STUDIU DE OPORTUNITATE

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

Data: NOIEMBRIE 2025
Versiunea: 1

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

ELABORATOR: SC SPES CONSULTING
Responsabil elaborare studiu: Ec. Vasilică ȚUGUI

Cuprins

CAPITOLUL I - OBIECTUL ŞI SCOPUL STUDIULUI 4
Rezumat executiv 4
Scopul studiului de oportunitate 4
Metodologia de lucru 5
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ŞI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL 5
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislaţie, acorduri relevante 7
II.2. Analiza situaţiei 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 şi cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL) 10
Alte mijloace fixe tehnice relevante (spaţiu de garare, facilităţi de întreţinere, modalitate de achiziţionare a biletelor de călătorie, management de trafic) 13
II.4. Cadrul instituţional şi de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului şi strategiei de contractare 14
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA FOCURI 14
CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂŢII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAŢI 15
III.1. Prevederi legislative 15
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local 20
III.3. Cerinţe impuse operatorului serviciului de transport public de călători 21
III.4. Natura şi întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport 24
III.5. Venituri şi modalităţi de alocare a veniturilor 24
III.6. Durata încredinţării obligaţiei de prestare a serviciului de transport public 25
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredinţate 25
III.8 Nivelul minim al redeventei pentru serviciul de transport 25
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE 25
IV.1. Procedura de delegare a gestiunii 25
IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerintelor de concurenta 28
Analiza reglementarilor legale actuale 28
Masurile administrative si mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor 30
Mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor 32
FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM 38
Reguli si aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurenta in cazul delegarii serviciului de transport calatori 43

CAPITOLUL I - OBIECTUL ŞI SCOPUL STUDIULUI

Rezumat executiv

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

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

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

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

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

Scopul studiului de oportunitate

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce priveşte transportul public local, Primăria COMUNEI FOCURI a decis înfiinţarea unui sistem de transport în comun cu un numar de 5 rute de transport.

UAT COMUNA FOCURI exercită conform legii atribuţii legate de acest serviciu în ceea ce priveşte planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea şi controlul serviciului, tarifarea şi taxarea, realizarea şi implementarea programelor de dezvoltare.

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

Metodologia de lucru

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

- analiza documentelor puse la dispozitie de COMUNA FOCURI;
- articole de presa referitor la serviciul de transport in Judetul Iaşi;
- modul de desfasurare si implementare a contractelor de prestari servicii cu prestatorii anteriori ce au realizat aceasta activitate.

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ŞI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprinde totalitatea acţiunilor şi activităţilor de utilitate publică şi de interes economic şi social general, desfăşurate la nivelul unităţilor administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este serviciul ce îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

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 localităţi sau, după caz, a unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară, fără a depăşi limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepţia liniilor de ieşire sau altor elemente auxiliare activităţii respective care intră pe teritoriul localităţii învecinate. În cazul în care traseul transportului pe şină, inclusiv transportul feroviar, depăşeşte limita localităţii, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

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

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 deţinute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară. În condiţiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave se realizează de către transportatorii autorizaţi;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii, autogări şi, 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 administraţiei publice locale impune sau contractează obligaţii de serviciu public şi poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive şi/sau compensaţii de orice natură. Prin obligaţie de serviciu public se înţelege o cerinţă definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ţine seama de propriile sale interese comerciale, nu şi le-ar asuma sau nu şi lear asuma în aceeaşi măsură sau în aceleaşi condiţii fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensaţii.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, „Autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, gestionarea şi funcţionarea serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ - teritoriale care compun sistemele de utilităţi publice.”

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

Zonele rurale din România prezintă o importanţă deosebită din punct de vedere economic, social şi din punct de vedere al potenţialului pe care îl deţin. Dezvoltarea economică şi socială durabilă a spaţiului rural este indispensabil legată de realizarea unei infrastructuri de transport durabilă. Pentru crearea unor condiţii de viaţă adecvate populaţiei, administraţia 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 şi a altor forme de transport.

Contextul de politici şi 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 şi transparentă a factorilor europeni interesaţi, care prevede că o contribuţie esenţială pentru îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă şi a calităţii mediului poate fi asigurată printr-un transport durabil, accesibil şi la preţ rezonabil, cu legături coordonate către reţelele de transport urbane şi regionale. Gestionarea traficului şi a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru ciclişti şi pietoni sunt măsuri de îmbunătăţire de prim interes pentru transportul durabil.

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

Schema de dezvoltare a Spaţiului European spre o dezvoltare spaţială echilibrată şi durabilă a teritoriului Uniunii Europene, Postdam, mai 1999: este un document strategic conceput la nivel european care prevede ca directive pentru sectorul de transport şi mediu diminuarea dependenţei de maşina individuală şi promovarea unor modalităţi de transport alternative (transport public, biciclete), creearea unui transfer al traficului rutier spre moduri de transport care să afecteze mai puţin mediul, ca de ex. transportul public, bicicleta şi deplasarea pe jos. Se impun, de asemenea, diferite iniţiative pentru a asigura transportul de o manieră durabilă şi sustenabilă.

