



**PROIECT DE HOTĂRÂRE**  
**privind stabilirea modalității de gestiune a transportului public local de călători**  
**în Orașul Valea lui Mihai, Județul Bihor**

Având în vedere:

- Referatul de aprobare la proiectul de hotărâre inițiat privind stabilirea modalității de gestiune a transportului public local de călători în Orașul Valea lui Mihai, Județul Bihor, nr. 13 dec. 2019,
- prevederile art.22 alin.(2) și alin. (3), precum și ale art.28 din *Legea serviciilor comunitare de utilități publice, nr.51/2006* – republicată, cu modificările și completările ulterioare,
- prevederile art.21 alin. (1) lit. a și alin. (2), precum și ale art. 22 din *Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, nr.92/2007*, cu modificările și completările ulterioare
- prevederile art.5 alin. (2) din *Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului,*
- Contractul de finanțare pentru implementarea proiectului *Reducerea emisiilor de carbon în Orașul Valea lui Mihai, Județul Bihor*, - cod SMIS 121637, semnat la data de 19 iunie 2019,

În baza art.129 alin.(2) lit. d, alin. (6) lit. a, alin. (7) lit. n, art.136, art.139 și art.196 alin. (1) lit. a din *O.U.G. nr.57/2019 privind Codul Administrativ*,

Primarul orașului Valea lui Mihai, inițiază următorul

**PROIECT DE HOTĂRÂRE**

**Art.1:** Se aprobă Studiul de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local în Orașul Valea lui Mihai, întocmit de TTL Planning S.R.L. prevăzut în *Anexa* – parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art.2:** Se aprobă modalitatea de prestare, organizare, funcționare și administrare a serviciului de transport public local de călători pe raza administrativ teritorială al Orașului Valea lui Mihai, prin delegarea gestiunii directe pe bază de contract de servicii publice, către operatorul intern al Orașului Valea lui Mihai, pe o perioadă de cinci ani de la data semnării contractului de delegare a gestiunii.

**Art.3:** Prezenta, sub formă de hotărâre se va duce la îndeplinire de către Primarul Orașului Valea lui Mihai, prin aparatul de specialitate.

**Art.4:** Prezenta, sub formă de hotărâre, se comunică cu:

- Instituția Prefectului – județului Bihor
- Primarul orașului Valea lui Mihai
- Serviciul întreținere patrimoniu, spații verzi și protecția mediului și Biroul buget-contabilitate, finanțe din aparatul de specialitate al Orașului Valea lui Mihai
- la dosar

**INIȚIATOR:**

**PRIMAR,**

*Nyakó Iozsef*



Proiectul de hotărâre se transmite către:

- Serviciul întreținere patrimoniu, spații verzi și protecția mediului din aparatul de specialitate al Primarului orașului Valea lui Mihai, în vederea analizării și întocmirii raportului de specialitate, cu termen de depunere: **16 decembrie 2019**
- Comisia pentru Amenajarea teritoriului și urbanism, protecția mediului și turism în vederea emiterii avizului, cu termen la data de **23 decembrie 2019**





U.A.T. ORAȘ  
VALEA LUI MIHAI

**TFL**  
PLANNING



**Studiu de oportunitate în vederea stabilirii  
modalității de gestiune a transportului  
public local în orașul Valea lui Mihai**

Data: Noiembrie 2019



**Titlu Proiect** Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local în orașul Valea lui Mihai

**Data** Noiembrie 2019

**Beneficiar** U.A.T. ORAȘ VALEA LUI MIHAI



**Elaborator** TTL PLANNING SRL



**Manager Proiect:** dr. ing. Ionut Mitroiu





## CUPRINS

<b>1. Date generale.....</b>	<b>3</b>
1.1. Denumirea obiectivului de investiții .....	3
1.2. Localizare / Teritoriu deservit .....	3
1.3. Beneficiarul investiției.....	3
1.4. Elaboratorul studiului.....	3
<b>2. Scopul Studiului de Oportunitate .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Situația existentă.....</b>	<b>4</b>
3.1. Amplasament și date generale.....	4
3.2. Contextul socio-economic .....	5
3.3. Rețele de transport .....	8
3.3.1. Drumuri.....	8
3.3.2. Căi Ferate.....	9
3.3.3. Transport Public .....	10
3.4. Aspecte privind mobilitatea .....	12
3.4.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor.....	12
3.4.2. Zone de generare și atragere a deplasărilor.....	16
3.4.3. Fluxuri de trafic.....	18
<b>4. Necesitatea și oportunitatea investiției .....</b>	<b>22</b>
4.1. Necesitatea investiției .....	22
4.2. Oportunitatea investiției.....	24
<b>5. Obiectivele Investiției.....</b>	<b>27</b>
<b>6. Scenariile tehnico-economice propuse.....</b>	<b>30</b>
6.1. Prezentarea scenariilor .....	30
6.1.1. Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat .....	30
6.1.2. Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal .....	31
6.1.3. Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei.....	34
6.2. Analiza scenariilor și stabilirea soluției recomandate .....	35
6.2.1. Considerații Generale privind Analiza Scenariilor.....	35
6.2.2. Stabilirea criteriilor de analiză.....	36
6.2.3. Analiza Scenariilor.....	37
6.2.4. Selectarea Scenariului Recomandat .....	49
<b>7. Recomandări privind scenariul selectat.....</b>	<b>53</b>
7.1. Ajutorul de stat / condițiile Altmark .....	53
7.2. Aspecte de ordin juridic, procedural.....	58
7.3. Durata contractului.....	60
7.4. Redevența.....	62
7.5. Profitul rezonabil .....	63
7.6. Compensația.....	64
7.7. Tariful de călătorie .....	65
7.8. Costul specific de operare.....	66
7.9. Categoriile de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități.....	71
<b>8. Concluzii .....</b>	<b>72</b>

## LISTĂ FIGURI

Figura 3.1-1. Poziționarea Orașului Valea lui Mihai.....	4
Figura 3.2-1. Evoluția populației orașului Valea lui Mihai .....	6
Figura 3.2-2. Structura pe grupe de vârstă a populației orașului Valea lui Mihai.....	6
Figura 3.2-3. Structura pe ocupații a populației orașului Valea lui Mihai .....	7
Figura 3.2-4. Venituri pe gospodărie .....	8
Figura 3.3-1. Rețeaua stradală din orașul Valea lui Mihai.....	9
Figura 3.3-2. Rețeaua de căi ferate locală și Drumuri Naționale/Europene.....	10
Figura 3.4-1. Frecvența deplasărilor săptămânale în funcție de scop .....	13
Figura 3.4-2. Repartiția modală a deplasărilor.....	14
Figura 3.4-3. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane .....	14
Figura 3.4-4. Repartiția modală a deplasărilor în raport cu motivul deplasării.....	15
Figura 3.4-5. Populația orașului Valea lui Mihai .....	16
Figura 3.4-6. Unități de învățământ și instituții.....	17
Figura 3.4-7. Unități comerciale.....	17
Figura 3.4-8. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Vehicule Private.....	20
Figura 3.4-9. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Vehicule de Marfă.....	20
Figura 3.4-10. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Pietoni .....	21
Figura 3.4-11. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Biciclete .....	21
Figura 4.2-1. Propunere traseu autobuze.....	24
Figura 6.2-1. Schema generală a analizei multicriteriale .....	36

## LISTĂ TABELE

Tabelul 3.4-1. Matricele origine-destinație pentru anul de bază .....	19
Tabelul 4.2-1. Obiectivele principale ale investiției în corelație cu provocările cheie.....	29
Tabelul 6.2-1. Numărul posturilor din orașe, corespunzător grupelor de populație .....	43
Tabelul 6.2-2. Centralizator evaluare .....	49
Tabelul 7.8-1. Evaluarea Costului specific pe kilometru .....	70



## **1. Date generale**

### **1.1. Denumirea obiectivului de investiții**

**Reducerea emisiilor de carbon în Orașul Valea lui Mihai, județul Bihor, Cod SMIS 121637, NV/BH/2017/3/3.2/1/1216/29,03,2018, POR 2014-2020, Axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, obiectivul specific 3.2; Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a transportului public local în orașul Valea lui Mihai**

### **1.2. Localizare / Teritoriu deservit**

U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, Jud. Bihor, România

### **1.3. Beneficiarul investiției**

U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, cu sediul în Valea lui Mihai, Calea Revoluției, nr. 2, jud. Bihor, telefon/fax 0259355216/ 0259355933;

### **1.4. Elaboratorul studiului**

TTL PLANNING S.R.L., cu sediul în București, strada Dimitrie Grozdea, nr. 10, Sectorul 2, telefon 0724049785, e-mail: office@ttlplanning.ro.

## **2. Scopul Studiului de Oportunitate**

Principalul scop al studiului de oportunitate îl reprezintă identificarea și analiza elementelor tehnice, juridice și financiare specifice, a celor mai probabile scenarii și identificarea soluției recomandate în vederea luării deciziei la nivel local cu privire la modalitatea de gestiune a transportului public local în U.A.T. Oraș Valea lui Mihai. Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu și totodată, ca scop secundar, contribuie la accesul la finanțări prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

În cadrul prezentului studiu se vor fundamenta pe de o parte necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public în U.A.T. Oraș Valea lui Mihai și se va identifica cea mai bună soluție delegare a gestiunii serviciilor, pe de altă parte.

În conformitate cu legislația națională, Autoritățile publice locale locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru înființarea, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de Planul de Mobilitate și strategiile în domeniu, precum și de cerințele de mobilitate locale, evoluția acestora și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii de gaze cu efect de seră reduse. Astfel, prin înființarea și delegarea serviciului de transport public local în U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, în conformitate cu reglementările naționale și europene în domeniu și cu respectarea regulamentului CE 1370, se vor asigura:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare socio-economică a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;

- satisfacerea în condiții optime a nevoilor de Mobilitate a populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a orașului;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea unui mod de transport eficient și ecologic;
- diminuarea utilizării autoturismului propriu pentru deplasările locale;
- promovarea reabilitării infrastructurii pe traseele serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

### 3. Situația existentă

#### 3.1. Amplasament și date generale

Orașul Valea lui Mihai este localizat în partea de nord-vest a județului Bihor, în Regiunea Crișana. Județul Bihor este situat în partea nord-vestică a României și se învecinează cu județele: Arad (partea de sud), județul Alba (zona sud-est), Cluj-Napoca și Sălaj (în zona de est), județul Satu-Mare (în zona de nord). În partea vestică a județului este granița României cu Ungaria. Împreună cu județele Arad și Sălaj (cea mai mare parte a acestora), extremitatea sudică a județului Satu Mare și extremitatea nordică a județului Hunedoara, județul Bihor formează regiunea Crișana. Orașul Valea lui Mihai este așezat la intersecția paralelei de 47°30' latitudine nordică cu meridianul de 20°08' longitudine estică. Orașul are o suprafață de 73,54 kmp, cu o densitate de 140 loc/kmp. Activitățile economice specifice zonei studiate sunt agricultura și industria de încălțăminte și alimente. Localitatea este situată între două centre urbane majore, la o distanță de 68 km de Oradea și 69 km de Satu Mare. De asemenea, orașul Valea lui Mihai este în proximitatea graniței cu Ungaria, la o distanță de 8 km, dar este și în apropiere de Debrecen, la o distanță de 40 km. Orașul face parte din **Macroregiunea 1 de Dezvoltare a României**, fiind amplasat în extremitatea nord-vestică. Macroregiunile sunt al patrulea tip de diviziune regională creată în România în 1998 și corespund nivelului NUTS I de diviziuni ale statelor membre ale Uniunii Europene. Valea lui Mihai este parte constituentă a **Regiunii Nord-Vest**. Este amplasat între doi mari poli economici ai regiunii, Oradea și Satu Mare.

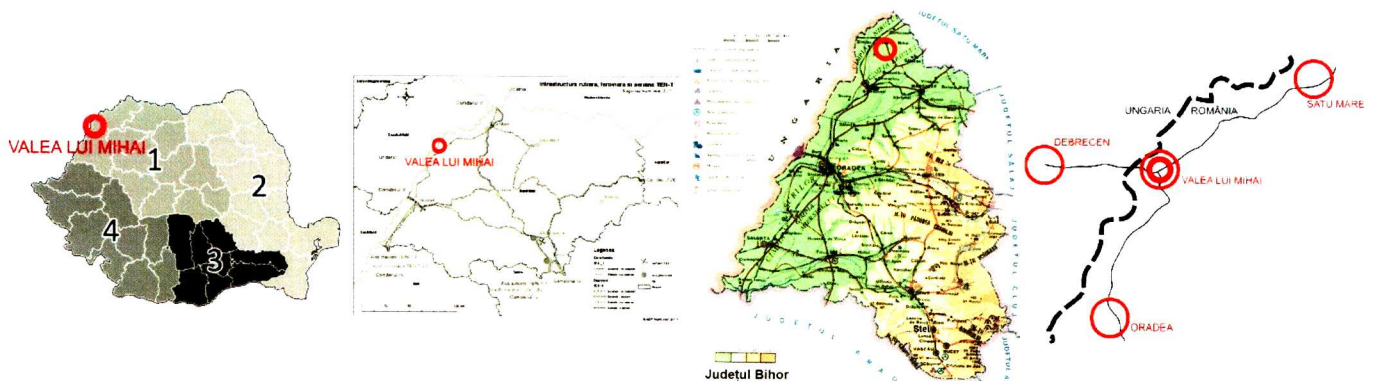


Figura 3.1-1. Poziționarea Orașului Valea lui Mihai



În **Planul de Dezvoltare al Regiunii Nord-Vest 2014-2020** se dorește creșterea accesibilității regiunii și a mobilității locuitorilor, mărfurilor și informațiilor. De asemenea, este stipulat că zona Carei-Valea lui Mihai se află în afara zonei de accesibilitate de 30 min, dar se află în apropiere de Autostrada M3 din Ungaria. Prioritatea de intervenție urmărește conectarea regiunii la rețelele de transport europene și scoaterea din izolare a unor zone, cum e și orașul Valea lui Mihai.

