

STUDIU DE OPORTUNITATE

STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA
ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A
SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
PE TERITORIUL COMUNEI ION CREANGĂ,
JUDEȚUL NEAMT

Data:
DECEMBRIE
2025
Versiunea: 1

STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PE TERITORIUL COMUNEI ION CREANGĂ, JUDEȚUL NEAMT

ELABORATOR: SC SPES CONSULTING

Responsabil elaborare studiu: Ec. Vasilică ȚUGUI



Cuprins

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.....	4
Rezumat executiv.....	4
Scopul studiului de oportunitate	4
Metodologia de lucru	5
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL	5
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	7
II.2. Analiza situației existente.....	9
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători.....	9
Infrastructura rutieră	9
Infrastructură feroviară	10
Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL).....	10
Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a билетelor de călătorie, management de trafic)	12
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	12
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA ION CREANGĂ	13
CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	13
III.1. Prevederi legislative	13
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local	18
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	19
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	21
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	22
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public.....	22
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	22
III.8 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport	23
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	23
IV.1. Procedura de delegare a gestiunii	23
IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerintelor de concurență	26
Analiza reglementarilor legale actuale	26
Masurile administrative si mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor	27
Mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor	29
FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM.....	35
Reguli si aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurență in cazul delegării serviciului de transport calatori	40

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Rezumat executiv

Începând cu anul 2022 – A.C. COMUNA ION CREANGĂ a demarat un proiect prin PROGRAMUL PNRR prin care a achiziționat un mijloc de transport electric pentru persoane. Ca și obligație contractuală este necesară înființarea serviciului și delegarea acestuia.

In urma implementarii proiectului, A.C. anticipează următoarele obiective specifice:

1. Rezultat așteptat general 1- Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO₂/ an). Acest rezultat corespunde doar cererii de finanțare analizate
2. Rezultat așteptat general: 2.- Creșterea estimată a numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători construite/ modernizate/ extinse în aria de studiu a proiectului (COMUNA ION CREANGĂ).
3. Rezultat așteptat în funcție de activitățile proiectului 1: Microbuze electrice achiziționate (nr.) = 1buc

Scopul studiului de oportunitate

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

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

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

Metodologia de lucru

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

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



CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

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

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

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

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. În cazul în care traseul transportului pe șină, inclusiv transportul feroviar, depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

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

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

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

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;

g) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

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

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

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

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

Carta de la Leipzig pentru zone Europene Durabile, este un document al statelor membre, întocmit cu participarea largă și transparentă a factorilor europeni interesați, care prevede că o contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport durabil, accesibil și la preț rezonabil, cu legături coordonate către rețelele de transport urbane și regionale. Gestionarea traficului și a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru cicliști și pietoni sunt măsuri de îmbunătățire de prim interes pentru transportul durabil.

Totodată, documentul strategic prevede promovarea unui transport eficient și ieftin, care să reducă progresiv impactul negativ al transportului asupra mediului și să organizeze transportul într-o manieră în care să se reușească integrarea zonelor marginale de centru, ca un tot unitar și adoptarea unor rețele adecvate pentru traficul pietonal și pentru cicliști.

Schema de dezvoltare a Spațiului European spre o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene, Postdam, mai 1999: este un document strategic conceput la nivel european care prevede ca directive pentru sectorul de transport și mediu diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), crearea unui transfer al traficului rutier spre moduri de transport care să afecteze mai puțin mediul, ca de ex. transportul public, bicicleta și deplasarea pe jos. Se impun, de asemenea, diferite inițiative pentru a asigura transportul de o manieră durabilă și sustenabilă.

Declarația de la Toledo: prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile, prin:

prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluante; susținerea unui transport public eficient și ieftin accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice.

Contextul de politici și strategii de la nivel național:

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

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

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

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

II.2. Analiza situației existente

Ion Creangă (în trecut, Brătești și I.C. Brătianu) este o comună în județul Neamț, Moldova, România, formată din satele Averești, Ion Creangă (reședința), Izvoru, Muncelu, Recea și Stejaru.