Declaraţia de la Toledo: prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximităţii şi a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilităţi mai durabile, prin:

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

Contextul de politici şi strategii de la nivel naţional:

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

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

Contextul de politici şi strategii de la nivel naţional:

Planul pentru Dezvoltare Regională 2021-2027 – Regiunea Nord-Est, are ca obiect derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creştere economică durabil, favorabil incluziunii sociale, care să conducă la creşterea standardului de viaţă şi reducerea decalalajelor de dezvoltare intra şi inter regionale.

Obiectivele specifice şi măsurile asociate acestora sunt:

- Prioritatea 1 – Dezvoltarea unei economii competitive;

- Prioritatea 2 – Dezvoltarea capitalului uman;

- Prioritatea 3 – Protejarea mediului şi optimizarea utilizării resurselor;

- Prioritatea 4 - Dezvoltarea unei infrastructuri moderne, inteligente, reziliente şi durabile;

Viziunea strategică pentru dezvoltarea judeţului Iaşi în perioada 2014-2020 a presupus un angajament comun al actorilor de la nivelul judeţului de a sprijini crearea unui mediu economic dinamic şi performant, care să reafirme Iaşul ca motor al dezvoltării în regiunea Moldovei, să permită regenerarea şi revigorarea sustenabilă a comunităţilor locale şi să le asigure o viaţă mai bună locuitorilor.

Obiectivele specifice sunt:

- Obiectivul 1. Îmbunătăţirea infrastructurii, conectivităţii şi accesibilităţii

- Obiectivul 2. Consolidarea economiei judeţului

- Obiectivul 3. Creşterea calităţi vieţii şi protecţia mediului înconjurător

Programul Operaţional Regional 2021 – 2027 – Regiunea Nord-Est

Regiunea Nord-Est îşi propune pentru anul 2030 următoarele elemente de ordin strategic:

► viziunea: regiunea NE va fi un spaţiu competitiv, durabil şi incluziv, unde îţi vei dori să locuieşti, să lucrezi şi să investeşti!

► obiectivul general: derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creştere economică durabilă, favorabilă incluziunii sociale, care să conducă la creşterea standardului de viaţă şi reducerea decalajelor de dezvoltare intra şi inter regionale.

Programul Naţional de Dezvoltare Rurală (PNDR)

Programul Naţional de Dezvoltare Rurală (PNDR) este program finanţat din Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală, prin care se acordă fonduri nerambursabile de la Uniunea Europeană şi Guvernul României pentru dezvoltarea economico-socială a spaţiului rural din România.

P.N.R.R. - Planul Naţional de Redresare şi Reziliență al României

.Planul Naţional de Redresare şi Reziliență al României (PNRR) este conceput aşa încât să asigure un echilibru optim între priorităţile Uniunii Europene şi necesităţile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ ţara, aşa cum a afectat întreaga Uniune Europeană şi întreaga lume.

Obiectivul general al PNRR al României este corelat în mod direct cu Obiectivul general al MRR3, aşa cum este inclus în Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European şi al Consiliului, din 12 februarie 2021, art.4.

Astfel, obiectivul general al PNRR al României este dezvoltarea României prin realizarea unor

programe şi proiecte esenţiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situaţii de criză, capacitatea de adaptare şi potenţialul de creştere, prin reforme majore şi investiţii cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare şi Reziliență.

Obiectivul specific al PNRR este şi el corelat cu cel al mecanismului, detaliat în Regulament, şi anume de a atrage fondurile puse la dispoziţie de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor şi a ţintelor în materie de reforme şi investiţii.

Aşadar, conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilităţii urbane trebuie să devină mult mai puţin 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 şi eficienţă, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

II.2. Analiza situaţiei existente

Comuna Focuri este amplasată în partea central nordică a judeţului Iaşi, la aproximativ 45 km de reşedinţa judeţului.

Din punct de vedere administrativ, comuna Focuri cuprinde un singur sat şi are o suprafaţă de 6158 hectare, învecinându-se cu următoarele comune :

• Fântânele – la Nord;

• Erbiceni – la Sud;

• Gropniţa – la Est;

• Belceşti şi Coarnele Caprei – la Vest

Comuna Focuri beneficiază de o reţea relativ corespunzătoare de căi de comunicaţie rutieră din punct de vedere al legăturilor acestora cu centrul de comună şi de aici legătura cu centrele de interes major.

Teritoriul comunei este străbătut de următoarele căi de comunicaţie :

• DJ281 D Gropniţa-Focuri-Cornele Caprei-Ceplenița – drumul străbate teritoriul comunei pe o lungime de 6,3km;

• DC140 Erbiceni-Focuri-Şipote;

Cea mai apropiată cale ferată se află la 12km de comună.

Teritoriul comunei este străbătut de 12 străzi cu următoarele denumiri : Sectorul 1, Sectorul 2, Sectorul 3, Sectorul 4, Sectorul 5, Sectorul 6, Sectorul 7, Sectorul 8, Sectorul 9, Sectorul 10, Sectorul 11, Sectorul 12.