În **Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Bihor** este specificat că localitatea Valea lui Mihai este un oraș de rang III, de importanță microzonală. Acesta este și un pol cu rol de echilibru la nivel macrozonal. De asemenea, are potențial de cooperare transfrontalieră. Din punct de vedere al infrastructurilor de transport, orașul se află pe culoarul drumurilor expres, cât și pe rețeaua de drumuri europene cu ocolitoare aprobate.

Conform **Planului de Amenajare a Teritoriului Național**, orașul se află între două aeroporturi, cel din Oradea și cel din Satu Mare. Orașul nu este conectat la un culoar de transport european, dar este amplasat în proximitatea unui drum expres propus prin Oradea-Zalău-Satu Mare și a unei autostrăzi propuse între Cluj-Napoca și Ungaria. Orașul este traversat de cale ferată, dar inoperabilă și nefuncțională în relație cu centrul major Cluj-Napoca, sau capitala București.

Conform **Master Planului General de Transport** orașul Valea lui Mihai se află pe un drum Trans Regio, ceea ce oferă o bună conectivitate la nivel local și regional. Harta rutelor de cale ferată din documentație prevede reabilitarea liniei de cale ferată care trece prin oraș. De asemenea, ruta CF va fi proiectată pentru o viteză minimă de 100 km/h, prin legarea la rețeaua TEN-T Comprehensive.

În **Strategia de dezvoltare durabilă a orașului Valea lui Mihai 2015-2020** orașul este prezentat ca un nod rutier, fiind la intersecția bifurcației drumului european E671 și a drumului național DN19C, rute ce leagă orașul de centre urbane majore: Oradea, Satu Mare, Debrecen. Infrastructura rutieră este completată de străzi secundare, parcări și trotuare, care însumează o lungime de 55,63 km, dintre care 3,45 km trotuare.

O altă rută de acces importantă în oraș este calea ferată extracarpatică prin care se realizează legătura cu principale centre urbane din Câmpia Tisei (Satu-Mare, Oradea, Arad, Timișoara). Spre vest apare o ramificație de la Valea lui Mihai la Nyirabrány, cu trecere în Ungaria, care permite legături internaționale.

### **3.2. Contextul socio-economic**

Populația orașului Valea lui Mihai a cunoscut anumite fluctuații în ultimii 25 de ani, cu valori cuprinse între 10800 și 11500 locuitori. Din anul 2002 până în anul 2008 numărul locuitorilor a cunoscut ușoare creșteri, procentul fiind de aproximativ 1%. Cu toate acestea, în ultimii 11 ani, începând cu anul 2008, când se înregistrau 11527 locuitori, populația cunoaște o tendință accentuată de scădere, ajungând în anul 2019 la valoarea de 10864 locuitori, reprezentând o scădere de aproximativ 6% comparativ cu anul 2008.

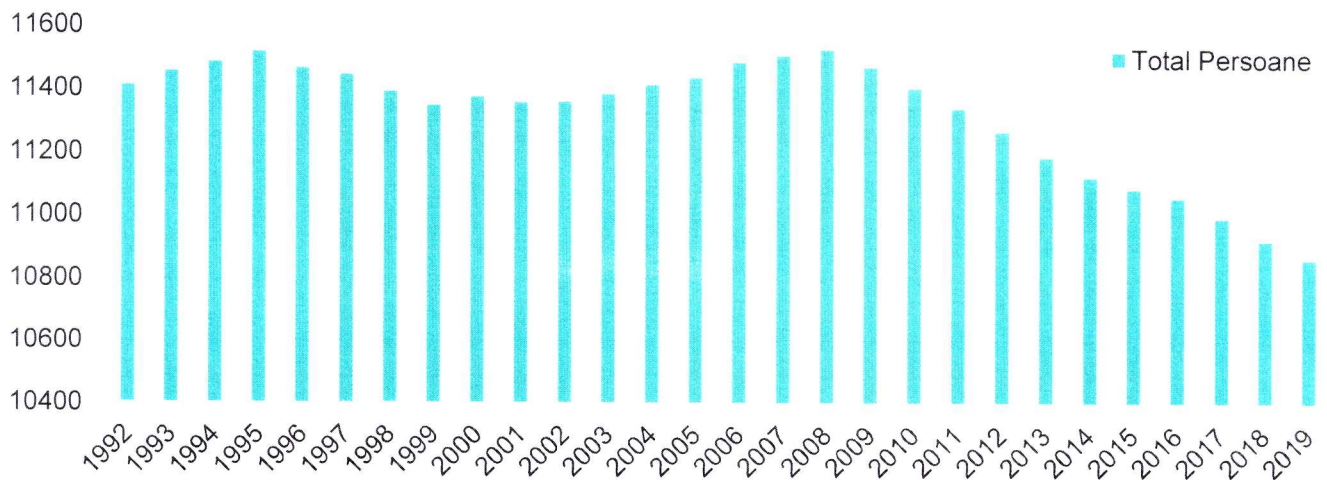


Figura 3.2-1. Evoluția populației orașului Valea lui Mihai

Tendința de scădere a populației este dată pe de o parte mișcarea migratorie a populației, plecările cu domiciliu depășind în fiecare an stabilirile de domiciliu în oraș precum și sporul natural al populației și acesta având valori negative, nașterile fiind mult mai puține decât decesele, pe de altă parte.

În conformitate cu datele puse la dispoziție de Institutul Național de Statistică, populația orașului Valea lui Mihai, la nivelul anului 2019, este de 10864 locuitori, cu o compoziție de 48% persoane de sex masculin și 52% persoane de sex feminin. Distribuția pe grupe de vârstă pentru orașul Valea lui Mihai se prezintă în figura de mai jos. Se observă o populație majoritară ce se încadrează în intervalele 25 – 35 ani și 35 – 50 ani. Între acest interval 25-50 este cuprinsă 41% din populația orașului Valea lui Mihai, mai mult, 71% din populație este cuprinsă în grupa de vârstă 15-65 de ani (vârstă de muncă), care poate contribui efectiv la viața socio-economică. La populația cu vârste peste 70 de ani se remarcă un număr semnificativ mai mare al persoanelor de sex feminin.

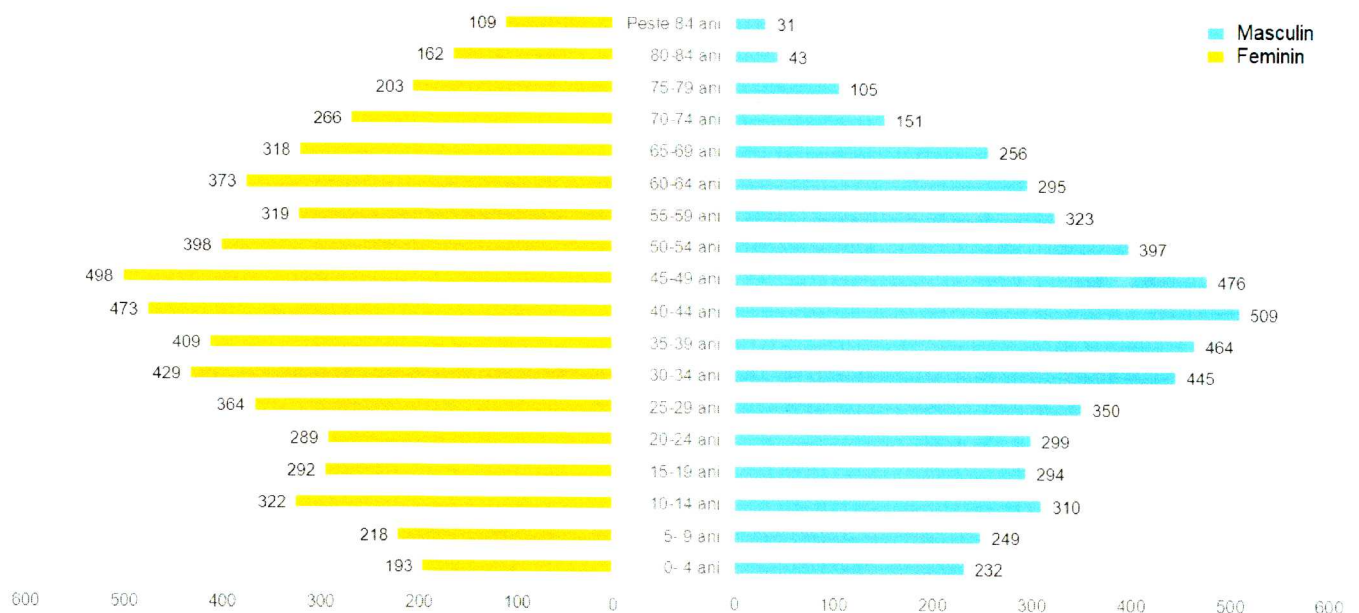


Figura 3.2-2. Structura pe grupe de vârstă a populației orașului Valea lui Mihai



Conform datelor statistice pe care le regăsim în strategia de dezvoltare a orașului Valea lui Mihai, la nivelul anului 2015, populația activă reprezintă 48,6% din totalul numărului de locuitori, iar populația inactivă reprezintă 51,4%. Din totalul populației active, avem un procent de 98% a populației ocupate (persoane angajate și întreprinzători) și un procent de 2% al șomerilor. În ultimii 10-15 ani de când au fost dezvoltate mai multe unități de producție la nevel orașului și dezvoltării industriei ușoare la nivel local, mai exact fabricarea produselor de încălțăminte și prelucrarea articolelor textile, numărul mediu de angajați se situează în jurul valorii de 4000 de persoane. În ceea ce privește populația inactivă, ponderile cele mai mari sunt în rândul pensionarilor (53%), restul populației reprezentând 47 procente (elevi/studenti, casnice, întreținuți de alte persoane, etc.). Situația structurii populației este reprezentată în graficul din figura de mai jos.

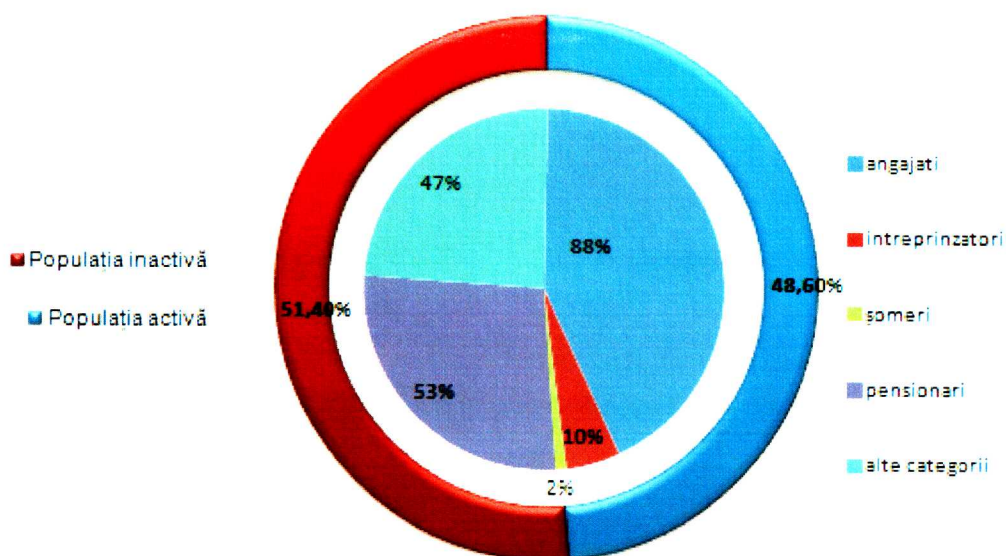


Figura 3.2-3. Structura pe ocupații a populației orașului Valea lui Mihai  
(Sursa: PMUD / INS)

Conform datelor furnizate de INS, (Institutul Național de Statistică), numărul mediu al șomerilor de sex masculin reprezenta un procent semnificativ mai mare comparativ cu cel al șomerilor de sex feminin, având o distribuție medie în ultimii ani de 39% persoane de sex feminin și 61% persoane de sex masculin.

