transport public local din Municipiul Sebeș este de 3,68%.

Această valoare este comparabilă cu cea recomandată în Strategia națională privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice pentru transportul public local, respectiv 3%.

În acest context, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (5.625.000,00 lei/ an), se consideră oportun ca în calculul redevenței să se recurgă la aplicarea unei limite de până la 3,68% reprezentată de gradul de suportabilitate al populației.

Este important de subliniat faptul că nivelul propus al redevenței trebuie determinat astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Sebeș, se propune o redevență de 207.000,00 lei/ an pentru perioada 2024-2031, respectiv de 27.600,00 pentru ultimii doi ani ai contractului, atunci când se încheie perioada de amortizare a autobuzelor (tabelul 5.2), valoare fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe necesare pentru operarea serviciului, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate de Autoritate către Operator.

Valorile prezentate mai sus sunt estimate de consultant pe baza planului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea și sistemului de transport public.

Tabelul 5.2. Redevența estimată în cadrul contractului.

Anul	Valoare mijloace fixe date în administrare, Lei	Valoare amortizare, Lei/ an	Gradul/ rata de suportabilitate	Valoare redevența care va fi plătită, Lei/ an
2024	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2025	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00



Anul	Valoare mijloace fixe date în administrare, Lei	Valoare amortizare, Lei/ an	Gradul/ rata de suportabilitate	Valoare redevența care va fi plătită, Lei/ an
2026	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2027	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2028	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2029	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2030	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2031	64.000.000,00	5.625.000,00	3,68%	207.000,00
2032	64.000.000,00	750.000,00	3,68%	27.600,00
2033	64.000.000,00	750.000,00	3,68%	27.600,00

Costuri, modalități de alocare a costurilor

Costurile pentru operarea serviciului au fost structurate considerând categoriile de cheltuieli prevăzute în Ordinul nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane:

- I. Cheltuieli materiale
- II. Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații
- III. Cheltuieli cu salariile personalului
- IV. (I+II+III) Cheltuieli de exploatare
- V. Cheltuieli financiare
- VI. (IV+V) Total cheltuieli

Estimările privind valorile anuale specifice fiecărei categorii de cheltuieli în perioada de 01.01.2024-31.12.2033 sunt prezentate în cele ce urmează.

Conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, Contractul de servicii publice și normele generale stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

În acord cu prevederile Ordinului nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de



persoane, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 365 din 10 mai 2019, structura cheltuielilor aferente efectuării serviciului de transport public local ținând cont de cheltuielile de exploatare pentru efectuarea serviciului (cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului) și de cheltuielile financiare.

Valorile anuale ale costurilor estimate pentru funcționarea serviciului de transport public local pe teritoriul Municipiului Sebeș sunt centralizate în tabelul următor. Acestea corespund unui parcurs mediu de 541.914 km/an, calculat în acord cu programul de circulație planificat.

Variația anuală a costului mediu pe km, de la 9,59 lei/ km în anul 2024, la 13,37 lei/ km în anul 2033 este generată de infrastructura și mijloacele de transport considerate, precum și de indexarea cheltuielilor cu rata inflației de 4,2%/ an (proгноză BNR).

Tabelul 5.3. Cheltuieli de operare.