Din punct de vedere etnic, populaţia comunei Focuri este formată în majoritate de români (82%), ruşi lipoveni (15%) şi respectiv populaţie cu etnie necunoscută (3%).

În ceea ce priveşte structura pe confesiuni religioase din Comuna Focuri, se numără: 76% populaţie creştin ortodoxă, 18% ortodocşi pe rit vechi (lipoveni) şi 6% (catolici).

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilităţii şi accesului la facilităţile locale, a accesibilităţii la servicii sociale şi de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a COMUNEI FOCURI.

În perioada 1992 – 2003 numărul populaţiei înregistrează o scădere cu aproximativ 400 de persoane, pe fondul scăderii numărului natalităţii dar şi al migrării externe. După anul 1990, politicile pronataliste sunt abrogate astfel, numărul naşterilor scăzând considerabil şi odată cu el şi numărul total al populaţiei. Totodată, migraţia externă este prezentă atăt în rândul persoanelor care pleacă în alte ţări ale Europei pentru schimbarea nivelului de trai cât şi în rândul tinerilor care se stabilesc în centrele universitare.

Începând cu anul 2004, se remarcă o scădere bruscă a numărului de locuitori, fapt datorat separării satului Fântânele de comuna Focuri.

Asemănător perioadei incipiente analizate, între anii 2004 şi 2020, numărul populaţiei îşi menţine tendinţa generală de scădere pe fondul factorilor menţionaţi anterior, în anul 2020 atingându-se minimul perioadei cu un efectiv de 3948 persoane.

Infrastructura rutieră

COMUNA FOCURI beneficiază de o reţea relativ corespunzătoare de căi de comunicaţie rutieră din punct de vedere al legăturilor acestora cu centrul de comună şi de aici legătura cu centrele de interes major.

Teritoriul comunei este străbătut de următoarele căi de comunicaţie:

- DJ281 D Gropniţa-Focuri-Cornele Caprei-Cepleniţa – drumul străbate teritoriul comunei pe o lungime

de 6,3km;

- DC140 Erbiceni-Focuri-Şipote.

Infrastructură feroviară

COMUNA FOCURI – nu este conectata la infrastructura feroviara. Cea mai apropiată cale ferată se află la 12km de comună.

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

COMUNA FOCURI poate genera un număr suficient de călătorii pentru a justifica operarea fezabilă a 5 rute de microbuz, având în vedere numărul populaţiei şi bilanţul natural pozitiv. Cu o reţea stradală simplă şi care acoperă toate arealele rezidenţiale, cele 5 rute de transport în comun poate deservi aproximativ 80 % din populaţia UAT-ului.

Prin studiul de oportunitate pentru zona analizată, au fost determinate traseele care vor deservi locuitorii prin intermediul a 12 staţii de microbuz. Aceste staţii [1]sunt:

1. Sector 11 Lipoveni
2. Sector 1 rond intrare sat Focuri
3. Sector 1 intersecţie stradă
4. Sector 1 Varianta Catolici
5. Sector 3 Tănase Viorel
6. Şcoala Nr.1
7. Şcoala Nr.2
8. Şcoala Nr.3
9. Sector 12 Staţie de autobuz
10. Sector 11 La Doi Paşi
11. Sector 11 Staţia de autobuz
12. Sector 10 Munteanu Marius

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

Cele 12 de statii vor fi exploatate pe lungimea a 5 trasee cu o lungime totala de:

- Linia 1 (de luni-vineri): 2,7 km, aprox 15 min

- Linia 2 (de luni-vineri): 2,8 km, aprox 10 min

- Linia 3 (de luni-vineri): 4 km, aprox 15 min

- Linia 4 (de luni-vineri): 1,2 km, aprox 10 min

- Linia 5 (de luni-vineri): 1 km, aprox 10 min

Frecvenţa curselor şi intervalele de timp necesare pentru parcurgerea traseelor sistemul de transport – COMUNA FOCURI

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

- pentru linia 1: Plecare 07:00
  Plecare 12:10
- pentru linia 2: Plecare 07:15
  Plecare 12:25
- pentru linia 3: Plecare 07:25
  Plecare 12:35
- pentru linia 4: Plecare 07:40
  Plecare 12:50
- pentru linia 5: Plecare 07:50
  Plecare 13:00

- **Linia 1 (de luni-vineri):** microbuzul porneşte din centrul comunei Focuri parcare remiză şi se deplasează pe traseul Str. Sector 11 Lipoveni, Str. Sector 1 rond intrare sat Focuri, Str. Sector 1, Str. Sector 5 Şcoala Nr.1 Focuri

- **Linia 2 (de luni-vineri):** microbuzul porneşte din Str. Sector 5 Şcoala Nr.1 Focuri şi se deplasează pe traseul Str. Sector 1 Varianta Catolici, Str. Sector 3 Tănase Viorel şi Str. Sector 5 Şcoala Nr.1 Focuri

- **Linia 3 (de luni-vineri):** microbuzul porneşte din Str. Sector 5 Şcoala Nr.1 Focuri şi se deplasează pe traseul Str. Sector 12 Staţia de autobuz, Str. Sector 11, Str. Sector 10 şi Str. Sector 9 Şcoala Nr.2