În ceea ce privește repartitia populației ocupate a orașului Valea lui Mihai pe activități ale economiei naționale, se remarcă 4 activități principale: agricultura, silvicultura și pescuitul (25%), industria (20%), industria prelucrătoare (19%), comerțul cu ridicata și cu amănuntul – repararea autovehiculelor și motocicletelor (11%). Aceste 4 activități însumează aproximativ 75% din totalul populației ocupate a orașului, indicator ce arată că baza preocupărilor și activităților din orașul Valea lui Mihai se canalizează pe aceste paliere.

Conform sondajului realizat în anul 2016 cu oazia realizării PMUD, venitul mediu al gospodăriilor anchetate este de aproximativ 1900 lei. Anchetele la domiciliu au indicat un procent de aproximativ 37% pentru persoane cu venituri între 501-1500 lei, 29% persoane cu venituri între 1501-2500 lei, 15% persoane cu venituri cuprinse între 2501-3500 lei și 9% din total, populație

cu venit cuprins între 3501-5000 lei. Mai remarcăm un procent de 1,5% corespunzător persoanelor cu venituri peste 5000 lei și 3% pentru persoane cu venituri între 0-500 lei. Situația veniturilor înregistrate este prezentată în manieră explicită în graficul de mai jos.

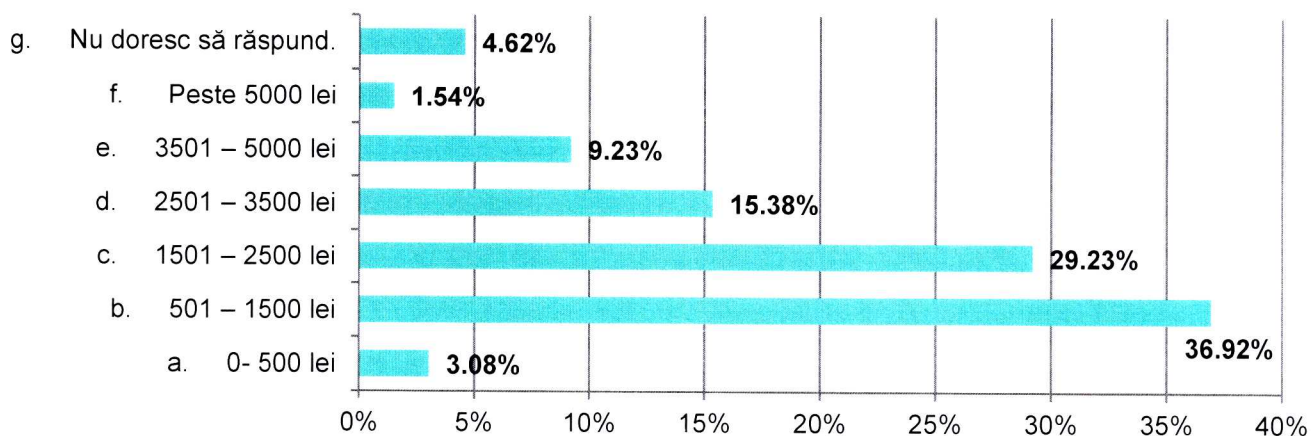


Figura 3.2-4. Venituri pe gospodărie

(Sursa: PMUD)

### 3.3. Rețele de transport

La nivelul orașului Valea lui Mihai, principalele căi de acces sunt **linia feroviară** și **drumurile naționale**. Orașul Valea lui Mihai este racordat la calea ferată extracarpatică prin care se realizează legătura principalelor centre urbane din Câmpia Tisei (Satu-Mare, Oradea, Arad, Timișoara). Spre vest apare o ramificație de la Valea lui Mihai la Nyirabranly, cu trecere în Ungaria, care permite legături internaționale.

Dezvoltarea industriei ușoare la nivel local, mai exact fabricarea produselor de încălțăminte și prelucrarea articolelor textile, în orașul Valea lui Mihai generează puncte importante de lucru care atrag și generează trafic de marfă, precum și nevoi de mobilitate locală, având peste 3000 de angajați.

Pe lângă transportul de marfă generat de industria ușoară, o pondere semnificativă o înregistrează și transportul de marfă ce tranzitează localitatea. Din cauza poziționării în apropierea graniței cu Ungaria, dar și prin prezența drumului național și european care conectează orașul Valea lui Mihai de Municipiile Satu-Mare, Oradea, Arad și Timișoara, transportul de marfă de tranzit înregistrează frecvențe destul de ridicate.

#### 3.3.1. Drumuri

Orașul Valea lui Mihai se întinde pe o lungime de aproximativ 5 km pe direcția nord – sud și aproximativ 4.4 km pe direcția vest – est. Arterele majore de circulație rutieră sunt cele două ramuri ale drumului european, ambele modernizate, care au rolul de a asigura legăturile interzonale, accesul pe penetrații și tranzitul localității, fiind solicitate de traficul ușor, greu și transportul în comun interurban. Alături de acestea, rețeaua principală cuprinde alte câteva artere de categoria III (2 benzi de circulație) cu sau fără zonă verde laterală, care fac legătura între cartiere. Unele dintre ele devin, în afara intravilanului trupului de bază, drumuri comunale sau de exploatare, care asigură legătura cu trupurile din teritoriul administrativ.



Drumul european E671 care realizează legătura orașului Valea lui Mihai cu municipiul Oradea și Satu Mare, este principala cale de acces. E671 străbate orașul de la sud la nord și intersectează drumul național DN 19C în interiorul localității. Drumul național 19C este sectorul de drum care asigură ieșirea de pe teritoriul românesc, acesta conectează orașul Valea lui Mihai cu orașul Debrecen (aparținător Ungariei). Aceste drumuri sunt foarte importante pentru circulația la nivel local și regional, întrucât reprezintă calea de acces pentru numărul mare de navetiști ce tranzitează orașul și localitățile limitrofe. Rețeaua de străzi secundare are în prezent o lungime de aproximativ 53 km (rețea administrată de Consiliul Local Valea lui Mihai).

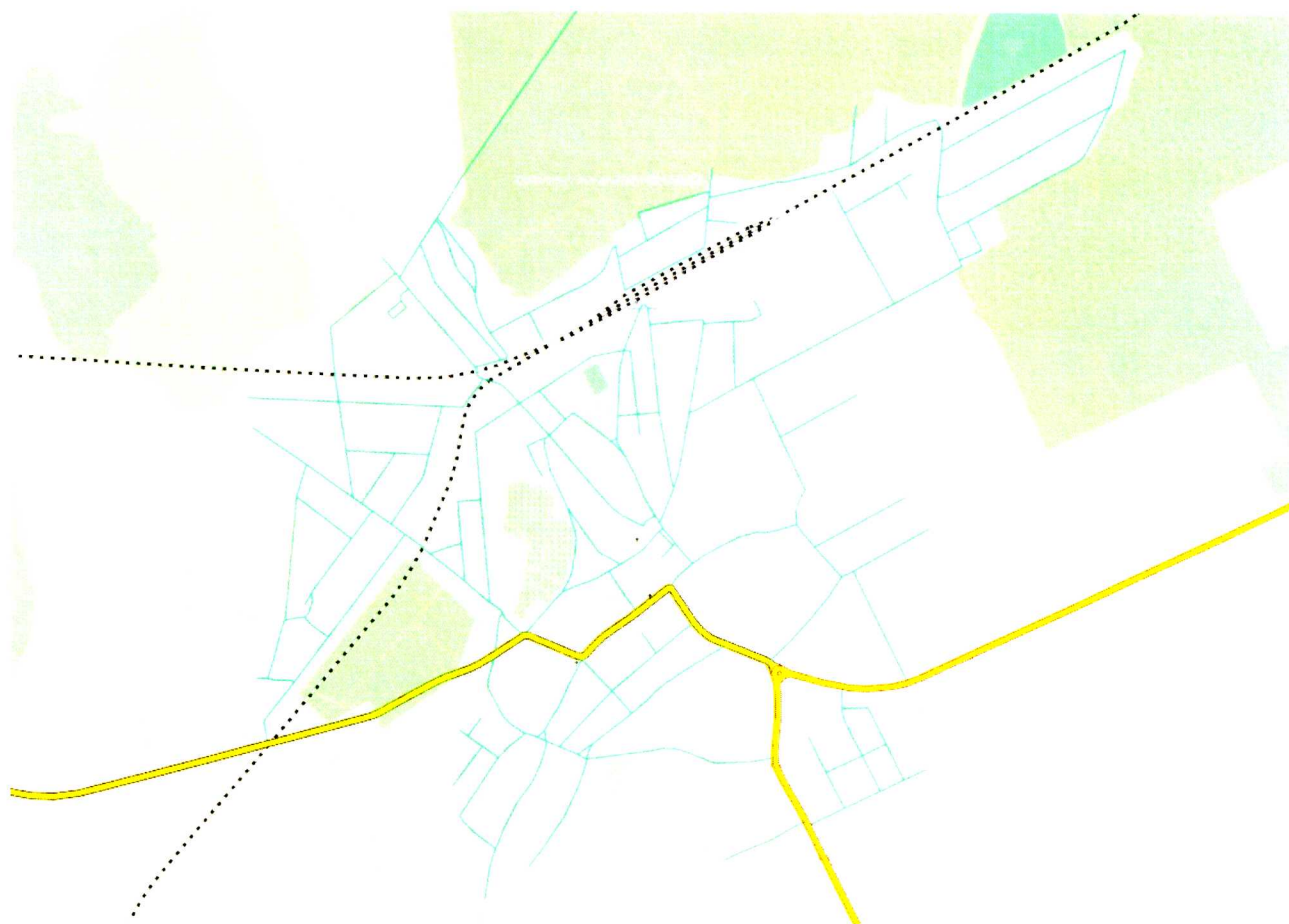


Figura 3.3-1. Rețeaua stradală din orașul Valea lui Mihai  
(Sursa: PMUD / openstreetmap.org)

### 3.3.2. Căi Ferate

Orașul Valea lui Mihai este un nod feroviar între Oradea și Satu Mare, Carei și Debrețin, fiind și un punct feroviar de trecere a frontierei (PTF) Valea lui Mihai–Nyirabrány. În Valea lui Mihai funcționează în cadrul Inspectoratului Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea, Sectorul Poliției de Frontieră (SPF) Valea lui Mihai - sector de tip I. Acesta are o deschidere de 34,508 km la frontiera cu Ungaria și are în componentă 2 puncte de trecere a frontierei de stat:

- un punct de control trecere frontieră rutier (PTF Valea lui Mihai) prin care se face legătura cu Ungaria (prin punctul de frontieră Nyirábrány aflat pe teritoriul statului vecin);
- un punct de trecere frontieră feroviar (stația CFR Valea lui Mihai).



În privința rețelei feroviare naționale, orașul Valea lui Mihai este deservit de linia secundară 402, cale simplă neelectrificată – Arad-Oradea-Săcuieni-Valea lui Mihai-Carei-Satu Mare-Halmeu. De asemenea, există o ramificație de la orașul Valea lui Mihai către Ungaria, ruta trenului internațional Baia Mare-Budapesta. Orașul Valea lui Mihai este racordat și la calea ferată extracarpatică prin care se realizează legătura principalelor centre urbane din Câmpia Tisei (Satu-Mare, Oradea, Arad, Timișoara), cu trecere în Ungaria, care permite legături internaționale. Transportul de marfă pe calea ferată este slab reprezentat și înregistrează o cerere în scădere. Densitatea căilor ferate pe raza județului Bihor este de 62,82 km/1.000 kmp, fiind peste densitatea pe țară de 46,2 km/1.000 kmp.