Elemente de cheltuieli	Anul					
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cheltuieli materiale	1103875,88	1150238,67	1198548,70	1248887,74	1301341,02	1355997,34
Energie electrică	822625,88	857176,17	893177,57	930691,03	969780,05	1010510,81
Service auto (întreținere-reparații)	112500,00	117225,00	122148,45	127278,68	132624,38	138194,60
Alte cheltuieli materiale	168750,00	175837,50	183222,68	190918,03	198936,59	207291,93
Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații	292800,00	296403,60	300158,56	304071,22	308148,21	312396,44
Inspekția tehnică periodică	10400,00	10836,80	11291,95	11766,21	12260,39	12775,33
Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie	65000,00	67730,00	70574,66	73538,80	76627,43	79845,78
Asigurarea persoanelor transportate și a bagajelor	3900,00	4063,80	4234,48	4412,33	4597,65	4790,75
Licență comunitară	6500,00	6773,00	7057,47	7353,88	7662,74	7984,58
Redevanță	207000,00	207000,00	207000,00	207000,00	207000,00	207000,00
Cheltuieli cu salariile personalului	3570480,00	3720440,16	3876698,65	4039519,99	4209179,83	4385965,38
Salarii	3570480,00	3720440,16	3876698,65	4039519,99	4209179,83	4385965,38
Cheltuieli de exploatare	4967155,88	5167082,43	5375405,91	5592478,95	5818669,06	6054359,16
Cheltuieli financiare	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total cheltuieli	4967155,88	5167082,43	5375405,91	5592478,95	5818669,06	6054359,16
Profit	231966,18	241302,75	251031,46	261168,77	271731,85	282738,57
Valoare totală servicii de transport	5199122,06	5408385,18	5626437,37	5853647,72	6090400,91	6337097,73
Număr total de km planificați anual	541914,29	541914,29	541914,29	541914,29	541914,29	541914,29
Tarif mediu (lei/ km)	9,59	9,98	10,38	10,80	11,24	11,69



- continuare

Elemente de cheltuieli	Anul			
	2030	2031	2032	2033
Cheltuieli materiale	1412949,22	1472293,08	1534129,38	1598562,81
Energie electrică	1052952,26	1097176,25	1143257,65	1191274,47
Service auto (întreținere-reparații)	143998,77	150046,72	156348,68	162915,32
Alte cheltuieli materiale	215998,19	225070,11	234523,05	244373,02
Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații	316823,08	321435,65	146841,94	151850,10
Inspekția tehnică periodică	13311,89	13870,99	14453,57	15060,62
Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie	83199,30	86693,67	90334,80	94128,86
Asigurarea persoanelor transportate și a bagajelor	4991,96	5201,62	5420,09	5647,73
Licență comunitară	8319,93	8669,37	9033,48	9412,89
Redevență	207000,00	207000,00	27600,00	27600,00
Cheltuieli cu salariile personalului	4570175,93	4762123,32	4962132,50	5170542,07
Salarii	4570175,93	4762123,32	4962132,50	5170542,07
Cheltuieli de exploatare	6299948,23	6555852,05	6643103,82	6920954,98
Cheltuieli financiare	0,00	0,00	0,00	0,00
Total cheltuieli	6299948,23	6555852,05	6643103,82	6920954,98
Profit	294207,58	306158,29	310232,95	323208,60
Valoare totală servicii de transport	6594155,81	6862010,34	6953336,77	7244163,58
Număr total de km planificați anual	541914,29	541914,29	541914,29	541914,29
Tarif mediu (lei/ km)	12,17	12,66	12,83	13,37

Cheltuielile cu energia electrică consumată de mijloacele de transport public au fost determinate considerând un consum mediu de 1,1 kWh/ km (conform publicațiilor de specialitate <https://traficmedia.ro/consum-mediu-de-11-kwh-km/>), respectiv tariful mediu pe durata contractului de 1,38 lei/ kWh (conform tarifelor publicate pe piața de furnizorii de energie pentru regiunea Transilvania Sud [https://www.enel.ro/content/dam/enel-ro/2021/tarife/Tarife SU casnici H1 2022.pdf](https://www.enel.ro/content/dam/enel-ro/2021/tarife/Tarife%20SU%20casnici%20H1%202022.pdf)).

Cheltuieli cu salariile personalului au fost determinate pentru o structură a operatorului conform organigramei prezentate în figura 5.1, considerând pentru fiecare categorie de angajați salariile unitare brute lunare prezentate în tabelul 5.4. Acestea corespund anului 2024. Pentru următoarea perioadă s-a aplicat rata inflației de 4,2%/ an conform estimărilor publicate de BNR (<https://www.bnr.ro/Proiectii-BNR-22694-mobile.aspx>).