Comuna Ion Creangă este amplasată pe valea Siretului și pe dealurile Bârladului, cu întinse terenuri arabile și împădurite. Ea are o suprafață de 7.491 ha, dintre care 459 ha intravilan și 7.032 ha extravilan. Este traversată de șoseaua județeană DJ207C, care o leagă spre nord-vest de Horia (unde se termină în DN2) și spre sud-est de Valea Ursului. La Ion Creangă, din acest drum se ramifică șoseaua județeană DJ207D, care duce spre sud la Icușești.

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Ion Creangă se ridică la 4.989 de locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 5.001 locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (93,91%). Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (90,84%), cu o minoritate de romano-catolici (1,92%), iar pentru 6,11% nu se cunoaște apartenența confesională.

Infrastructura rutieră

Drumuri care traversează localitatea: D.J 207 C , D J 207 D . Tip transport călători din alte localități spre UAT: transport rutier de călători.

Stații de oprire/urcare transport din alte localități spre UAT:

- Roman->Cuci; Cuci->Roman (oprește în satele Ion Creangă, Izvoru, Stejaru)
- Vaslui-> Piatra Neamț; Piatra Neamț-^ Vaslui (oprește în satele Ion Creangă, Izvoru , Stejaru),
- Roman -> Vaslui; Roman -> Vaslui (oprește în satele Ion Creangă, Izvoru , Stejaru),
- Roman->Averești; Averești->Roman (oprește în satele Ion Creangă, Izvoru, Averești)
- Roman Mesteacăn; Mesteacăn^ Roman (oprește în satele Ion Creangă, Recea)
- Roman ->Ion Creangă; Ion Creangă-^ Roman (oprește în satul Ion Creangă)
- Roman -> Bătrânești; Bătrânești -> Roman (oprește în satele Ion Creangă, Recea)
- Roman ->Ion Creangă : 5:30, 7:45, 8:50, 9:50, 10:50 , 11:30, 12:30, 13:30

Orarul de sosiri (aproximativ) pentru transportul din alte localități spre UAT:

- Roman ^Cuci: 5:25,07:09, 11:55, 14:25, 16:15 ,
- Cuci-^Roman: 5:55, 6:55, 8:52, 13:52 , 15:52 ,
- Vaslui-^Piatra Neamț: 9:40, 13:41, 16:45,
- Piatra Neamț^ Vaslui: 8:40, 15:40, 18:00,
- Ion Creangă-»Roman: 7:15,8:15, 9:20 , 10:20 , 11:20 , 12:20 , 13:20 , 14:20 ,
- Roman-» Averești : 6:21,5,7:20, 12:20, 14:35, 16:20, 18:20 ,
- Averești^Roman: 5:50,7:20, 8:15, 13:45, 15:40, 17.20,
- Roman -»Mesteacăn : 6:35, 12:50 , 14:30 , 16:35, 18:35,
- Mesteacăn -»Roman: 5:30,7:35, 13:55, 15:45, 17:40,
- Roman-» Bătrânești : 6:40, 13:35, 16:25,
- Bătrânești-»Roman: 6:55, 14:22, 17:30,

Infrastructură feroviară

COMUNA ION CREANGĂ – nu este conectată la infrastructura feroviara.

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

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

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

- **LINIA 1: microbuzul pornește din satul Recea , parcare la șofer Stoica Lucian (satul Recea) și se deplasează pe traseul Str. Șiretului, zona Gorovei, stație „La Movila,,,” stație „ La Cojocarii,,” stație „Școala Recea,,,” stație Cotu- Bălan se deplasează în sat Muncelu , str. Mihai Viteazu cu stație „ La Bancu „ si stație „Troiață „ , spre Școala Ion Creangă (strada I.C.Brătianu) si RETUR. Traseu estimat LINIA 1 de 22 km.**