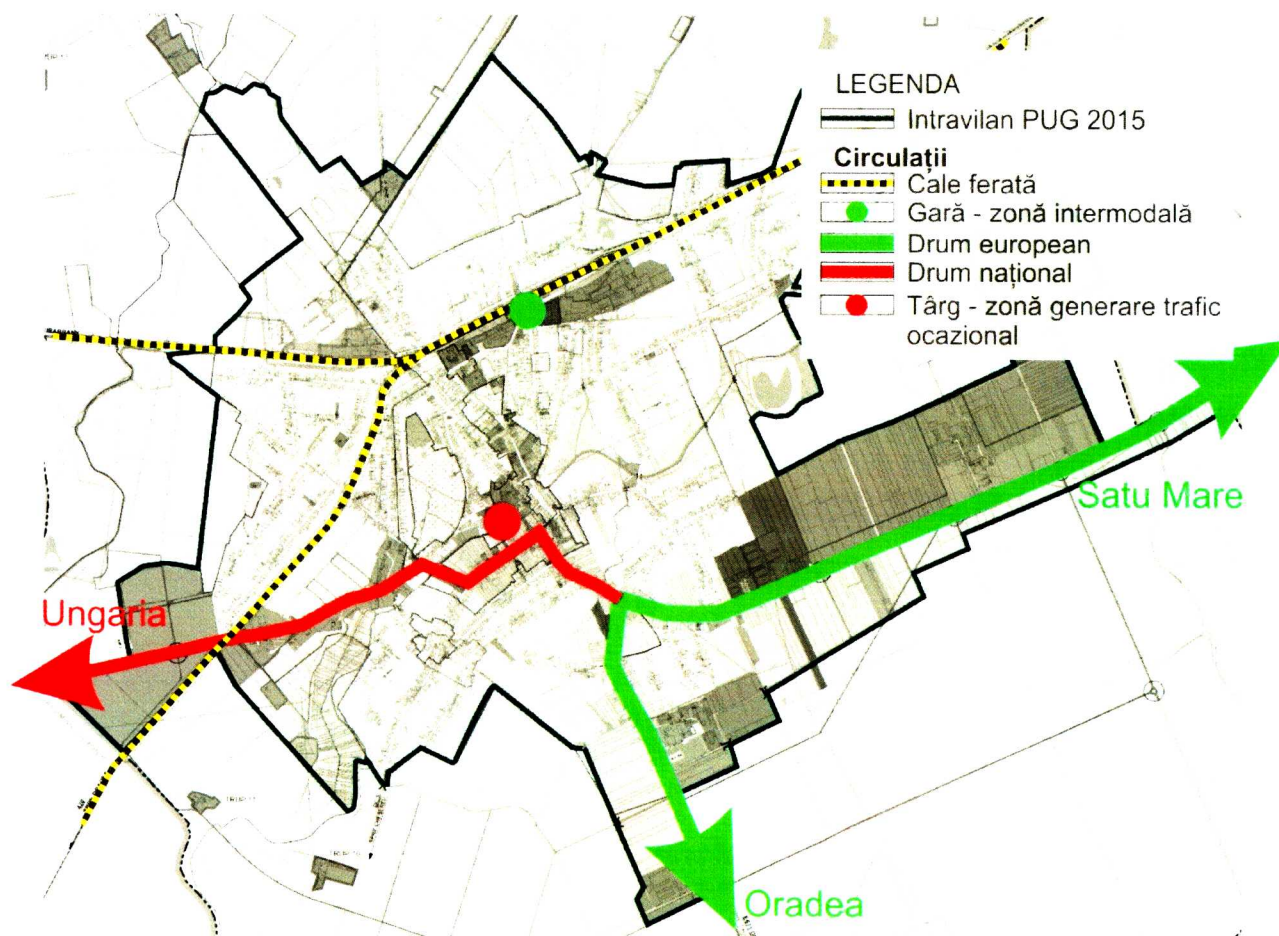


Figura 3.3-2. Rețeaua de căi ferate locală și Drumuri Naționale/Europene  
(Sursa: PMUD)

### 3.3.3. Transport Public

Transportul pe cale rutieră – de mărfuri și persoane – este asigurat de societăți comerciale din sectorul privat. Acestea asigură transportul interurban de persoane, la nivel local nefiind asigurat transportul public organizat. Pe teritoriul orașului sunt amenajate 5 stații de autobuz care deservește aceste linii județene de transport. Din punct de vedere instituțional, dezvoltarea și gestiunea transportului județean se realizează de către Consiliul Județean Bihor, prin Biroul Autoritatea Județeană de Transport din cadrul Serviciului Autoritatea Județeană de Transport, Monitorizare Servicii Comunitare de Utilități Publice.

Consiliul Județean are prevăzute în Organigrama sa, în cadrul Direcției Generale de Dezvoltare Regională, Programe și Proiecte cu Finanțare Externă, compartimente specializate pentru dezvoltare regională (Serviciul Dezvoltare Durabilă și Planificare, Serviciul Elaborare Proiecte, Serviciul Monitorizare și Implementare Proiecte) și pentru monitorizarea utilităților publice ((Compartimentul Unitate Județeană pentru Monitorizarea Serviciilor Comunitare de Utilități Publice).

În prezent nu s-a constituit o asociație de dezvoltare intercomunitară pentru transport public, cu toate că o astfel de inițiativă ar aduce oportunitatea dezvoltării unui sistem de transport integrat la nivel de zonă. În etapa viitoare, analizând și comportamentul de călătorie cu ajutorul modelului de prognoză a cererii, consultantul va propune o soluție în acest sens. Oricum, o astfel de propunere va trebui să vizeze orizontul de timp 2019 – 2020, deoarece traseele județene de transport public sunt atribuite până la sfârșitul anului 2019, prin Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate.

Liniile directe la nivel județean sunt trasate prin aplicarea Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Bihor. La elaborarea prezentului Regulament, aprobat prin HCJ nr. 294/2012 s-a ținut cont și de recomandările Asociației Transportatorilor de Persoane Bihor.

Organizarea transportului public local pe teritoriul Orașului Valea lui Mihai se supune prevederilor Legii nr. 92 / 2007 a serviciilor de transport public local, a Normelor de aplicare a acesteia precum și a regulamentului CE 1370. Conform legii 92, Consiliul Local al U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este responsabil de aspectele legate de transportul public în limitele orașului, cu excepția căilor ferate, acestea aparținând de Ministerul Transporturilor.

Coordonarea transportului public pe raza județului Bihor este în responsabilitatea Consiliului Județean. În ceea ce privește organizarea serviciului de transport pe plan local în U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, conform Organigramei și a Statului de funcții al aparatului de specialitate al Primarului orașului Valea lui Mihai, aprobată prin HCL 101/2018, este prevăzut un compartiment specializat pentru transportul public local, însă în prezent nu sunt încheiate contracte cu operatori economici pentru prestarea serviciilor de transport public la nivelul UAT Valea lui Mihai.

Din punct de vedere juridic și instituțional Consiliul Local îndeplinește sarcini specifice cu privire la dezvoltarea socială și economică și la administrarea patrimoniului public și privat aflat în administrarea sa, respectiv și pentru administrarea serviciilor publice aflate în coordonarea sa. Consiliul Local este responsabil de stabilirea cadrului juridic necesar atât pentru transportul public local, cât și pentru bunurile publice și private necesare pentru asigurarea unui sistem eficient de transport public, incluzând aici și parcurile din zona administrativ-teritorială a orașului, potrivit competențelor atribuite prin lege.

Conform prevederilor legale în vigoare, cadrul juridic existent la nivel județean cuprinde prevederi privind transportul public județean de persoane prin curse regulate și speciale. Cu toate acestea în acest moment nu sunt identificate reglementări locale privind transportul nemotorizat, transportul public cu taximetre și cele privind implementarea sistemelor de transport inteligente.

În ceea ce privește conformitatea cu regulamentele și directivele UE, este de precizat faptul că mai sunt necesare anumite ajustări ale normelor legislative, atât la nivel local cât și la nivel național, în special în privința conformității Contractului de Servicii Publice cu normele UE. Contractele de servicii publice, care vor fi încheiate cu operatorii economici în urma procedurilor de atribuire a contractelor, trebuie să preia pe cât posibil prevederile Modelului național de Contract de Servicii Publice agreat pentru finanțare europeană.

Acest aspect este foarte important mai ales în contextul existenței obligativității semnării de contracte de servicii publice (CSP) conforme cu Regulamentul 1370/2007 atât pentru obținerea finanțării europene pentru achiziția de mijloace de transport cât și pentru obținerea de eventuale cofinanțări de la alte organisme finanțatoare. Soluțiile adoptate trebuie să asigure atât respectarea legislației europene și naționale în vigoare, atât în ceea ce privește atribuirea contractelor cât și referitor la conținutul acestora (în special calculul compensațiilor de exploatare).

### **3.4. Aspecte privind mobilitatea**

#### **3.4.1. Caracteristicile de mobilitate ale locuitorilor**

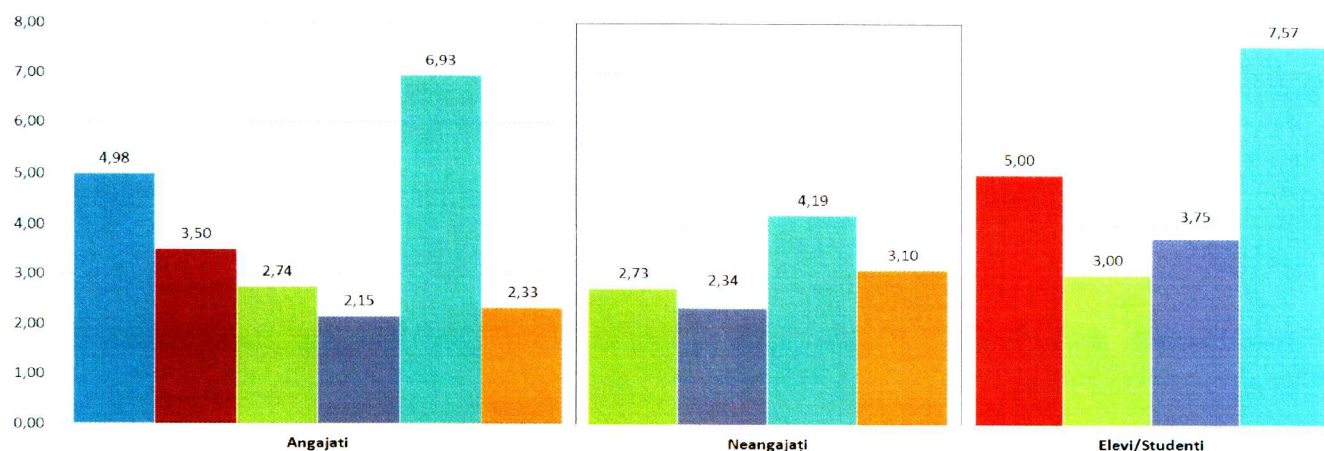
În vederea identificării caracteristicilor de deplasare a populației orașului Valea lui Mihai, la momentul realizării Planului de Mobilitate, s-a realizat un chestionar de mobilitate colectându-se date cu privire la frecvența deplasărilor, scopul deplasărilor, modul de transport utilizat, zona de origine și destinație, precum și durata de deplasare.

Conform rezultatelor obținute în cadrul PMUD, la nivel general (neținând cont de un interval de vârstă), dintre persoane interviuate, 36% sunt angajați, 51% neangajați și 13% sunt elevi/studenti. Persoanele angajate au fost considerate cele cu normă întreagă sau fracțiune de normă, iar în categoria persoanelor neangajate au fost incluse: pensionarii, șomerii, casnicii/casnicele, liber profesioniștii și persoanele din alte categorii.

În figura de mai jos se evidențiază frecvența deplasărilor zilnice ale persoanelor angajate, neangajate și ale elevilor, către diferite destinații (serviciu, cumpărături, etc.) în timpul săptămânii (a) și în week-end (b) realizate în diverse scopuri.



(a) Luni-Vineri



(b) Sâmbătă - Duminică

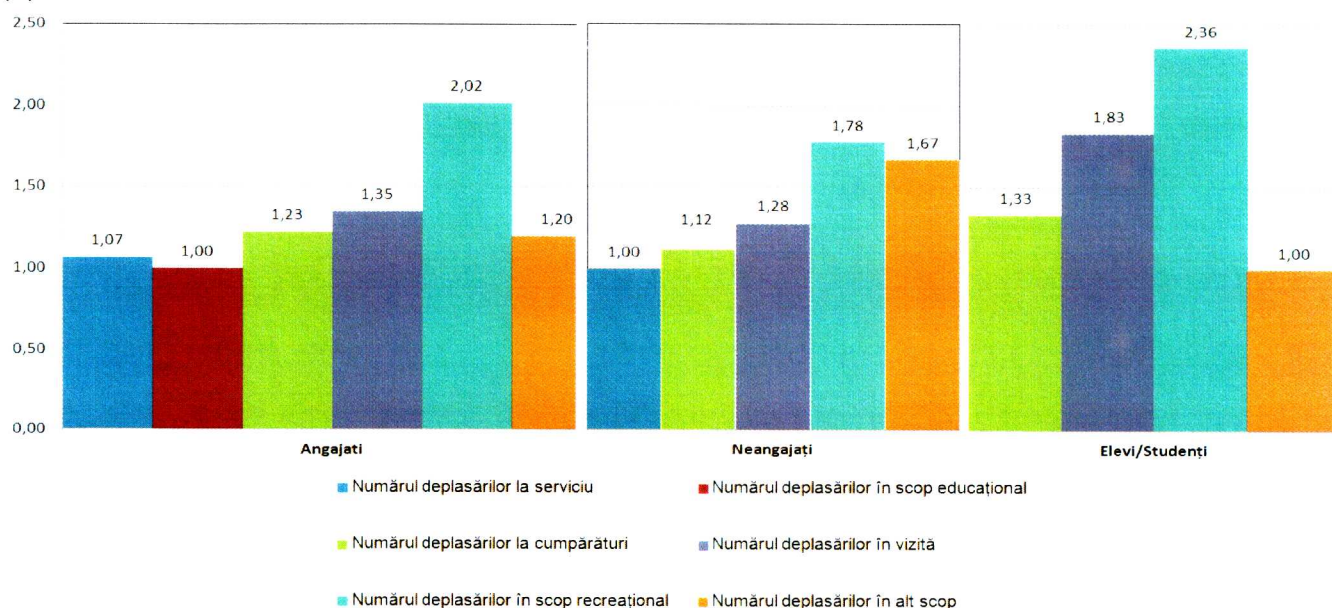


Figura 3.4-1. Frecvența deplasărilor săptămânale în funcție de scop  
(Sursa: PMUD)

Se observă o medie de 5 deplasări pe săptămână a persoanelor angajate către locul de muncă și 5 deplasări ale elevilor către unitățile de învățământ. Deplasările în scop recreațional sunt foarte frecvente, identificăm în medie 7 deplasări pe săptămână în cazul persoanelor angajate și în cazul elevilor. De asemenea, se remarcă o preponderență și în cazul deplasărilor pentru cumpărături (5 deplasări pe săptămână în cazul elevilor și 3,5 pentru persoanele angajate). Restul deplasărilor (vizită, alt scop) sunt în medie 2 sau 3 pe săptămână - cazul persoanelor angajate și a celor neangajate. În perioada zilelor nelucrătoare (sâmbăta și duminica) se evidențiază pentru toate grupele de persoane (angajați, neangajați și elevi) deplasările către activități recreaționale, vizite și cumpărături.