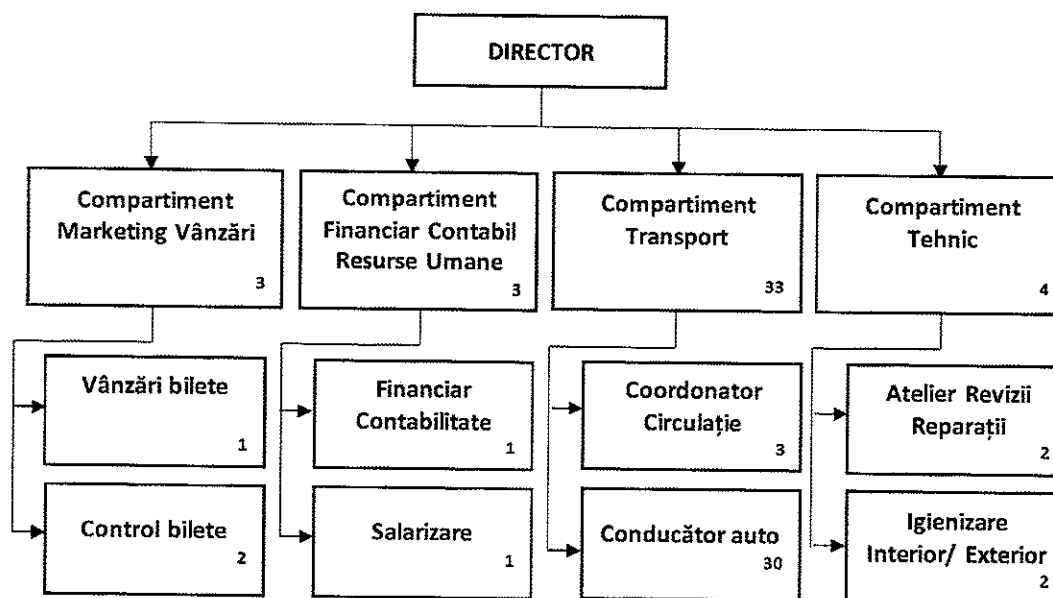


Figura 5.1. Structura de personal a operatorului de transport.

Tabelul 5.4. Cheltuieli cu salariile personalului.

Postul	Nr. salariați	Salariul brut lunar, Lei	Salariul brut anual, Lei
Director general	1	11440	137.280
Director financiar-contabil	1	10500	126.000
Salarizare	1	6800	81.600
Financiar contabilitate	1	6800	81.600
Vânzări bilete	1	3200	38.400
Control bilete	2	3200	76.800
Coordonator circulație	3	8000	288.000
Conducător auto	30	7000	2.520.000
Personal atelier revizii reparații	2	6000	144.000
Personal igienizare interior/exterior	2	3200	76.800
Total	44	297.540	3.570.480



Profitul rezonabil

Profitul rezonabil al Operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator.

Atât Decizia Comisiei Europene C (2011) 9380 din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public, fac referire la ratele SWAP în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5 (7) din Decizie și paragrafele 36 și 38 din Cadrul comunitar).

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la Rata SWAP relevantă. Rata SWAP pentru perioada 01.01.2022 – 30.06.2022 pentru 10 ani este de 3,67 (tabelul 5.5). Prin urmare, profitul rezonabil aplicabil pentru o perioadă de 10 ani este de 4,67 %.

Tabelul 5.5. Ratele SWAP aplicabile în intervalul 01.01.2022 – 30.06.2022.