- **LINIA 2: microbuzul pornește din satul Izvoru** , parcare la șofer Ciurea Ioan , se deplasează spre sat Stejarii, strada Speranței, stație „ Pod la Han „ , stație „Biserică „ , stație „ La poștaș „ , stația „ Troiță pădure „ , continua strada Școlii , sat Izvoru , stație „autobus „ , în continuare , strada 1. C.Brătianu , stație autobus- „Capu dealului „ , stație „ Botez„ , si Școala Ion Creangă si se mai deplasează pe str. Bisericii , static„ bloc ANL„ , sat Ion Creanga , la Școala Ion Creanga si RETUR . **Traseu estimat LINIA 2 de 19 km.**

- **LINIA 3: microbuzul pornește din satul Averești**, parcare la șofer Mandache Petru, se deplasează pe Str. Oancea Averescu cu stație la „ școală Averești „ , stație „la Biserica „ , stație „ La pod Băbușanu „ , stație „ La transformator „ , stație „ autobus- Cotună „ , si continua cu stație intersecție strada Botei, sat Izvoru cu D.I 207 C si stație „ , autobus„ , si continua, str. I.C Brătianu (Ion Creanga) , stație „Capu Dealului, stație .. La Botez„ , si RETUR - **Traseu estimat LINIA 3 de 15 km.**

Sistemul de statii:

1. sat RECEA ,strada Șiretului :
 - La Movilă, nr. 260,
 - La Cojocarii nr.188,
 - Școala Recea nr.63,
 - Cotu - Bălan nr. 34, sat MUNCELU , strada Mihai Viteazul :
 - La Bancu nr. 30,
 - Troiță nr. 6 , sat ION CREANGA ,strada LC.Brătianu :
 - Școala Ion Creangă nr. 93.
 - Stație autobus - Capii dealului nr. 169,
 - La Botez nr. 153.
2. sat ION CREANGA , strada Bisericii , bloc ANL nr. 68 ,
3. sat STEJARII, strada Speranței :
 - Pod la Han nr. 51.
 - La biserică nr. 40,
 - La poștaș nr. 73,
 - Troiță pădure nr. 78,,
4. sat IZVORU ,strada Școlii : Stație autobus nr. 23,
5. sat IZVORU , strada Botei nr. 1, intersecție cu DJ 207 C, sat AVEREȘTI1 , strada Oancea Averescu :
 - Școală Averești nr. 22,
 - La biserică nr.65,
 - La Băbușanu nr. 2,
 - La transformator nr. 1 18,
 - Stație autobus - Cotună nr. 154,

Program:

Traseu de dimineață:

- Recea : Muncelu : Ion Creangă : 06:45

- Izvoru : Stejarii : Ion Creangă : 06:45
- Averești : Izvoru : Ion Creangă : 06:45

Traseu de amiază:

- Ion Creangă : Muncelu : Recea : 11:45
- Ion Creangă : Stejarii : Izvoru : 11:45
- Ion Creangă : Izvoru : Averești : 11:45

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

Spațiu de garare și facilități de întreținere

Odată cu introducerea microbuzelor electrice în sistemul de transport al COMUNEI ION CREANGĂ NU este necesară construirea unui depou care să fie utilizat pentru gararea, încărcarea și întreținerea mijloacelor de transport în comun.

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

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

- ☐ Regulamentul Parlamentului European si al Consiliului nr.1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- ☐ Legea nr. 51/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- ☐ Legea nr.92/2007 – a serviciilor de transport public local.

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

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

13

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

UAT COMUNA ION CREANGĂ – nu are elaborat un Planul de Mobilitate locală.

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

III.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriul UAT COMUNA ION CREANGĂ se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată. Modalitatea de gestiune se stabilește prin hotărâre a Consiliului Local, luată în baza unui studiu de oportunitate, realizat în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale localității, precum și de mărimea și complexitatea serviciului.

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

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și

completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare, care pot fi:

a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;

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

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

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);

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

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

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

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

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

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

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

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

Societățile reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ - teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din legea nr. 51/2006.

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

a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele existente și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

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

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

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

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

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

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

- a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- b) programul de transport;

- c) criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- d) criteriul de atribuire a contractului;
- e) modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- f) valoarea estimată a contractului.

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

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

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

- a) vechimea medie a parcului de microbuze;
- b) clasificarea microbuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a microbuzului;

g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

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

III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local

În cazul **gestiunii delegate**, contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, dacă e cazul.