În cazul elevilor, observăm o medie de aproximativ 2 deplasări destinate vizitelor și în scop recreațional, persoanele neangajate efectuând mai mult de o deplasare în alte scopuri și 1,78 deplasări în scop recreațional. Persoanele angajate efectuează 2 deplasări în scop recreațional și în medie o deplasare către scopurile recenzate.

Din punct de vedere al repartiției deplasărilor persoanelor chestionate pe moduri de transport, a rezultat că 81% din deplasări se realizează cu mijloace de transport nemotorizate, iar 19% se realizează cu mijloace de transport motorizate. Dintre deplasările nemotorizate, 37% sunt realizate utilizând bicicleta iar restul (63%) pe jos. Deplasările motorizate se realizează în procent majoritar cu autoturismul; 83% fiind conducătorul autovehiculului, restul de 17% călătorind ca pasageri.

În figura de mai jos se prezintă situația deplasărilor în funcție de modul de transport.

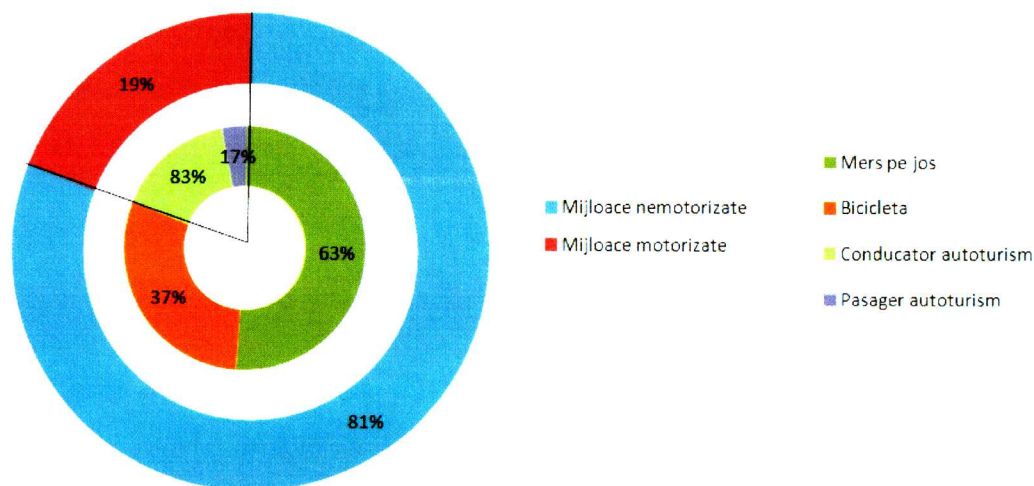


Figura 3.4-2. Repartiția modală a deplasărilor  
(Sursa: PMUD)

Repartiția modală a deplasărilor realizate diferă de la o categorie la alta. Astfel, anchetele au indicat faptul că persoanele angajate utilizează pentru deplasări cu preponderență mersul pe jos și bicicleta (37 procente pentru fiecare mod de transport) și 25% dintre persoane, deplasări utilizând autoturismul personal. Persoanele neangajate se deplasează pe jos în proporție de 58%, cu bicicleta efectuează deplasări 28%, iar restul de 15% utilizează autoturismul. În cazul elevilor proporția este de 80%-10%-10% pentru mersul pe jos, bicicleta ca mijloc de transport și autoturismul personal. Se remarcă un procent considerabil al persoanelor care merg pe jos în cazul elevilor și în cazul persoanelor neangajate. În cazul persoanelor angajate distribuția modurilor de transport este mai echilibrată, în această categorie utilizarea autoturismului personal înregistrează valorile cele mai mari (25%).

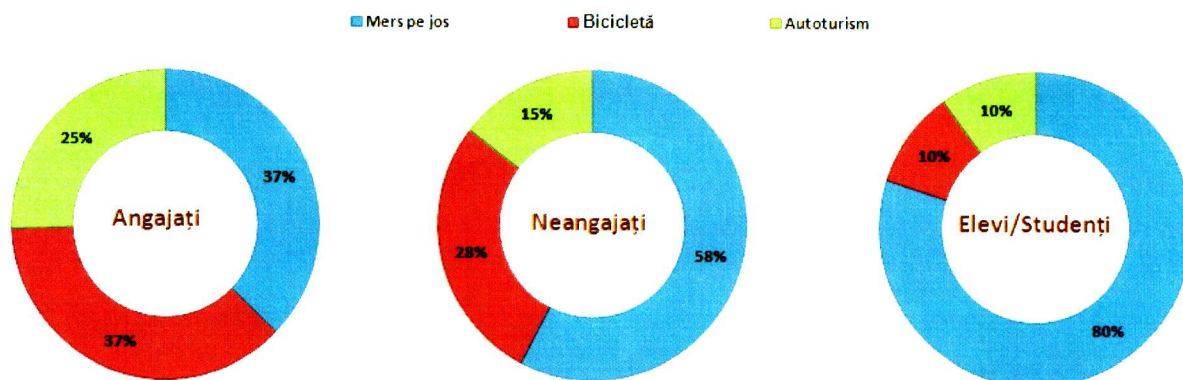


Figura 3.4-3. Repartiția modală a deplasărilor pe categorii de persoane  
(Sursa: PMUD)



În reprezentarea de mai jos se evidențiază repartizarea modală a deplasărilor în raport cu motivul deplasării și s-a identificat faptul că persoanele intervievate se deplasează către locul de muncă cu autoturismul personal în proporție de 17%. Valori mai ridicate corespunzătoare autoturismului personal le regăsim în cazul deplasărilor în scop educațional (31%), în cazul deplasărilor la cumpărături (23%) și în cazul deplasărilor în vizită (23%). Restul deplasărilor (alte scopuri, domiciliu) înregistrează valori mai scăzute, sub 20%.

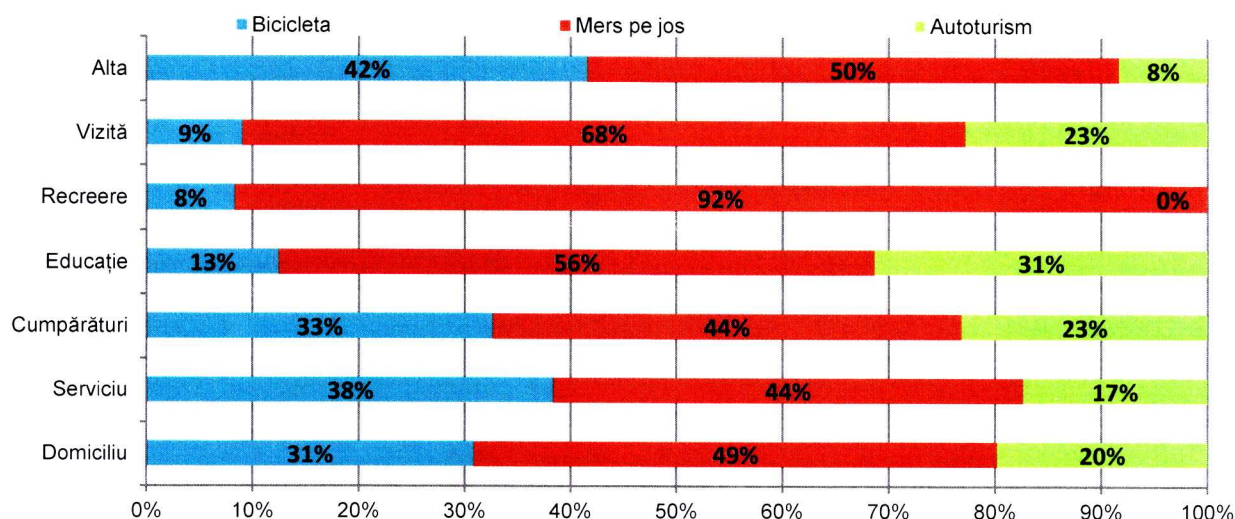


Figura 3.4-4. Repartizarea modală a deplasărilor în raport cu motivul deplasării  
(Sursa: PMUD)

Mersul pe jos este foarte frecvent în comportamentul de deplasare al persoanelor anchetate, observăm un procent de 92% pentru deplasările în scop recreațional și 68% pentru vizite.

**Deplasările realizate pe jos** în diverse scopuri sunt cuprinse în intervalul 44%-92%, procente ridicate regăsim și în cazul deplasărilor la serviciu (44%), scop educațional (56%), alte scopuri (50%), domiciliu (50%). Așa cum ne indică figura de mai sus, mersul pe jos este principalul mod de deplasare în orașul Valea lui Mihai.

**Deplasările cu bicicleta** în diverse scopuri au de asemenea o pondere mare. 38% dintre persoanele angajate se deplasează cu bicicleta la locul de muncă și 33% utilizează bicicleta atunci când se deplasează la cumpărături. Pentru alte activități, procentul persoanelor care merg cu bicicleta este de 42%, iar pentru deplasările la domiciliu s-a înregistrat 31%.

Durata medie percepută a unei deplasări cu bicicleta este de aproximativ 13 minute, a unei deplasări cu autoturismul (șofer) - 12 minute și a unei deplasări cu autoturismul (pasager) - 29 minute. În cazul mersului pe jos s-a recenzat o durată medie percepută de deplasare de aproximativ 14 minute.



### 3.4.2. Zone de generare și atragere a deplasărilor

La nivelul Orașului Valea lui Mihai s-au identificat o serie de zone care generează și atrag deplasări. Conform literaturii din domeniu generarea de deplasări este dată de numărul de locuitori ai fiecărei zonă și caracteristicile de mobilitate ale acestora iar zonele cu locuri de muncă, unități de învățământ și comerciale sunt zone care atrag deplasările. Pe baza unui model gravitațional se poate obține matricea origine-destinație și utilizând un model de alegere modală Logit, matricea generală poate fi împărțită în matrici modale aferente fiecărui mod de transport. Alocarea acestor matrici origine-destinație pe rețeaua de transport generează fluxurile de trafic actuale sau estimate (a se vedea cap. 3 Modelul de Transport aferent PMUD).

#### Zone de generare a deplasărilor

Așa cum se prezintă în figura de mai jos, zonele cu densitatea cea mai de populație este reprezentată de zona centrală și de nord-vest a orașului.

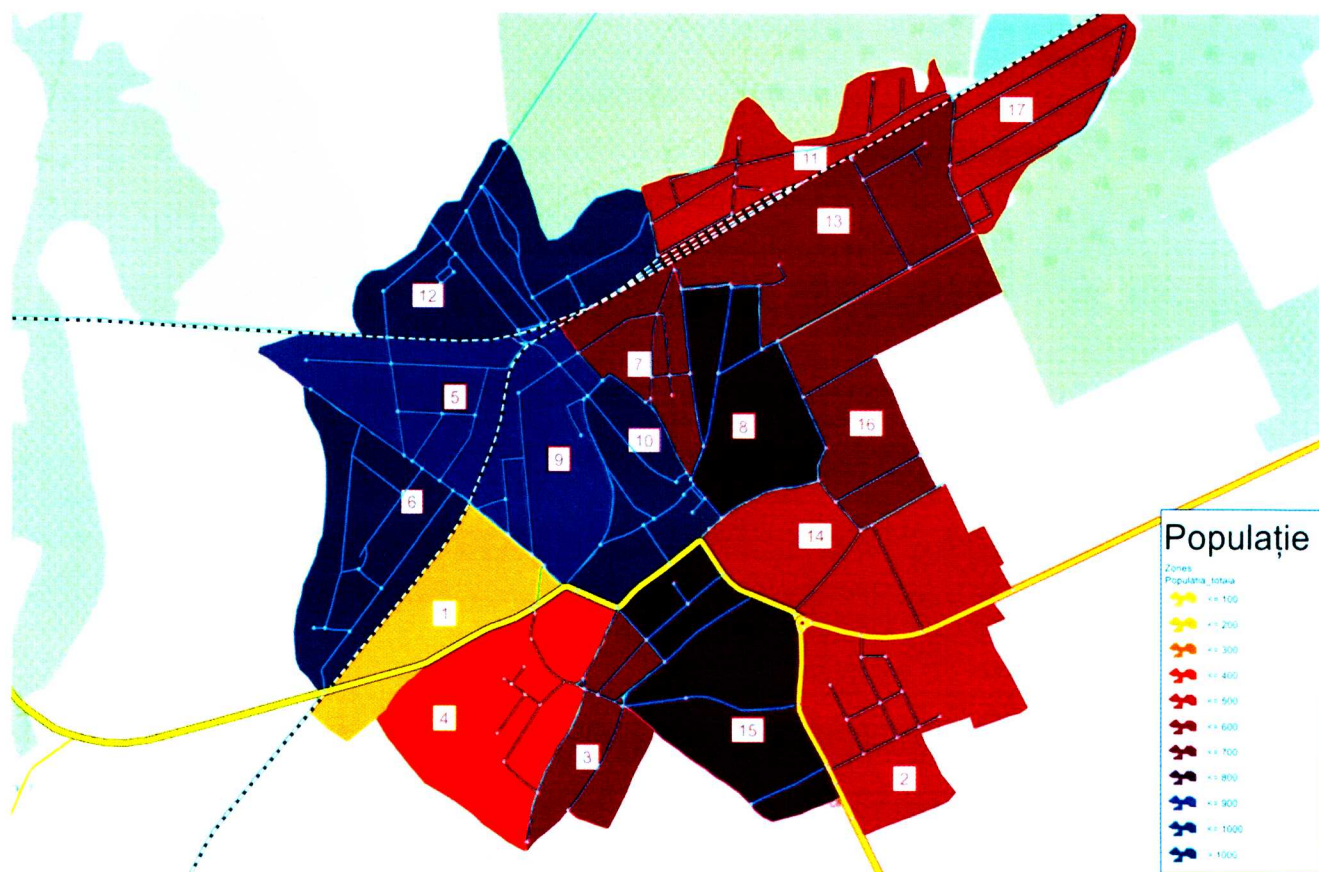


Figura 3.4-5. Populația orașului Valea lui Mihai  
(conform modelului de transport PMUD)