Ratele swap valabile de la 01.01.2022 la 30.06.2022

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	-0.49	-0.39	-0.29	-0.22	-0.15	-0.09	-0.02	0.04	0.10	0.16
BGN	0.00	0.10	0.20	0.27	0.34	0.40	0.47	0.53	0.59	0.65
CZK	2.90	3.00	2.97	2.90	2.84	2.78	2.70	2.63	2.57	2.53
DKK	-0.15	-0.08	0.00	0.07	0.13	0.19	0.25	0.31	0.37	0.42
HRK	0.26	0.36	0.46	0.53	0.60	0.66	0.73	0.79	0.85	0.91
HUF	2.82	3.16	3.32	3.39	3.43	3.47	3.49	3.52	3.54	3.57
RON	3.03	3.18	3.23	3.28	3.34	3.40	3.46	3.54	3.61	3.67
PLN	1.61	2.01	2.22	2.32	2.39	2.43	2.45	2.48	2.50	2.54
SEK	0.04	0.18	0.32	0.44	0.54	0.63	0.70	0.76	0.82	0.87
GBP	0.59	0.88	1.00	1.04	1.07	1.08	1.10	1.11	1.13	1.15
ISK	2.79	3.06	3.62	3.94	4.22	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
NOK	1.08	1.41	1.58	1.67	1.72	1.76	1.78	1.80	1.81	1.83
CHF	0.68	0.56	0.45	0.35	0.26	0.17	0.09	0.01	0.05	0.11

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg
Swap rates are based on average of daily observations (px_mid) from 01.09.2021 to 30.11.2021 excluding non-trading days

<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>

Nivelul profitului rezonabil va fi stabilit anual, pe baza Ratei SWAP pentru România, dată publicității de Comisia Europeană pe site-ul https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_ro. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.



Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator.

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

- i. venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- ii. 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 mașini, 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.);
- iii. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare;
- iv. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc..

În cazul de față au fost considerate veniturile din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie și din diferențele de tarif percepute pentru categoriile de utilizatori pentru care se acordă reduceri sau gratuități.

Titlurile de călătorie propuse pentru transportul public de călători în Municipiul Sebeș sunt următoarele:

- Bilet 1 călătorie: 4 lei
- Abonament integral - 1 traseu: 200 lei
- Abonament 7 zile - 1 traseu: 56 lei
- Abonament 15 zile - 1 traseu: 110 lei
- Abonament 21 zile - 1 traseu: 168 lei
- Abonament integral - toate traseele: 480 lei
- Abonament 7 zile - toate traseele: 110 lei
- Abonament 15 zile - toate traseele: 220 lei
- Abonament 21 zile - toate traseele: 350 lei



Politica socială care va fi aplicată pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Sebeș este adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități la transportul public sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 5.6. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public.

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veterani de război, invalidi și văduve de război	100%	200 / 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalidilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare
Eroi, martiri ai Revoluției din Decembrie 1989	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare
Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Decret-Lege nr. 118/1990, ***republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare
Donatori de sânge, în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat	50%	100/ 240 (1 traseu/ toate traseele)	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge art. 11 lit. c);
Elevi (elevii din învățământul obligatoriu de stat, prescolarii înscriși la gradiniță, clasa pregătitoare, clasele I- VIII, elevii din învățământul liceal, al școlilor profesionale și de ucenici înmatriculați în unitățile de învățământ acreditate de stat,	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art. 84 alin. 1);



Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
particular sau confesional			
Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale și cei instituționalizați, pe tot parcursul anului calendaristic. Elevii trebuie să frecventeze o unitate de învățământ acreditată de stat, particulară sau confesională și să aibă vârsta maximă 26 de ani.	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art. 84 alin. 2 și art. 205 alin.2); Anexa 1 pct.1 din Ordin 4055/1996; Codul Civil-art.499 obligația de întreținere
Pensionarii cu domiciliul în Municipiul Sebeș a căror pensie este mai mică de 1600 Lei/ lună	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 92/2007, OUG 57/2019; HCL aprobare a prezentului contract de delegare
Persoane cu handicap grav și accentuat, însoțitori și asistenți personali ai acestora	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare
Persoanele cu handicap grav și accentuat; Însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora; Însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora; Însoțitorii acizuiților cu handicap auditiv și mintal accentuat, în prezența acestora; Asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav; Asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat	100%	200/ 480 (1 traseu/ toate traseele)	Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale (art. 17 alin. 1 lit. o) și alin. 2); Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată (art. 23)



Legitimațiile gratuite vor fi valabile numai însoțite de un act de identitate. De asemenea, copiii în vârstă de până la 5 ani, însoțiți, călătoresc gratuit. Abonamentele și legitimațiile gratuite de călătorie se prezintă pentru verificare controlorului.

Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei a călători cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil (bilet, abonament, legitimație gratuită) sau refuzul de a prezenta organelor de control titlul respectiv de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04.2007 - Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale).

Estimarea veniturilor pentru fiecare an de contract a fost realizată pe baza datelor statistice înregistrate în perioada 2016-2021 și totodată ținând seama de prognozele realizate în Studiul de trafic realizat în anul 2022.

Acestea reprezintă deplasări pentru care se utilizează drept titlul de călătorie biletul, cât și abonamentele disponibile în structura tarifară, luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât și de către persoanele care beneficiază de reduceri sau de gratuități.

Tabelul 5.7. Număr călătorii atrase de sistemul de transport public.

Anul	Călătorii									
	Total	Bilete	Abonamente nominal un traseu				Abonamente nominal toate traseele			
			Integral	7 zile	15 zile	21 zile	Integral	7 zile	15 zile	21 zile
2024	359555	89889	125844	10787	7191	3596	111462	3596	3596	3594
2025	370273	74055	129596	11108	7405	3703	114785	3703	3703	22215
2026	385084	77017	134779	11553	7702	3851	119376	3851	3851	23104
2027	400487	80097	140170	12015	8010	4005	124151	4005	4005	24029
2028	412501	82500	144375	12375	8250	4125	127875	4125	4125	24751
2029	422814	84563	147985	12684	8456	4228	131072	4228	4228	25370
2030	433384	86677	151684	13002	8668	4334	134349	4334	4334	26002
2031	444219	88844	155477	13327	8884	4442	137708	4442	4442	26653
2032	455324	91065	159363	13660	9106	4553	141150	4553	4553	27321
2033	466708	93342	163348	14001	9334	4667	144679	4667	4667	28003

În acord cu numărul de călătorii efectuate utilizând fiecare tip de titlu de călătorie, s-a determinat valoarea anuală a veniturilor pe care le va încasa operatorul din activitatea de transport (tabelul 5.8).



Tabelul 5.8. Venituri anuale generate de sistemul de transport public.

Anul	Venituri, Lei/an									
	Total	Bilete	Abonamente nominal un traseu				Abonamente nominal toate traseele			
			Integral	7 zile	15 zile	21 zile	Integral	7 zile	15 zile	21 zile
2024	1.684.610	359556	399600	40264	26400	13440	771840	23980	23980	25550
2025	1.791.372	296220	411400	41496	27170	13776	794880	24640	24640	157150
2026	1.863.566	308068	427800	43120	28270	14448	827040	25630	25740	163450
2027	1.937.826	320388	445000	44856	29370	14952	860160	26730	26620	169750
2028	1.995.906	330000	458400	46200	30250	15456	885600	27500	27500	175000
2029	2.045.790	338252	469800	47376	31020	15792	907680	28160	28160	179550
2030	2.096.998	346708	481600	48552	31790	16128	930720	28930	28820	183750
2031	2.149.246	355376	493600	49728	32560	16632	953760	29590	29700	188300
2032	2.203.364	364260	506000	51016	33440	16968	977760	30360	30360	193200
2033	2.258.388	373368	518600	52248	34210	17472	1002240	31130	31020	198100

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe serviciului de transport public local, care nu fac obiectul delegării de gestiune.

Municipiul Sebeș va stabili tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru serviciile de transport public prestate în baza Contractului de Servicii Publice.