- **Linia 4 (de luni-vineri):** microbuzul porneşte din Str. Sector 9 Şcoala Nr.2 şi se deplasează pe traseul Str. Sector 11 Ciobanu şi Str. Sector 9 Şcoala Nr.2

- **Linia 5 (de luni-vineri):** microbuzul porneşte din Str. Sector 9 Şcoala Nr.2 şi se deplasează pe traseul Str. Sector 8 şi Str. Sector 9 Şcoala Nr.2

Cele de mai sus au fost previzionate in corelatie cu traficul inregistrat si orarul altor trasee de

transport inter-judetean:

Iasi - Focuri						
DUS		km.	Nr. staţiei	Denumirea staţiei	ÎNTORS	
Ora de plecare					Ora de plecare	
cl	c2				cl	c2
06:30	14:00	0.00	1	Autogara de Vest din Iasi	09:10	17:40
06:54	14:24	8,5	2	Breazu	08:57	17:27
07:06	14:30	14,4	3	Horleşti	08:46	17:16
07:18	14:40	20,3	4	Iepureni	08:42	17:12
07:30	14:45	23,0	5	Larga Jijia	08:35	17:05
07:34	14:50	25,7	6	Movileni	08:24	16:54
07:39	14:55	28,4	7	Potângeni	08:13	16:43
07:46	14:58	30,9	8	Mălăeşti	07:55	16:25
07:50	15:05	32,2	9	Forăşti	07:39	16:09
07:57	15:11	34,1	10	Gropniţa	07:32	16:02
08:02	15:21	35,9	11	Bulbucani	07:27	15:57
08:09	15:34	39,8	12	Focuri	07:20	15:50

Alte mijloace fixe tehnice relevante (spaţiu de garare, facilităţi de întreţinere, modalitate de achiziţionare a biletelor de călătorie, management de trafic)

Spaţiu de garare şi facilităţi de întreţinere

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

II.4. Cadrul instituţional şi de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului şi strategiei de contractare

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

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

Legislaţia este completată de cea specifică în domeniul siguranţei rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activităţii licenţiate de transport, legislaţia muncii, legislaţia contabilă şi fiscală aplicabilă, precum şi toată legislaţia cu incidenţă asupra organizării administraţiei publice locale, a gestionării patrimoniului public şi a finanţelor publice locale.

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

Planul de Mobilitate este un document strategic şi un instrument al politicii de dezvoltare, ce foloseşte un program software de simulare a transportului, având ca scop identificarea soluţiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor şi afacerilor din localitati şi din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăţi calitatea vieţii, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecţia mediului şi eficienţa energetică.

UAT COMUNA FOCURI – nu are elaborat un Plan de Mobilitate locala.

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 FOCURI se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condiţiile menţionate în secţiunile II şi III din Legea serviciilor comunitare de utilităţii publice nr. 51/2006 actualizată. Modalitatea de gestiune se stabileşte prin hotărâre a Consiliului Local, luată în baza unui studiu de oportunitate, realizat în funcţie de natura şi starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preţ / calitate, de interesele actuale şi de perspectivă ale localitatii, precum şi de mărimea şi complexitatea serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care COMUNA FOCURI îşi asumă şi exercită nemijlocit toate competenţele şi responsabilităţile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea / prestarea serviciilor de utilităţi publice, respectiv la administrarea, funcţionarea şi exploatarea sistemelor de utilităţi publice aferente acestora.

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

a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridica, infiintate si organizate in subordinea consiliilor locale, prin hotarari ale autoritatilor deliberative ale unitatilor administrativ-teritoriale respective;

b) societati reglementate de Legea societatilor nr. 31/1990, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, la al caror capital social nu exista participare privata directa, cu exceptia formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritoriala care nu ofera controlul sau dreptul de veto;

c) operatori regionali, astfel cum sunt definiti la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare

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

a) hotarari de dare in administrare a serviciilor publice de transport local in cazul operatorilor prevazuti la alin. (2) lit. a);

b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local in cazul operatorilor prevazuti la alin. (2) lit. b) si c).

Contractele de servicii publice de transport calatori pot fi atribuite direct numai in situatiile si conditiile prevazute la art. 5 alin. (2) si (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, dupa caz.

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

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

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

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

Operatorii care îşi desfăşoară 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 utilităţi publice se desfăşoară conform legii nr. 98/2016 privind achiziţiile publice sau legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

Societăţile reglementate de legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice în zona teritorială de competenţă a unităţilor administrativ - teritoriale care exercită o influenţă 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 dispoziţiile art. 31 din legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice şi 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 licitaţiei publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiţii:

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 activităţile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredinţate 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 excepţia formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existenţă este necesară potrivit dispoziţiilor legale, în conformitate cu tratatele existente şi care nu exercită o influenţă determinantă asupra persoanei juridice controlate.

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

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

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziţie publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, efectuate cu trenul şi 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 şi 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.

Documentaţia de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmeşte de autoritatea de transport şi se aprobă prin hotărâre a autorităţii locale competente.