## Zone de atragere a deplasărilor

### Unități de învățământ și instituții publice

Unitățile de învățământ principale ale orașului sunt Școala „Zelk Zoltan”, cu două corpuri pentru învățământul gimnazial și șapte locații pentru școala cu clasele I-IV și Liceul Tehnologic nr.1. De asemenea, sunt 6 unități de învățământ preșcolar. Valea lui Mihai nu are însă unități de învățământ superior. Instituțiile publice reprezentative ale localității sunt primăria orașului și poliția.

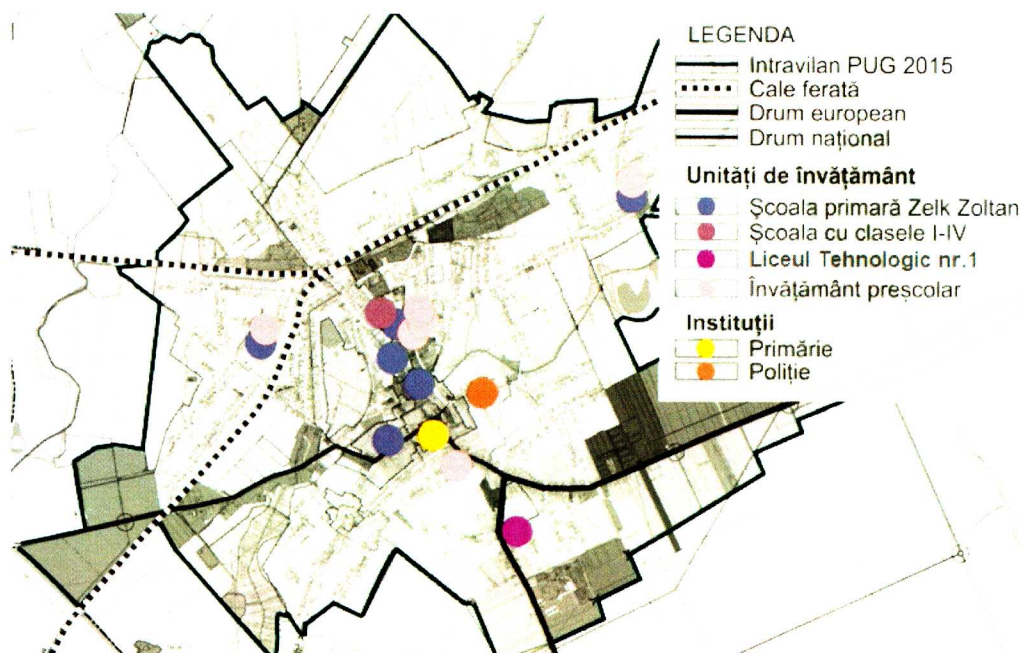


Figura 3.4-6. Unități de învățământ și instituții

(sursa: PMUD)

### Unități comerciale

La nivelul orașului sunt cinci companii în industria încălțămintei, care susțin economia orașului. Acestea sunt amplasate la drumurile principale ce tranzitează orașul sau în relație cu zona modală a gării.

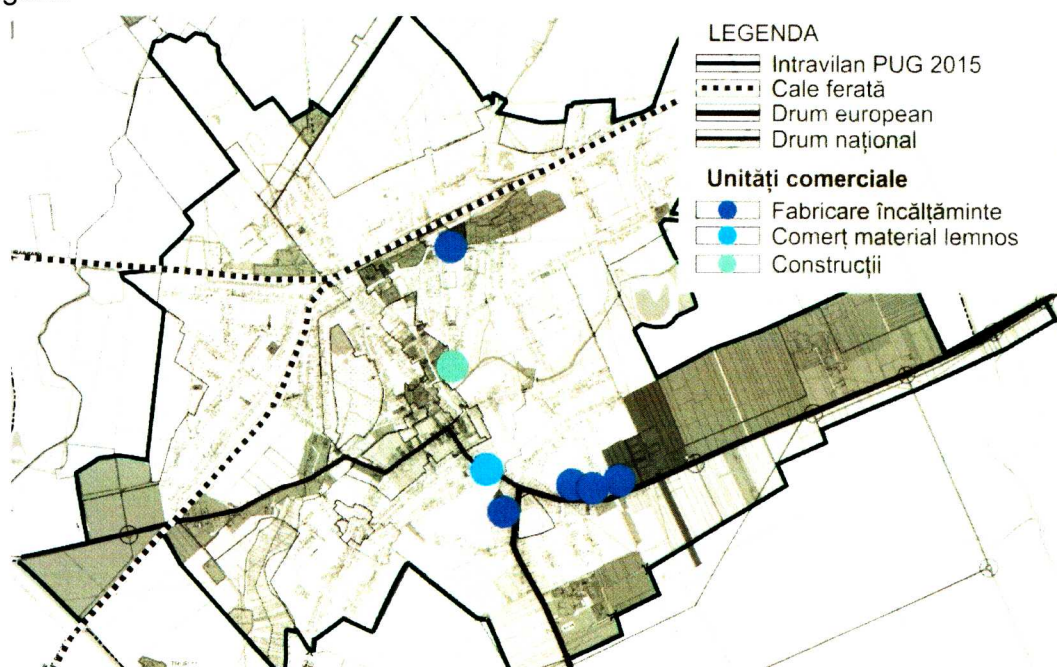


Figura 3.4-7. Unități comerciale

(sursa: PMUD)



### 3.4.3. Fluxuri de trafic

Conform dezvoltării modelului de transport aferent PMUD, matricile origine-destinație au fost realizate separat pentru următoarele moduri de transport:

- Transport privat:
  - Autoturism
  - Vehicule de marfă
- Transport public (pentru scenariile de prognoză)
- Mers pe jos
- Bicicletă.

Generarea/atracția deplasărilor, alături de distribuție și repartitie modală s-au estimat în modelul de transport din rezultatele anchetelor cu privire la comportamentul de deplasare. Matricile origine-destinație pentru transportul privat rutier s-au completat cu influențele traficului rutier din Modelul Național de Transport. La nivelul orașului, pentru realizarea matricelor origine-destinație s-au folosit date aferente unui eșantion de 1,5% din populația orașului.

Ținând cont de zonificarea realizată și de informațiile dezagregate din prelucrarea rezultatelor anchetelor cu privire la:

- Categoria demografică care utilizează un anumit mod de transport per zonă
- Ratele de deplasare pentru o anumită activitate și mod per zonă,

se realizează o estimare directă a mobilității reprezentată prin matricile origine-destinație pentru fiecare mod de deplasare (exprimată specific în număr de deplasări).

Matricea obținută direct din anchetele origine-destinație este extrapolată pe baza informațiilor demografice specifice fiecărei zone. Afectarea cererii de mobilitate pe itinerarii este realizată specific atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public. Alocarea matricelor de transport pe itinerarii, ceea ce presupune suprapunerea cererii de transport peste oferta de transport reprezentată de rețeaua de infrastructuri de transport și serviciile asociate acestora, s-a realizat utilizând algoritmi de calcul care evaluează "costul generalizat" al unei deplasări origine-destinație.

Pentru transportul privat cu automobilul, dar și pentru vehicule de marfă, modelul de alocare pe itinerarii este unul la echilibru (Equilibrium LUCE). Algoritmul de alocare folosit modelează procesul de adaptare al utilizatorului la condițiile de trafic oferite de rețeaua utilizată. Atribuirea se bazează pe principiul "totul sau nimic", procesul constând în acumularea unor informații din rețea din iterația anterioară pentru deciziile luate în iterația curentă. În cadrul procedurii se realizează un proces iterativ în care sunt identificate mai multe potențiale drumuri minime pe baza estimărilor costului generalizat dedus în funcție de costul generalizat al volumului curent și al rutei anterioare. Pentru a realiza aceste evaluări, fluxurile de trafic sunt alocate la fiecare iterație.



Procedura se încheie doar atunci când duratele de deplasare estimate care scot în evidență ruta aleasă coincid într-un anumit procent cu duratele de deplasare rezultate din aceste rute. Această stare de echilibru care se atinge are o probabilitate foarte mare de a reprezenta fidel comportamentul real al utilizatorului de alegere al itinerariului. Valoarea Fluxurilor de trafic la nivelul anului de bază al modelului de transport aferent PMUD sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 3.4-1. Matricele origine-destinație pentru anul de bază

Autoturism (veh)	Intern	Extern
Intern	4166	1457
Extern	268	30
Vehicule de marfa (veh)	Intern	Extern
Intern		180
Extern	94	58
Bicicleta (pers)	Intern	Extern
Intern	8248	
Extern		
Mers pe jos (pers)	Intern	Extern
Intern	12705	
Extern		

Din punct de vedere al repartiției modale aceasta a fost evaluată prin prelucrarea datelor din sondaje și extrapolată la populația care desfășoară activități socio-economice la nivelul orașului aplicând ratele de generare și atracție aferente fiecărei categorii pentru fiecare zonă. De asemenea pentru a oferi o imagine globală asupra repartiției modale, în evaluarea acesteia se cuprind și deplasările externe sau de tranzit care influențează mobilitatea urbană. Rezultatele sunt prezentate mai jos:

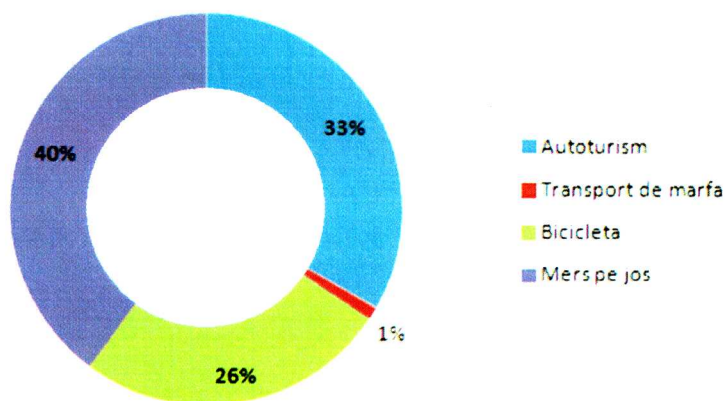


Figura 3.4.1.- Repartiția modală a deplasărilor din modelul de transport

Se constată că zonele cele mai solicitate din punct de vedere al mobilității sunt zona centrală, cu puncte de interes recreativ și administrative, zonele cu locuri de muncă din partea de sud-est și concentrații demografice mari în zona de nod-vest.

Din punct de vedere al atribuirii pe itinerarii se constată că traficul rutier este intens pe drumul principal (DN19 – ambele ramificații), precum și pe strada Republicii, strada Morii, strada Fabricii și strada Gyorgy Albert. Din punct de vedere al deplasărilor pe biciclete și pe jos acestea sunt răspândite uniform pe strazile cu profil rezidențial și se concentrează în fluxuri majore pe drumul principal 19 și 19C, precum și pe strada Republicii, Calvin Janos, Izvorului și Băncii.