Compensația - modul de calcul

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Autoritatea contractantă va plăti Operatorului compensație pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public, calculată după următoarea formulă:



$$C = CE - V + Pr$$

Unde:

- C reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public
- CE reprezintă Cheltuielile totale eligibile
- Pr reprezintă Profitul rezonabil
- V reprezintă Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

Valoarea estimată a compensației pentru fiecare an al contractului este precizată în tabelul de mai jos.

Tabelul 5.9. Compensația anuală asociată serviciului de transport public.

Nr. Crt.	Indicator	Anul					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu ofertat/aplicat)	4.967.155,88	5.167.082,43	5.375.405,91	5.592.478,95	5.818.669,06	6.054.359,16
II	Profit rezonabil Pr (4,67% din CE)	231.966,18	241.302,75	251.031,46	261.168,77	271.731,85	282.738,57
III	Venituri totale V, din care:	1.684.610,00	1.791.372,00	1.863.566,00	1.937.826,00	1.995.906,00	2.045.790,00
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	1.684.610,00	1.791.372,00	1.863.566,00	1.937.826,00	1.995.906,00	2.045.790,00
	Alte venituri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IV	Compensația C (I + II - III), din care:	3.514.512,06	3.617.013,18	3.762.871,37	3.915.821,72	4.094.494,91	4.291.307,73
	Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților	312.000,00	337.440,00	364.800,00	394.560,00	427.200,00	462.720,00



- continuare

Nr. Crt.	Indicator	Anul			
		2030	2031	2032	2033
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu ofertat/aplicat)	6.299.948,23	6.555.852,05	6.643.103,82	6.920.954,98
II	Profit rezonabil Pr (4,67% din CE)	294.207,58	306.158,29	310.232,95	323.208,60
III	Venituri totale V, din care:	2.096.998,00	2.149.246,00	2.203.364,00	2.258.388,00
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	2.096.998,00	2.149.246,00	2.203.364,00	2.258.388,00
	Alte venituri	0,00	0,00	0,00	0,00
IV	Compensația C (I + II - III), din care:	4.497.157,81	4.712.764,34	4.749.972,77	4.985.775,58
	Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților	501.120,00	543.360,00	589.440,00	639.840,00

Valorile sunt prognozate la data realizării studiului de oportunitate, acestea fiind supuse actualizărilor periodic, atât pe baza datelor obținute după finalizarea procedurilor de achiziție a mijloacelor fixe menționate în programelor de investiții din contract cât și pe baza auditurilor tehnico-economice și a aprobării de către Autoritatea contractantă a unor nivele de cost/km diferite, ca urmare a evoluției elementelor de cost. De asemenea, modificarea politicii tarifare va duce la modificarea valorii compensației.

5.6. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea contractantă, iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, în funcție



de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea contractantă.

Pentru monitorizarea acestora, s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

- numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
- numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
- numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la punctele anterioare;
- numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic, comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
- numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numărul de reclamații justificate;
 - b) numărul de reclamații rezolvate;
 - c) numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
- numărul autovehiculelor cu normă de depoluare Euro 6 / electrice, raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
- vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
- despăgubirile plătite de către operatorii de transport / transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
- numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
- numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport / transportatorului autorizat.

În cazul în care se consideră alți indicatori de performanță care ar fi relevanți în monitorizarea calității operării, indicatorii menționați pot fi îmbunătățiți prin introducerea unora noi.

5.7. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra- sau sub-compensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic, urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidență separată a altor activități desfășurate și alocarea de cota de costuri indirecte și generale asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.



5.8. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractului propus se realizează prin act adițional.

Orice modificare a contractului este rezultatul acordului intervenit între părți, exprimat într-un act adițional. Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță nu este considerată o modificare a contractului.

Modificări unilaterale efectuate de Autoritatea contractantă

Autoritatea contractantă poate modifica unilateral orice parte a contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 60 de zile înainte către Operator.

În cazul în care modificarea unilaterală a contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

Programul de transport poate fi modificat de Consiliul Local al Municipiului Sebeș, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

Modificări solicitate de Operator privind capacitatea serviciului

Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării contractului, necesare reevaluării programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea contractantă.