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

- Regulamentul C.E. nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători;
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

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

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

a) hotărâri de dare în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. a);

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

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

19

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

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea implementării transportului public de persoane în UAT COMUNA ION CREANGĂ. Acesta trebuie să demonstreze capacitate tehnică și managerială pentru a putea realiza un transport eficient situat la nivelul de așteptare a beneficiarilor acestui serviciu, urmărind realizarea următoarelor **deziderate**:

- Experiență în executarea serviciului de transport public pe teritoriul COMUNEI ION CREANGĂ;
- Asigurarea intervenției și mentenanței infrastructurii de transport ce le va fi pusă la dispoziție (vehicule, echipamentele și tehnologiile pentru operare);
- Resursă umană și managerială la nivelul operatorului și preocupare pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Să aibă un comportament corespunzător în relația cu călătorii și autoritățile locale, să înțeleagă nevoile comunității și în special ale pasagerilor, să îmbunătățească continuu serviciile oferite și să se adapteze la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului călătorilor;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupare pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;

- Preocupare pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția Locală, etc.);
- Preocupare pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocupare pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerințele ce vor fi impuse operatorului sunt:

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

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

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

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

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

III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

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

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

Durata este limitată la 10 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport

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

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

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

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

IV.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor și dezavantajelor opțiunilor

În rezumat, UAT COMUNA ION CREANGĂ are următoarele opțiuni:

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

Forma de gestiune	Avantaje	Dezavantaje
Gestiune directă (prin serviciu propriu sau societate comercială înființată)	- posibil control mai mare asupra proceselor	Este limitată la 10 ani prin lege, după care este necesară reevaluarea eficienței serviciului
	- posibil control mai mare asupra calității și eficienței economice a activității	
	- deținerea unei societăți de profil înființate de C.L. ION CREANGĂ	
Gestiune delegată	Timpi mari de realizare a	Ric financiar mai mare

	delegarii din cauza procedurilor de achizitii	Atractivitatea scazuta din partea operatorilor privati din cauza pozitiei geografice, distantelor de transport
--	---	--

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

Cadrul general si verificarea indeplinirii cerintelor

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

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

- respectarea prevederilor privind ajutorul de stat al Legii nr. 51/2006, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;
- existenta unei societati comerciale infiintate conform prevederilor Legii nr. 31/1990, care sa indeplineasca toate conditiile prevazute de art. 28 alin 2 din Legea nr. 51/2006.
- incheierea unui contract de delegare, conform prevederilor Legii nr. 51/2006 republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, in baza unui caiet de sarcini, a unor indicatori de performanta si a unui regulament de functionare.

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

Verificarea indeplinirii cerintelor

In prezent la C.L. al COMUNEI ION CREANGĂ a infiintat o societate de profil cu numele Societății Comerciale TRANSLOCAL ION CREANGA S.R.L. , cu datele de indentificare:

INFORMAȚII DE IDENTIFICARE

Număr de ordine în Registrul Comerțului: J2024026801009, atribuit în data de 01.10.2024

Identificator Unic la Nivel European (EUID): ROONRC.J2024026801009

Cod unic de înregistrare : 50625502

Certificat de înregistrare : B5009467, emis în data de 01.10.2024, eliberat în data de
Adresă sediu social: Sat Ion Creangă, Comuna Ion Creangă, Str. I. C. BRĂȚIANU, Nr. 111,
Județ Neamț

Contacte sediu social: Adresa de e-mail: primariaioncreanga@gmail.com, Telefon:
0233780013

Contacte firmă: Adresa de e-mail: primariaioncreanga@gmail.com, Telefon: 0233780013

Actul de înmatriculare și autorizare: Hotărâre consiliu local privind înființare SRL, SA și
regii autonome nr. 76 din 19.09.2024

Stare firmă: funcțiune

Formă de organizare: Societate cu Răspundere Limitata

Data ultimei înregistrări în registrul comerțului: 01.10.2024

Durată societate: nedeterminată

Societatea comerciala TRANSLOCAL ION CREANGA S.R.L. are următorul obiect de activitate:
4939 Alte transporturi terestre de calatori n.c.a