Figura 3.4-8. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Vehicule Private  
(sursa: Modelul de Transport PMUD, anul de bază)



Figura 3.4-9. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Vehicule de Marfă  
(sursa: Modelul de Transport PMUD, anul de bază)

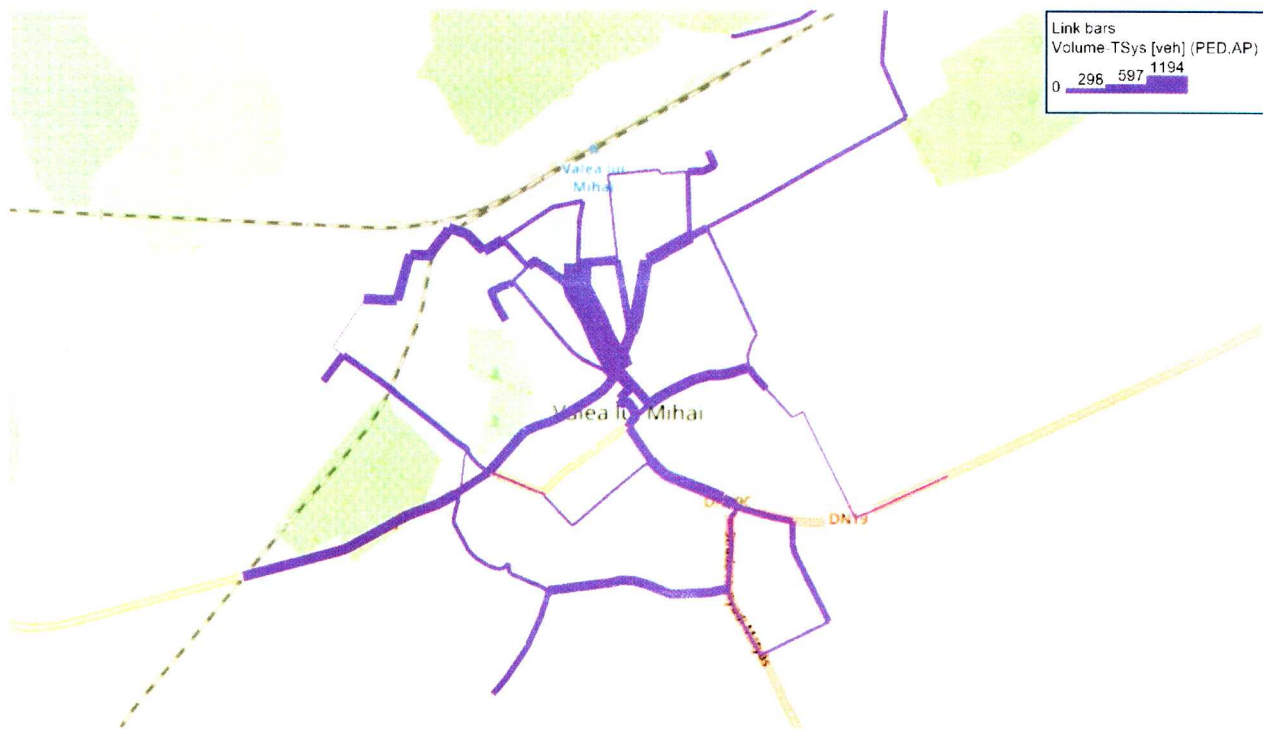


Figura 3.4-10. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Pietoni  
(sursa: Modelul de Transport PMUD, anul de bază)



Figura 3.4-11. Fluxuri de Trafic pe rețeaua de transport – Biciclete  
(sursa: Modelul de Transport PMUD, anul de bază)



## **4. Necesitatea și oportunitatea investiției**

### **4.1. Necesitatea investiției**

Dezvoltarea și recenta relansare a industriei ușoare la nivelul Orașului Valea lui Mihai, a condus la creșterea nivelului de trai și la creșterea așteptărilor locuitorilor privind spațiul urban dar mai ales la multiplicarea oportunităților, iar toate acestea au condus la creșterii ale nevoii de mobilitate la nivel local. Cu toate acestea în Orașul Valea lui Mihai nu există un sistem de transport public care să vină în întâmpinarea nevoilor de deplasare la nivel local ale locuitorilor.

Majoritatea deplasărilor (40%) se realizează pietonal cu durate mari de deplasare și cu disconfort major creat calitatea precară a infrastructurii dedicate. Se poate afirma, la o primă vedere că acest comportament – de a merge pe jos – este sustenabil și de dorit, însă trebuie avut în vedere că aceste deplasări se realizează astfel din lipsa unor alternative, cum ar fi un sistem de transport public urban.

În aceeași măsură, deplasările cu bicicleta au o pondere însemnată în repartiția modală la nivel local, acest mod de transport fiind utilizat în 26% din deplasări, având un raport de utilizare mare, generat de asemenea de lipsa unor alternative în alegerea modală, utilizatorii fiind nevoiți să aleagă acest mod de transport.

Totodată trebuie menționat că deși deplasările pietonale și cu bicicleta sunt cele mai prietenoase cu mediul, de cele mai multe ori acestea nu sunt posibile, fiind perioade climatice de peste 5 luni pe an în care vremea este nefavorabilă acestor tipuri de deplasări – ploaie, zăpadă, îngheț, vânt, etc.

În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, parcul actual de autobuze al operatorilor de transport care operează linii de transport județene cu stații de oprire pe raza orașului Valea lui Mihai este depășit tehnologic și cu mult sub normele actuale privind emisiile, majoritatea fiind cu normă de poluare sub Euro 4.

Având în vedere trendul clar de creștere al numărului de deplasări la nivelul orașului ca urmare a multiplicării oportunităților și faptul că la acest moment există un trend în creștere al utilizării autoturismului propriu în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate locală, ca urmare a creșterii veniturilor, acesta fiind utilizat în 33% din deplasări, este de dorit să fie implementat un sistem de transport public urban care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare mai sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu în favoarea transportului public.

Totodată, menționăm că în baza legii 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia

de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

În condițiile remodelării accesibilității în acord cu caracteristicile funcționale, morfologice și de valoare istorică, culturală ale diferitelor zone urbane și în acord cu planificarea evoluției lor urbanistice, se consideră necesară trecerea de la logica de investiții în infrastructură și de satisfacere necondiționată și nediferențiată a cererii de trafic motorizat, la logica de (re)modelare a accesibilității și structurii modale a deplasărilor prin strategii și politici integrate de mobilitate.

Obiectivele principale ale politicilor de transport public sunt de a îmbunătăți funcționarea și atractivitatea acestor servicii și a rețelelor utilizate, toate aceste lucruri pentru a motiva utilizatorii să facă o schimbare în alegerea modală. Mai mult, aceste politici lucrează pentru a face serviciile de transport mai eficace și mai eficiente din punct de vedere al costurilor. Obiectul principal este să se organizeze un sistem de transport public, care să pună în valoare avantajele rețelei actuale și îmbunătățește moduri complementare pentru a oferi servicii de transport public de înaltă calitate pentru toate categoriile de călători. Mijlocul de transport în cauză este autobuzul de medie/mică capacitate, eficient din punct de vedere al consumului, care îndeplinește condițiile de siguranță și confort și înglobează un nivel îmbunătățit de serviciu.

Astfel, se propune organizarea unui sistem de transport public local și stabilirea modalității de gestiune a acestuia în raport cu cele mai bune practici în acord cu reglementările și legislația națională și europeană cu beneficii asupra reducerii duratelor de deplasare, impact pozitiv asupra repartiției modale în defavoare deplasărilor cu autoturismul propriu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și ameliorarea siguranței rutiere la nivel local. Rețeaua sistemului de transport public va fi stabilită astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă, iar în completarea acestuia se propune realizarea unei rețele de piste de biciclete care să asigure rolul de alimentare pentru sistemul de transport public.

Totodată pentru asigurarea funcționării sistemului de transport public se propune modernizarea străzilor de pe traseul liniilor de transport public în vederea asigurării unei căi de rulare bune, amenajarea stațiilor de transport public în acord cu traseele stabilite în vederea asigurării unei bune accesibilități la sistemul de transport public precum și achiziționarea unor vehicule eficiente din punct de vedere al consumului, dar și din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, de capacitate mică-medie, cu podea joasă și dotate cu rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, cu un design ce va asigura condiții de calitate și confort la standarde internațional, precum și cu alte sisteme de eficientizare a sistemului cum sunt: sisteme de informare, supraveghere video, taxare, etc.

## 4.2. Oportunitatea investiției

Prin organizarea serviciului de transport public se asigură în mod echitabil accesul tuturor cetățenilor la servicii, educație și locuri de muncă și se creează o alternativă reală a transportului motorizat individual.

În cadrul direcțiilor de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) a fost identificată necesitatea de implementare a unui sistem de transport public eficient, ecologic și sigur, accesibil tuturor categoriilor de călători.

Astfel proiectul în cadrul PMUD a fost inclus proiectul **P6. Implementarea unui sistem de transport public in regim cadențat, astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă**, în care se propune realizarea unui sistem de transport public la nivelul orașului Valea lui Mihai, amenajarea stațiilor de îmbarcare/debarcare și asigurarea necesarului de vehicule pentru realizarea programului de circulație.

În figura de mai jos se evidențiază principalele puncte care atrag și generează deplasări în interiorul localității. Totdată este evidențiată propunerea de traseu pentru noua linie de transport public, astfel încât acesta să deservească în manieră cât mai eficientă diferitele zone de interes, totalizând un număr de 12 puncte de oprire.

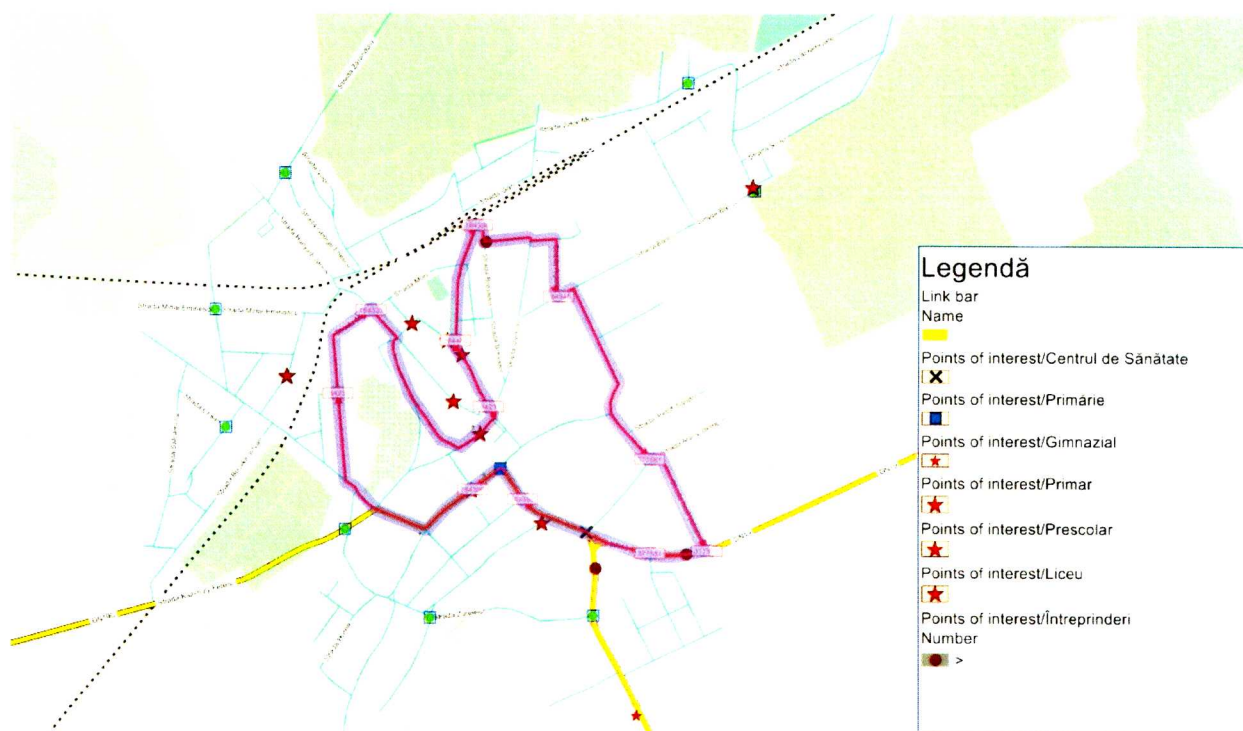


Figura 4.2-1. Propunere traseu autobuze  
(sursa PMUD)



Totodată în cadrul PMUD a fost identificat ca prioritate pe termen scurt proiectul **P2. Reabilitare carosabil pe porțiunea de drum destinată bicicletelor și transportului public**, și **P7. Realizarea pistelor/benzilor pentru biciclete**, care va permite îmbunătățirea condițiilor de deplasare, permițând dezvoltarea ulterioară a unei rețele de piste de biciclete și mai mult a unui sistem de transport public urban și contribuind astfel la economii de timp, de cost și la îmbunătățirea mediului înconjurător și realizarea concomitentă a proiectului

Implementarea unui sistem de transport public cu amenajarea stațiilor de îmbarcare-debarcare, achiziția de autobuze necesare realizării programului de circulație, modernizarea căii de rulare pe traseele transportului public și realizarea unei rețele de piste bicicletela nivelul orașului Valea lui Mihai, se încadrează în politica Comisiei Europene 2014-2020 de sprijinire a tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon și anume **POR 2014-2020** (Programul Operațional Regional) – **Axa prioritară 3**: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, **Prioritatea de investiții 4e**: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, **Obiectivul specific 3.2**: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Prin Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 din POR 2014-2020, sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc ca au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, generate de transportul rutier motorizat de la nivel urban. Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și măsurile propuse în planurile de mobilitate urbană durabilă ale respectivelor orașe/municipii/alte zone mai extinse, stabilite conform prevederilor legale. Reducerea de echivalent CO<sub>2</sub> este definită ca diferența, pentru un an stabilit (de ex. primul an de după implementarea proiectului), dintre emisiile totale de echivalent CO<sub>2</sub> al celui mai posibil scenariu „fără proiect”(„A face minimum”) și emisiile totale de echivalent CO<sub>2</sub> pentru scenariul „cu proiect”(„A face ceva”).