Fără a fi afectate prevederile art. 20 dinHotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, cu modificările şi completările ulterioare, şi 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 achiziţiile sectoriale, cu modificările şi completările ulterioare, documentaţia de atribuire include, în mod obligatoriu, următoarele:

a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea şi prezentarea ofertei şi a documentelor care o însoţesc;

b) programul de transport;

c) criteriile de calificare şi selecţie 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 şi selecţie menţionate la alin. (2) lit. c) sunt cele prevăzute de Legea nr. 98/2016, cu modificările şi completările ulterioare, sau, după caz, deLegea nr. 99/2016, cu modificările şi completările ulterioare.

Pentru îndeplinirea cerinţei privind experienţa similară, ce reprezintă criteriu de calificare şi selecţie cu privire la capacitatea tehnică şi profesională, ofertanţii 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 licenţa/licenţele 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 utilizaţi în aplicarea criteriului de atribuire, în condiţiile legii, sunt:

a) vechimea medie a parcului de microbuze;

b) clasificarea microbuzelor;
c) nivelul tarifului;

d) dotarea cu instalaţie de aer condiţionat;

e) capacitatea de transport;

f) norma de poluare a microbuzului;

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

Autorităţile administraţiei publice locale ori asociaţiile de dezvoltare intercomunitară stabilesc prin hotărâre a autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale sau, după caz, prin hotărâre a adunării generale a asociaţiei de dezvoltare intercomunitară, grila de punctaj, pe baza factorilor de evaluare prevăzuţi 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 unităţile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalităţile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acţionează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligaţia de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevenţe, dacă e cazul.

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

- Regulamentul C.E. nr. 1370/2007 al Parlamentului şi Consiliului European;

- Legislaţia naţională cu privire la transportul public local de călători;

- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilităţi 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 prevăzuţi la alin. (2) lit. a);

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

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

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

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

- Experienţă în executarea serviciului de transport public pe teritoriul COMUNEI FOCURI;
- Asigurarea intervenţiei şi mentenanţei infrastructurii de transport ce le va fi pusă la dispoziţie (vehicule, echipamentele şi tehnologiile pentru operare);
- Resursă umană şi managerială la nivelul operatorului şi preocupare pentru

îmbunătăţirea performanţelor acestora;

- Să aibă un comportament corespunzător în relaţia cu călătorii şi autorităţile locale, să înţeleagă nevoile comunităţii şi în special ale pasagerilor, să îmbunătăţească continuu serviciile oferite şi să se adapteze la necesităţile acestora şi la evoluţia cererii şi comportamentului călătorilor;

- Realizarea introducerii de proceduri operaţionale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea şi îmbunătăţirea indicatorilor de performanţă şi calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătăţirii eficienţei activităţii proprii şi preocupare pentru îmbunătăţirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacităţii existente şi de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislaţiei şi reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocupare pentru o bună relaţie cu autorităţile locale şi celelalte instituţii cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliţia Rutieră, Poliţia Locală, etc.);
- Preocupare pentru protecţia mediului şi reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranţa circulaţiei, eco-driving, relaţia cu călătorii, etc;
- Preocupare pentru menţinerea în activitatea companiei a unei forţe de muncă cu tradiţie, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătăţirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilităţii costurilor şi veniturilor;
- Preocupare pentru testarea şi introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerinţele ce vor fi impuse operatorului sunt:

- Operatorul se va asigura ca parcul de vehicule pentru îndeplinirea programului de transport, să fie în condiţii tehnice, de calitate şi siguranţă impuse;
- Operatorul va întreţine în bună stare spaţiile şi dotările tehnice pentru asigurarea mentenanţei, reparaţiilor, pentru garare şi desfăşurarea tuturor activităţilor suport pentru transportul public ce face obiectul contractului de delegare;
- Operatorul va asigura respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiţii de siguranţă a infrastructurii, a parcului de vehicule, privind siguranţa rutieră, siguranţa călătorilor şi a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare şi dotările speciale pentru urmărirea şi coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a COMUNEI FOCURI;

- Operatorul va realiza investiţii în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiţii al COMUNEI FOCURI;
- Operatorul va respecta toate cerinţele legale privind operarea şi desfăşurarea activităţii de transport public;
- Operatorul va asigura activitatea de comercializare a biletelor şi legitimaţiilor de călătorie;
- Operatorul va asigura personal calificat în număr suficient pentru desfăşurarea tuturor activităţilor necesare pentru transportul public;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală şi psihologică a personalului;
- Operatorul va asigura respectarea Indicatorilor de Performanţă ai serviciului stabiliţi în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul va respecta Regulamentul serviciului şi Caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidenţă al sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul va asigura un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în staţii, pe mijloacele de transport şi în mediul on-line;
- Operatorul va realiza statistici privind accidentele;
- Operatorul va asigura furnizarea de date, accesul la toate informaţiile în vederea optimizării planificării traseelor şi a verificării şi evaluării funcţionării şi dezvoltării serviciului de transport Primăriei COMUNEI FOCURI;
- COMUNA FOCURI va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul să poată îndeplini obligaţiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ţine o contabilitate separată pentru activităţile şi serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, în conformitate cu normele contabile şi 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 a probate de Consiliul Local pentru călătoriile efectuate;
- Operatorul va asigura implementarea de măsuri pentru creşterea eficienţei /eficacităţii serviciului realizat;
- Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuităţi în conformitate cu politicile naţionale de transport şi cu cerinţele şi reglementările legale, precum şi în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local