Pasii semnarii contractului de delegare directa:

- realizarea unui caiet de sarcini
- realizarea unui Regulament de organizare si functionare
- realizarea unui draft de contract de delegare a gestiunii
- obtinerea avizului Consiliului Concurentei
- aprobarea prin HCL a documentelor
- semnarea contractului de delegare

Contractul de delegare a gestiunii/ gestiune va fi insotit in mod obligatoriu de urmatoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului pentru gestiune delegata operator de drept privat/regulamentul de organizare si functionare al operatorului pentru gestiune directa ;
- c) studiul de oportunitate.
- d) inventarul bunurilor mobile si imobile, proprietate publica sau privata a unitatilor administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- e) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevazute;
- f) indicatori tehnici corelati cu tintele/obiectivele asumate la nivel national

IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerintelor de concurenta

Analiza reglementarilor legale actuale

Potrivit prevederilor art. 28 alin. (21) din Legea nr. 51/2006, autoritatile deliberative ale unitatilor administrativ-teritoriale pot incredinta unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilitati publice sau a uneia ori mai multor activitati din sfera acestor servicii **prin atribuirea directa a contractului de delegare a gestiunii**, cu respectarea urmatoarelor conditii cumulative ce trebuie indeplinite atat la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cat si pe toata durata acestui contract:

- 1) unitatea administrativ-teritoriala, in calitate de actionar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunarii generale a actionarilor si al consiliului de administratie, exercita un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice si/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului in legatura cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care il exercita asupra structurilor proprii in cazul gestiunii directe;
- 2) operatorul operatorul desfasoara exclusiv activitati din sfera furnizarii/prestarii serviciilor de utilitati publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competenta a unitatilor administrativ-teritoriale membre ale asociatiei, respectiv a unitatii administrativ- teritoriale care i-a incredintat gestiunea serviciului;
- 3) capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatile administrativ-teritoriale membre ale asociatiei, respectiv de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa.

Este foarte important de subliniat faptul ca, practic, actualmente, legislatia prevede doua conditii care trebuie indeplinite in vederea operarii interne a serviciilor, ca rezultat al atribuirii in mod direct a contractului de delegare a gestiunii acestor servicii operatorului propriu de drept privat:

- 1) conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT. Trebuie precizat faptul ca prevederea de la art. 28 alin. (6) din Legea nr. 51/2006 teza a II-a, potrivit careia, in cazul operatorilor proprii de drept privat (intreprinderi al caror capital social este detinut in totalitate de unitati administrativ-teritoriale), regulamentul de organizare si functionare al acestora este aprobat de consiliul de administratie al acestora.

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

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

- a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
- b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
- c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de societatea în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile societății.

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

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

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

Având în vedere caracterul restrictiv pentru piață al măsurii de atribuire directă a contractului de delegare a gestiunii chiar și către propria întreprindere (cu respectarea limitelor legale arătate mai sus, inclusiv în ceea ce privește durata contractului de delegare atribuit direct), trebuie instituite măsuri administrative cu caracter compensator pentru utilizatori, care să

asigure obtinerea de catre acestia a unui rezultat similar celui care s-ar obtine pe o piata concurentiala.

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

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

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

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

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

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

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

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

- ii. operatorul propriu de drept privat beneficiar al contractelor de delegare prin care se atribuie direct gestiunea serviciilor nu poate participa la licitații organizate de alte UAT pentru delegarea serviciului de utilități publice;
- iii. operatorul propriu de drept privat nu poate presta decât activitățile incluse în sfera serviciului de utilități publice încredințate (aceasta din urma fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. b) din Legea nr. 51/2006);
- iv. evitarea riscurilor concurențiale generate de cumularea funcției de reglementare cu funcția de operare prin transferul funcției de reglementare către entități independente ori autonome cel puțin față de operatorul propriu de drept privat.