Alte modificări

În cazul în care orice prevederi ale contractului devin incompatibile cu legislația sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, contractul va fi modificat de părți. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale contractului. Orice deficiențe sau contradicții din contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către părți a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul contractului.



6. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri privind dezvoltarea serviciului de transportului public local din Municipiul Sebeș.

Având în vedere repartiția populației la nivelul ariei de studiu și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, care să deservească centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

- a) potrivit Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 republicată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;
- b) potrivit prevederilor art. 27 alin. (1) din Legea nr. 92/2007, *“În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii”*;
- c) potrivit prevederilor respectiv art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007: *“Operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor eliberate în condițiile legii. Aceștia pot fi: societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale*;
- d) Municipiul Sebeș a parcurs toate demersurile necesare pentru lansarea intenției de delegare către un operator municipal în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, respectiv a transmis anunțul de intenție în data de 07.12.2021, având număr de înregistrare JOUE: JO/S S240 10/12/2021 634009-2021-RO,



se concluzionează că este oportună soluția gestiunii directe a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul Municipiului Sebeș prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern, al cărui acționar unic este Municipiul Sebeș.

Având în vedere soluția optimă privind modalitatea de gestiune a serviciului de transport public, pentru încheierea contractului de servicii publice, în acord cu reglementările la nivel național și european, se recomandă parcurgerea următoarelor etape:

- Etapa A – înființarea unei societăți comerciale al cărei capital social să fie deținut integral de Municipiul Sebeș, cu activitate principală corespunzătoare clasei CAEN 4931 – Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători, în scopul prestării serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Municipiului Sebeș în calitate de operator intern.
- Etapa B – elaborarea documentațiilor:
 - Întocmirea proiectului de act normativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport;
 - Întocmirea proiectului contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport în conformitate cu prevederile Regulamentului CE nr. 1370/ 2007;
 - Întocmirea Caietului de sarcini al serviciului public de transport;
 - Întocmirea Regulamentului serviciului public de transport;
 - Informarea Instituției Prefectului Județul Alba și a Consiliului Județean Alba cu privire la intenția Municipiului Sebeș de a atribui direct gestiunea serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin curse regulate către un Operator intern, care implică instituirea unor măsuri de sprijin.
- Etapa C – obținerea avizului de la Consiliul Concurenței:
 - Transmiterea către Consiliul Concurenței a solicitării de avizare privind conformitatea, corectitudinea și îndeplinirea obligațiilor prevăzute de legislația europeană în domeniului ajutorului de stat, în acord cu prevederilor art.7 alin. 8 din Ordonanța de Urgență nr.77/2014. Aceasta va fi însoțită de:
 - ✦ Proiectul de act normativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport;
 - ✦ Proiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport în conformitate cu prevederile Regulamentului CE nr. 1370/ 2007;
 - ✦ Caietul de sarcini al serviciului public de transport;
 - ✦ Regulamentul serviciului public de transport;



- ✦ Dovezile informării Instituției Prefectului Județul Alba și Consiliului Județean Alba cu privire la intenția Municipiului Sebeș de a atribui direct gestiunea serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin curse regulate către un operator intern, care implică instituirea unor măsuri de sprijin;
 - ✦ Documente din care se pot extrage informații cu privire la operatorul căruia urmează să i se atribue direct contractul de delegare (Actul constitutiv al societății);
 - ✦ Dovada publicării intenției de atribuire a serviciului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cu cel puțin un an înainte de data atribuirii (Anunțul de intenție JO/S S240 10/12/2021 634009-2021-RO din data de 07.12.2021;
- Etapa D – aprobarea documentației de către Consiliul Local al Municipiului Sebeș;
 - Etapa E – semnarea Contractului privind delegarea gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a Municipiului Sebeș.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

CONSILIER LOCAL RADU ALEXANDRU



SECRETAR GENERAL MUNICIPIUL SEBEȘ

VLAD CRISTINA ELENA