FOCURI;

- 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 FOCURI, 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 FOCURI;
- 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 încredinţării obligaţiei de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la 10 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredinţate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8 Nivelul minim al redeventei pentru serviciul de transport

Operatorul se obligă să plătească redevenţa Autorităţii Contractante, prin aplicarea unui calcul similar amortizării liniare pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziţie operatorului odată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice şi gradul de suportabilitate al populaţiei.

Astfel, redevenţa va fi stabilită prin aplicarea unui procent de 1% (gradul de suportabilitate al populaţiei) din valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziţia operatorului odată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice.

Nota: la acest moment nivelul preconizat al valorii amortizarii este 0 (zero) deoarece investitiile sun achizitinate/finantate din fonduri europene.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

IV.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor si dezavantajelor optiunilor

In rezumat, UAT COMUNA FOCURI are urmatoale optiuni:

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

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

27

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 FOCURI a infiintat o societate de profil cu numele SC TRANS ECO FOCURI S.R.L. , cu datele de indentificare:

TRANS ECO FOCURI S.R.L.

Sediu social: Jud. Iasi, Sat Focuri, Comuna Focuri, Strada Sector 5, Nr. 39

Cod unic de înregistrare 5230385 din data 11.08.2025.

Număr de ordine în registrul comerţului J2025059885008 din data 11.08.2025.

Identificator unic la nivel european (EUID) ROONRC.J2025059885008.

Coduri CAEN – activitati:

- 4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a
- 4931 Transporturi terestre de pasageri, pe baza de grafic
- 4932 Transporturi terestre de pasageri, ocazionale
- 4933 Transporturi terestre de pasageri cu vehicule cu sofer, pe baza de comanda

28

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 fumizarea/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 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 prevedere 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.

   In acest sens, se reitereaza faptul ca UAT trebuie sa exercite 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.

   Potrivit jurisprudentei europene, asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) presupune, alaturi de indeplinirea conditiilor de control asupra acestei intreprinderi rezultate din detinerea integrala a capitalului social de catre UAT (respectiv numirea adunarii generale a actionarilor si a consiliului de administratie), inclusiv inlaturarea posibilitatii operatorului respectiv de a avea o orientare proprie spre piata si o marja de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT. Aceasta presupune controlul deciziilor strategice privind politica comerciala a societatii, exercitat prin:

   a) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;

   b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;

   c) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de societatea in situatia in care aceasta este un element cheie pentru activitatile societatii.f

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

Masurile administrative si mecanisme de control al costurilor si de evitare a supra-platilor

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

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

In acest sens, avand in vedere faptul ca operatorul propriu de drept privat este o intreprindere orientata, prin natura sa, **spre obtinerea de profit** ca rezultat al activitatii sale pe o piata de monopol, trebuie instituite masuri care sa impiedice aceasta entitate de a se comporta in mod unilateral fata de clientii sai, ori de a se angaja in actiuni anticoncurentiale pe piete 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 piete.

Astfel, in cazul atribuirii directe a contractului de delegare a serviciilor de propriei intreprinderi (operatorul propriu de drept privat), UAT COMUNA FOCURI 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 salubrizare (aceasta din urma fiind conditia prevazuta la art. 28 alin. (21) lit. a) din Legea nr. 51/2006). SC TRANS ECO FOCURI S.R.L. – conform actelor constituitive este detinuta in totalitate de catre Consiliul Local FOCURI, acesta din urma fiind singurul care numeste membrii in cadrul AGA

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

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

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

1) numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului;

2) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor;

3) exercitarea unor drepturi specifice pietei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de intreprindere in situatia in care aceasta este un

element cheie pentru activitatile sale pe pietele pe care actioneaza;

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

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

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

Toate conditiile de mai sus sunt indeplinite de catre situatia propusa de UAT COMUNA FOCURI.

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

In vederea asigurarii unui comportament specific pietii de drept privat a SC TRANS ECO FOCURI S.R.L. si de evitare a riscului unui ajutor de stat, se stabileste ca activitatea operatorului sa fie atent monitorizata si 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 Compensaţia pentru efectuarea Obligaţiilor de serviciu public, după următoarea formula:

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

$$C = CE - Vt + Pr$$

C - reprezintă Compensaţia

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligaţiilor 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 şi modificare a Costului Unitar/ kilometru şi a Costului Unitar/ cursă)***; c unitar este calculat cu includerea amortizarii

investiţiilor operatorului si a cheltuielilor financiare aferente investiţiilor (dobânzi şi alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiţii). Amortizarea investitiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibila.