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

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

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

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

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

$$C = CE - V_t + Pr$$

C - reprezintă Compensația

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

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

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

30

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

Astfel

$$CE = (c \text{ unitar microbuze} \times Km \text{ microbuze})$$

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

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

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public în UAT COMUNA ION CREANGĂ va fi pe un termen de 10 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub 6,74% aplicat costurilor nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului. Procentul de 5,74% reprezintă rata swap de 5,74 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază.

Ratele swap valabile de la 01.01.2025 la 30.06.2025

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	2,66	2,36	2,30	2,29	2,29	2,31	2,33	2,35	2,37	2,39
BGN*	NA	3,27	2,97	NA	2,96	NA	3,61	NA	NA	5,14
CZK	3,70	3,42	3,37	3,36	3,37	3,40	3,44	3,47	3,51	3,54
DKK	2,70	2,43	2,39	2,39	2,41	2,43	2,45	2,48	2,50	2,52
HUF	6,28	5,98	5,92	5,95	5,99	6,05	6,11	6,18	6,24	6,29
RON*	NA	6,12	6,04	NA	5,88	NA	5,68	NA	NA	5,74
PLN	5,53	5,00	4,72	4,64	4,62	4,64	4,66	4,69	4,73	4,76
SEK	2,35	2,12	2,09	2,11	2,15	2,19	2,23	2,26	2,30	2,33
GBP	4,34	4,04	3,92	3,84	3,79	3,76	3,75	3,75	3,76	3,77
ISK	8,56	8,12	7,70	7,29	7,07	NA	NA	NA	NA	NA
NOK	4,47	4,02	3,86	3,79	3,75	3,72	3,71	3,70	3,70	3,69
CHF	0,50	0,41	0,41	0,43	0,46	0,48	0,51	0,53	0,56	0,59

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg.

Swap rates are based on average daily observations (px_mid) from 01.09.2024 to 30.11.2024 excluding non-trading days.

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

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

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

NOTE: An incorrect version of this table was published on DG COMP's website on 16 and 17 December 2024. Please disregard that version.

The correct version, published on 18 December, is shown above.

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

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

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

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

Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Autoritatea Contractantă va plăti partea necontestată în termenul prevăzut la art. 9.5 de mai jos, urmând ca pentru partea contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 23.

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

32

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

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

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

Costul unitar pe kilometrul parcurs / costul unitar pe cursă parcursă este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevăzute în Anexa 9. Atunci când se calculează costul/km, respectiv costul/ cursă, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

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

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

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

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

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

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

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

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflația cumulata de la inceputul anului curent, așa cum este raportata de catre Institutul National de Statistica, depaseste 5% (cinci la suta), sau
- pretul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depaseste cu mai mult de 10% (zece procente), lunar, in comparație cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau

- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 10% (zece procente) sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru sau a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în 30 zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Autoritatea contractantă poate solicita scăderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pietei sau dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, reduceri de personal, etc).
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în 10 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru, respectiv a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului de modificare în 10 zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Modificarea costului/km și a costului/ cursă se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care să certifice noul nivel al costului/km, respectiv a costului/ cursă.

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

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

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

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

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

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

35

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

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

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

de transport

unde:

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

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

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

IPC i este inflatia calculata pe baza nivelului ultimului Indice Total al

Preturilor de Consum publicat la momentul solicitarii ajustarii, raportat la nivelul Indicelui Total al Preturilor de Consum existent la data precedentei ajustari.

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

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-
I.	Cheltuieli materiale:	96.430,00
	Carburanți	2.400,00
	Energic electrică	79.080,00
	Amortizare	-
	Service auto (întrctîr.crc-rcparații)	2.500,00
	Schimb ulei	-
	Schimb filtra	500,00
	Schimb anligcl	-
	Piese de schimb	1.950,00
	Alte cheltuieli materiale	10.000,00
II.	Cheltuieli cu taxe/inipozite și autorizații	10.000,00
	Inspectia tehnică periodică	1.000,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3.500,00
	Asigurare CASCO	5.500,00
	Impozit pe mijloc de transport	-
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit pe clădiri	-
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-