Km reprezintă numarul de km efectivi realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport; Astfel

CE = (c unitar microbuze x Km microbuze)

CE - reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligaţiilor 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 publicităţii de Consiliul Concurenţei şi este aferent perioadelor contractuale (de la 1 ani până la maxim 10 ani), plus 100 puncte de bază (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202)

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public în UAT COMUNA FOCURI va fi pe un termen de 10 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub 7,82% aplicat costurilor nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului. Procentul de 7,82% reprezinta rata swap de 6,82 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază.

Ratele swap valabile de la 01.07.2025 la 31.12.2025

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	2,12	2,07	2,14	2,23	2,31	2,37	2,43	2,48	2,53	2,57
BGN*	NA	3,42	3,46	NA	1,10	NA	3,22	NA	NA	4,09
CZK	3,43	3,30	3,32	3,37	3,42	3,47	3,53	3,58	3,64	3,68
DKK	2,19	2,18	2,27	2,37	2,46	2,53	2,59	2,64	2,69	2,74
HUF	6,56	6,20	6,16	6,21	6,29	6,37	6,45	6,53	6,60	6,67
RON*	NA	7,12	7,09	NA	4,70	NA	6,80	NA	NA	6,82
PLN	4,91	4,46	4,32	4,30	4,33	4,38	4,44	4,50	4,57	4,63
SEK	2,25	2,25	2,33	2,40	2,47	2,54	2,60	2,66	2,71	2,76
GBP	4,03	3,88	3,84	3,85	3,87	3,91	3,95	4,00	4,06	4,11
ISK	7,43	7,16	6,89	6,63	6,40	NA	NA	NA	NA	NA
NOK	4,53	4,23	4,11	4,05	4,02	4,01	4,01	4,01	4,02	4,02
CHF	-0,02	-0,01	0,08	0,16	0,24	0,32	0,38	0,44	0,50	0,55

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg.
Swap rates are based on average daily observations (px_mid) from 01.03.2025 to 31.05.2025 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).

Pr - reprezintă profitul rezonabil ce va fi acordat Operatorului pentru serviciul de transport public din UAT COMUNA FOCURI. 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.**

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

Compensaţia se calculează şi se plăteşte cumulat pentru activităţile de transport în comun cu microbuze.

Compensaţia 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 plăteşte Compensaţia, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract şi a facturii emise de Operator în baza Raporului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat şi semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plăteşte Compensaţia.

În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părţi, acest lucru va fi menţionat 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, Părţile să acţioneze potrivit Capitolului 23.

Operatorul are obligaţia de a întocmi şi trimite factura pentru plata Compensaţiei în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligaţia de a plăti Compensaţia Operatorului în termen de 5 zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

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

- valoarea totală anuală a Compensaţiei calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; şi
- valoarea totală anuală a Compensaţiei, calculate potrivit formulei de mai sus, în care CE se va înlocui şi va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligaţiei de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevăzute în

tabelul de mai jos, conform situaţiilor financiare anuale auditate.

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

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

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

Toate costurile si veniturile astfel inregistrate pe analitice pe moduri de transport si alte activitati sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate in balante separate.

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

Costul unitar/km şi 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 condiţiilor de exploatare, care determina modificarea cheltuielilor cu o influenţa mai mare decât cea determinata de influenţa indicelui preţurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km şi 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 şi lubrifianţii se determina avându-se în vedere preţurile de achiziţie în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influenţa mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioada de 3 luni consecutive;

b) cheltuielile cu amortizarea se determina respectându-se reglementarile legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreţinerea - reparaţiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determina avându-se în vedere modificarea acestora cu o influenţa mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioada de 3 luni consecutive;

d) cheltuielile cu munca vie se fundamenteaza în funcţie de legislaţia în vigoare, corelata cu principiul eficienţei economice;

e) cheltuielile cu impozitele, autorizaţiile şi alte taxe se determina potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflaţia cumulata de la inceputul anului curent, aşa 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 comparaţie cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislatia nationala creste cu 10% (zece procente) sau mai mult in comparatie cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru veh.
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorităţii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicand motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru sau a costului/ cursă. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului in 30 zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Autoritatea contractanta poate solicita scaderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificarii conditiilor pietei sau daca punerea in functiune a unor investitii duce la scaderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanta si reparatiile, reduceri de personal,etc).
- Operatorul trebuie sa prezinte Autorităţii Contractante in 10 zile de la solicitarea Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificand nivelul de modificare a costului/kilometru, respectiv a costului/ cursă. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare in 10 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

- Modificarea costului/km şi a costului/ cursă se va face prin Act Adiţional la Contract, in baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km, respectiv a costului/ cursă.

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

Costurile unitare/km (lei/km), dar şi consturile unitare/ cursă (lei/cursă), pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, in baza cresterii indicelui preturilor de consum fata de nivelul existent la data precedentei ajustari.

Nivelul costurilor unitare/km şi a costurilor unitare/ cursă pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determina pe baza analizei situaţiei economico-financiare a operatorilor de transport, precum şi a influenţelor reale primite în costuri, determinate de evoluţia preţurilor pe economie.

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

Ajustarea costurilor unitare/km şi 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 şi lubrifianţii se determina avându-se în vedere preţurile de achiziţie în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul influenţa indicelui preţurilor de consum de la ultima avizare;

b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreţinerea - reparaţiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determina avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii şi preţuri de achiziţie, luându-se în calcul influenţa indicelui preţurilor de consum de la ultima avizare;

d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcţie de legislaţia în vigoare, corelată cu principiul eficienţei economice;

e) cheltuielile cu impozitele, autorizaţiile şi alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzator.

Ajustarea costului/km şi a costului/ cursă, se va face prin Act Adiţional 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:**	**65.200,00**
	Carburanţi	-
	Energie electrică	45.000,00
	Amortizare	-
	Service auto (înlrcţir.crc-reparaţii)	5.500,00
	Schimb ulei	-
	Schimb filtre	1.500,00
	Schimb anligcl	-
	Piese de schimb	5.000,00
	Alte cheltuieli materiale	8.200,00
II.	**Cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii**	14.700,00
	Inspecţia tehnică periodică	700,00

	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3.500,00
	Asigurare CASCO	10.500,00
	Impozit pe mijloc **de** transport	-
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit pe clădiri	-
	Redevenţă	-
	Taxă de mediu	-
	Alte cheltuieli cu taxe, impozite şi autorizaţii	-
III.	**Cheltuieli cu salariile personalului, din care:**	90,000.00
	- salarii	52,650.00
	- contribuţii sociale obligatorii	31,500.00
	- alte drepturi asimilate salariilor	5,850.00
IV.	**Cheltuieli de exploatare (I+II+l 11)**	**169.900,00**
V.	**Cheltuieli financiare**	-

VI.	**Total cheltuieli (IV+V)**	**169.900,00**
VII.	**Profit** – 7,82%	**13.286,18**
VIII.	**Valoare totală servicii de transport local (VI+VII)**	**183.186,18**
IX.	**Număr estimat anual de călătorii**	21.296,00
X.	**Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)**	**8,60**
XI.	T.V.A.	1,80
XII.	**Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)**	**10,40**
XIII.	Numar de km estimati	17.368,00
XIV.	Cost pe km	**10,55**
XV.	T.V.A.	2,21
XVI.	**Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)**	**12,76**

Tarife de călătorie practicate in momentul încheierii contractului

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

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

Anul	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Numar total de microbuze	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Grad de utilizare	5%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nr km parcursi	868,40	14.762,80	17.368,00	17.368,00	17.368,00	17.368,00	17.368,00	17.368,00	17.368,00	17.368,00
Numar de calatorii estimate	1064,80	18101,60	21296,00	21296,00	21296,00	21296,00	21296,00	21296,00	21296,00	21296,00
(I) Costuri inregistrate	8495,00	144.415,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00	169.900,00
(II.1) Propus pentru Comuna Focuri (1%) (Pr)	84,95	1444,15	1699	1699	1699	1699	1699	1699	1699	1699
(II.2) Maxim (6,82%+100 punte de bază) (PrM)	664,30	7.705,98	13.286,18	13.286,18	13.286,18	13.286,18	13.286,18	13.286,18	13.286,18	13.286,18

(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)	9.244,25	152.120,98	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18
	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	9.244,25	152.120,98	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18	183.186,18

Conditie	Situatia prezenta supusa analizei
Obiectul de activitate al operatoriului 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 teritoriala a **COMUNEI FOCURI**, Judetul Iasi
Capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa	*NATURA CAPITAL* *integral de stat* *ASOCIATI PERSOANE JURIDICE* *CONSILIUL LOCAL FOCURI* *Calitate: asociat unic* *Naţionalitate: română* *SEDIU SOCIAL: Sat Focuri, Comuna Focuri, Judeţ Iasi.* *Cod unic de înregistrare 52303805*
Conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT	**AGA** – este constituita 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI FOCURI; **Numirea conducerii superioare** si stabilirea bugetului - este realizata 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI FOCURI; **Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor** – se realizeaza 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI FOCURI; **Exercitarea unor drepturi specifice pietei** – se

	realizeaza 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI FOCURI;
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 7,82%. Procentul de 7,82% reprezinta rata swap de 6.82 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	Compensaţia 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 plăteşte Compensaţia, potrivit prezentului Contract şi a facturii emise de Operator în baza Raporului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat şi semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plăteşte Compensaţia. **În vederea evitării supracompensării**, în termen de 30 de zile de la aprobarea situaţiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensaţiei anuale. Compensaţia anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre: ■ valoarea totală anuală a Compensaţiei calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; şi ■ valoarea totală anuală a Compensaţiei platite.
Durata delegarii	Durata pentru care se deleaga serviciul public este de **10 ani de la data semnarii contractului fara posibilitatea prelungirii.**
Anunţul în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene	Publicarea intenţiei de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene NU este necesară în următoarele situaţii deoarece contractul de servicii publice priveşte o

	prestaţie anuală de mai puţin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători
Clarificarea informaţiilor din contract privind bunurile de preluare, bunurile de retur şi investiţiile delegatului/operatorului	Toate informaţiilor privind bunurile de preluare, bunurile de retur şi investiţiile delegatului/operatorului sunt identificate in Anexa 4 - Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului – la contractual de delegare

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