	Alte cheltuieli cu taxcfiinpozitc și autorizații	-
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	128.700,00
	- salarii	120.000,00
	- contribuții sociale obligatorii	2.700,00
	- alte drepturi asimilate salariilor	6.000,00
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+I 11)	225.130,00
V.	Cheltuieli financiare	-
VI.	Total cheltuieli (1V+V)	225.130,00
MI.	Profit - 6,74%	15.173,76
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VH)	240.303,76
IX.	Număr estimat anual de călătorii	46.126,67
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VITI/IX)	5,21
XI.	T.V.A.	0,99
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	6,20
XIII.	Numar de km estimati	49.500,00
XIV.	Cost pe km	4,85
XV.	T.V.A.	0,92
XVI.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)	5,78

Tarife de călătorie practicate in momentul încheierii contractului

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

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

Anul	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2025	2026
Numar total de autobuze	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Grad de utilizare	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
Nr km parcursi	39.600,00	49.500,00	49.500,00	49.500,00	49.500,00	49.500,00	49.500,00	49.500,00	39.600,00	49.500,00
Numar de calatorii estimate	36.901,33	46.126,67	46.126,67	46.126,67	46.126,67	46.126,67	46.126,67	46.126,67	36.901,33	46.126,67
(I) Costuri inregistrate	180.104,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	180.104,00	225.130,00
(II.1) Propus pentru UAT	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0
(II.2) Maxim (5.23%+100 puncte de bază) (PrM)	12.139,01	15.173,76	15.173,76	15.173,76	15.173,76	15.173,76	15.173,76	15.173,76	12.139,01	15.173,76
(III) Venituri din servicii de transport persoane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I + II - III)	180.104,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	180.104,00	225.130,00
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
din care diferente de tarif	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL COMPENSATIE ANUALA efectiva	180.104,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	225.130,00	180.104,00	225.130,00

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

Conditie	Situatia prezenta supusa analizei
Obiectul de activitate al operatorului propriu privat	4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a
Conditia privind subcontractare / subdelegarii	Conform caietului de sarcini si a contractului: Interdictia subdelegarii si cesionarea contractului: 1. se interzice delegatului sa incheie cu terti, contracte de subdelegare avand ca obiect prestarea activitatilor delegate sau parti din acestea. 2. cesionarea contractului de delegare de catre delegat unei alte societati nu este admisa
Teritorialitatea delegarii serviciilor	Doar pe raza administrativ teritoariala a COMUNEI ION CREANGĂ , Judetul NEAMT
Capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa	<i>NATURA CAPITAL</i> integral de stat <i>ASOCIATI PERSOANE JURIDICE</i> CONSILIUL LOCAL ION CREANGĂ Calitate: asociat unic Naționalitate: română SEDIU SOCIAL: Sat ION CREANGĂ, Comuna ION CREANGĂ, Județ NEAMT. Cod unic de înregistrare 50625502
Conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT	AGA – este constituita 100% din imputernicirii Consiliului Local al COMUNEI ION CREANGĂ; Numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului - este realizata 100% din imputernicirii Consiliului Local al COMUNEI ION CREANGĂ; Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor – se realizeaza 100% din imputernicirii Consiliului Local al COMUNEI ION CREANGĂ; Exercitarea unor drepturi specifice pietei – se

	realizeaza 100% din imputernicirii Consiliului Local al COMUNEI ION CREANGĂ;
Asigurarea impotriva unor supra-plati	Conform calculelor de la sectiunea anterioara, societatea va activa in conditiile pietii, la preturile pietii (plecand de la costuri) si avand o marja de profit rezonabil de 6,74%. Procentul de 6,74% reprezinta rata swap de 5.23 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază
Metode de recuperare in cazul unei supra-plati	Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit prezentului Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreeat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația. În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre: ■ valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și ■ valoarea totală anuală a Compensației platite.
Durata delegarii	Durata pentru care se delegea serviciul public este de 10 ani de la data semnării contractului fara posibilitatea prelungirii.
Anunțul în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene	Publicarea intenției de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene NU este necesară în următoarele situații deoarece contractul de servicii publice privește o

	prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători
Clarificarea informațiilor din contract privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului	Toate informațiilor privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului sunt identificate în Anexa 4 - Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului – la contractual de delegare

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