Totodată, în 2011, Comisia Europeană a adoptat **Carta Albă privind transporturile**. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, **reducerea consumului de combustibil** și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a **reduce dependența Europei de importurile de petrol** și pentru a **reduce emisiile de carbon în transport** cu 60% până în 2050.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, **servicii eficiente de transport public** și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Conform documentelor programatice de la nivel european, mobilitatea urbană trebuie să devină **mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor personale**, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal 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 personale

Prin dezvoltarea unui **sistem de transport public atractiv** și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru **realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public**, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos, astfel asigurându-se diminuării semnificative a traficul rutier și emisiile de echivalent CO<sub>2</sub> în orașe/municipii.

Prin măsurile/activitățile propuse în cadrul Obiectivului specific 3.2, se urmărește în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității, transferului către acesta de la autoturismele personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport așa cum este cazul organizării sistemului de transport public din Orașul Valea lui Mihai, în corelație cu activități de modernizare a căii de rulare și implementarea pistelor de biciclete.

Astfel, în baza documentelor programatice și a strategiilor la nivel local, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai a depus cererea de finanțare și a obținut fonduri pentru proiectul: *Reducerea emisiilor de carbon în Orașul Valea lui Mihai, județul Bihor, Cod SMIS 121637, NV/BH/2017/3/3.2/1/1216/29.03.2018*, prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, obiectivul specific 3.2 - reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabil.

Având în vedere cele menționate anterior dar și faptul că investiția este tratată în mod integrat prin achiziționarea autobuzelor, amenajarea stațiilor de călători, implementarea pistelor de bicicletă în aria vizată de proiect precum și ameliorarea stării căii de rulare pe traseele sistemului de transport public, considerăm oportună realizarea investiției, aceasta asigurând creșterea atractivității sistemului de transport public și asigurarea premiselor redistribuirii repartiției modale în favoarea transportului public, astfel că prezentul studiu se va concretiza prin recomandarea celui mai bun scenariu privind modalitatea de delegare a acestui nou serviciu de transport public.

## 5. Obiectivele Investiției

În baza analizei situației existente prezentată în cadrul prezentului studiu, precum și în urma evaluării necesității și oportunității investiției au fost identificate următoarele **probleme cheie**:

- **PC-1:** Dezvoltarea și recenta relansare a industriei ușoare la nivelul Orașului Valea lui Mihai, a condus la creșterea nivelului de trai și la creșterea așteptărilor locuitorilor privind spațiul urban dar mai ales la multiplicarea oportunităților, toate acestea conducând implicit la creșterii ale nevoii de mobilitate la nivel local. Cu toate acestea **în Orașul Valea lui Mihai nu există un sistem de transport public** care să vină în întâmpinarea nevoilor de deplasare la nivel local ale locuitorilor.
- **PC-2:** La nivelul anului de Bază al modelului de Transport, **33% din deplasări se realizau utilizând autoturismul propriu**, iar tendințele de creștere sugerează o majorare a ponderii modale a autoturismelor în perspectiva anului 2030 cu de până la 1,4 ori mare mare decât în prezent, astfel că **este de dorit să fie implementat un sistem de transport public urban care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate** și, totodată, **să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare sustenabile** și a unui **comportament de renunțare la autoturismul propriu** în favoarea transportului public.
- **PC-3:** Conform modelului de transport aferent PMUD, **40% din deplasări se realizează pietonal** cu durate mari de deplasare și cu disconfort major creat de calitatea precară a infrastructurii dedicate. Se poate afirma, la o primă vedere că acest comportament – de a merge pe jos – este sustenabil și de dorit, însă trebuie avut în vedere că **aceste deplasări se realizează astfel din lipsa unor alternative**, cum ar fi un sistem de transport public urban.
- **PC-4:** În aceeași măsură, **deplasările cu bicicleta** au o pondere însemnată în repartiția modală la nivel local, acest mod de transport fiind utilizat în **26% din deplasări**, având un raport de utilizare mare, **generat de asemenea de lipsa unor alternative în alegerea modală**, utilizatorii fiind nevoiți să aleagă acest mod de transport.
- **PC-5:** În contextul noilor reglementări privind protecția mediului și reducerea poluării aerului, solului și apei, dar și fonică și implicit reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, **parcul actual de autobuze al operatorilor de transport** care operează linii de transport județene cu stații de oprire pe raza orașului Valea lui Mihai este depășit tehnologic și **cu mult sub normele actuale privind emisiile**.
- **PC-6:** În conformitate cu legea 92/2007 autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen lung pentru **organizare, extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare socio-economică a localităților și de nevoia de mobilitate a cetățenilor, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.



Având în vedere provocările cheie identificate mai sus, este evident că există dovezi puternice care să susțină organizarea serviciului de transport public. Astfel, identificarea principalelor obiective ale investiției a pornit de la evaluarea situației existente precum și a necesității și oportunității investiției iar pentru a răspunde nevoilor și cerințelor actuale privind creșterea ponderii modale către transportul public, realizarea unui sistem de transport public mai eficient, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului, reducerea consumului de combustibil, și asigurarea unui sistem de transport adaptat nevoilor de mobilitate care să susțină creșterea economică locală, s-au stabilit următoarele obiective:

- **O-1:** Reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor (poluarea aerului, zgomot) în cadrul zonei de studiu prin utilizarea unor mijloace de transport mai puțin poluante și asigurarea unui transfer sustenabil al unei părți din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale, către transportul public, asigurându-se diminuării semnificative ale traficului rutier și a emisiilor de CO<sub>2</sub>ec. Totodată utilizarea în efectuarea serviciului de transport public local a unor autobuze cu sistem de alimentare ecologic vor contribui la reducerea impactului negativ asupra mediului datorat sectorului transporturilor.
- **O-2:** Sprijinirea dezvoltării activităților economice din orașul Valea lui Mihai prin creșterea atractivității sistemului de transport public. Întrucât se urmărește creșterea atractivității transportului public urban, se impune achiziționarea unor mijloace de transport în comun cu un grad de confort ridicat și adaptate nevoilor tuturor categoriilor de persoane, amenajarea punctelor de oprire, reabilitarea căii de rulare pe traseele transportului public și realizarea unei infrastructuri conexe de piste de biciclete
- **O-3:** Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică a orașul Valea lui Mihai prin asigurarea unei capacități de transport adaptate nevoii de mobilitate a locuitorilor. Având în vedere trendul de creștere al numărului de deplasări la nivel urban și deseori apariții de ale fenomenului de congestie în perioadele orelor de vârf, este necesară adaptarea capacității de transport oferită de sistemul de transport public la nevoia de mobilitate a cetățenilor orașului, pentru descurajarea utilizării autoturismului propriu, prin achiziția unor autobuze care să corespundă normelor actuale, tendințelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și adaptate pentru toate categoriile de persoane.

Principalele obiective ale investiției sunt prezentate mai jos, trasate în corelație cu provocările cheie identificate și menționate anterior.

Tabelul 4.2-1. Obiectivele principale ale investiției în corelație cu provocările cheie

<p><b>Obiective</b></p> <p><b>Provocări Cheie</b></p>	<p><b>PC-1</b> Nu există un sistem de transport public</p>	<p><b>PC-2</b> Utilizare redicată a autoturismului propriu</p>	<p><b>PC-3</b> Realizarea deplasărilor pietonal din lipsă de alternative</p>	<p><b>PC-4</b> Realizarea deplasărilor cu bicicleta din lipsă de alternative</p>	<p><b>PC-5</b> Flotă de autobuze cu nivel ridicat de eimisii de GES</p>	<p><b>PC-6</b> Alinierea la reglementările naționale și europene (Lg. 92 / Reg. CE 1370)</p>
<p><b>O-1:</b> Reducerea impactului activităților de transport asupra mediului și locuitorilor (poluarea aerului, zgomot) în cadrul zonei de studiu prin utilizarea unor mijloace de transport mai puțin poluante și asigurarea trecerii de la utilizarea autoturismelor la transportul public.</p>	*	*			*	
<p><b>O-2:</b> Sprijinirea dezvoltării activităților economice din orașul Valea lui Mihai prin creșterea atractivității sistemului de transport public.</p>	*		*	*		*
<p><b>O-3:</b> Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică a orașului Valea lui Mihai prin asigurarea unei capacități de transport adaptate nevoii de mobilitate a locuitorilor.</p>	*		*	*		*

## **6. Scenariile tehnico-economice propuse**

Având în vedere obiectivele proiectului de investiții am selectat 3 scenarii posibile de delegare a gestiunii sistemului de transport public din orașul Valea lui Mihai, care vizează realizarea aceluiași proiect investițional propus de autoritatea locală, care au fost analizate prin prisma mai multor criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu. Astfel au fost analizate următoarele scenarii:

- Scenariul 1 – Gestiune directă către un Operator Privat
- Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal
- Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei

Scenariile identificate sunt prezentate în cadrul capitolului 6.1, iar în cadrul capitolului 6.2 este prezentată o analiză multicriterială în urma căreia se va identifica soluția recomandată. Totodată în cadrul acestei secțiuni sunt prezentate și avantajele soluției recomandate.

### **6.1. Prezentarea scenariilor**

#### **6.1.1. Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

##### **6.1.1.1. Caracteristici generale**

Autoritatea administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale europene. Un astfel de acord poate fi concretizat printr-un Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, cu titlu de contract de servicii publice supus Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007. Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

##### **6.1.1.2. Atribuirea Serviciului Public**

Operatorul Extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Operatorul Extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciul public prestat, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007.

##### **6.1.1.3. Obligația de Serviciu Public**

Obligația de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.

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



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

Operatorul Privat / Extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă. Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență, a cărei aplicare nu poate depăși 2 ani:

- o măsură sub forma unei atribuirii directe sau
- un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau
- o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia).

Deși Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1 mil. Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 mii de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2 mil. de Euro și, respectiv, la 600 mii de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională. Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

## **6.1.2. Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

### **6.1.2.1. Caracteristici generale**

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni (denumită în continuare „companie municipală”).

Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată,

art. 28, al. 21, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative:

- deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului;
- desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

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

Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală în calitate de Operator Intern, sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale. Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

#### **6.1.2.2. Atribuirea Serviciului Public**

În conformitate cu Legea nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea nr. 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

#### **6.1.2.3. Obligația de Serviciu Public**

Sfera de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să:

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

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel: Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public, Plus un profit rezonabil, Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză, Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

#### **6.1.2.4. Selectarea Operatorului**

În conformitate cu Articolul 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 este permisă atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern, dacă legislația națională nu interzice acest lucru. Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 , în care este prevăzut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, în conformitate cu cerințele de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator Municipal conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local.



Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, al. 21 din Legea nr. 51/2006, precum și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/200, pentru atribuirea directă către un Operator Municipal, trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții:

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

### **6.1.3. Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

#### **6.1.3.1. Caracteristicile Generale**

În conformitate cu articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public, sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de specializat, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale. Astfel, gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate va fi tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public de transport local.

#### **6.1.3.2. Încredințarea Serviciului Public**

Prin gestiunea directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Atribuirea Gestiunii directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

### 6.1.3.3. Obligația de Serviciu Public

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie să:

- definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

### 6.1.3.4. Selectarea Operatorului

În cazul gestiunii directe de către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei, nu se organizează niciun proces de selecție al operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea serviciilor, revine Autorității Locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

## 6.2. Analiza scenariilor și stabilirea soluției recomandate

### 6.2.1. Considerații Generale privind Analiza Scenariilor

Analiza privind selecția scenariul preferat se va desfășura plecând de la analiza scenariilor identificate pe baza unor indicatori/ criterii stabilite astfel încât să se asigure un grad de detaliere suficient pentru identificarea opțiunii care îndeplinește în cea mai bună măsură obiectivele stabilite ale proiectului, rezultatul acestei etape fiind stabilirea opțiunii recomandate.

Principalii pași pe care le presupune Analiza Multicriterială pot fi defalcați în câteva etape, care sunt descrise secvențial mai jos.

- (a) Stabilirea contextului decizional. Încă de la începutul analizei trebuie definit clar care este scopul acesteia. În acest sens, analistul ar trebui să dispună de răspunsuri clare la întrebări precum: Care sunt scopurile AMC și care sunt factorii de decizie și alți factori interesați? Înțelegerea clară a obiectivelor este crucială, întrucât AMC se referă la obiective multiple, care sunt discordante. Acestea sunt compromisurile necesare.
- (b) Definirea scenariilor. Această etapă este menită să identifice opțiunile alternative care trebuie luate în considerare. Opțiunile luate în considerare vor face referire, în general, la o anumită problemă sau context și este important să existe o descriere clară și detaliată a ceea ce reprezintă fiecare opțiune.
- (c) Definirea criteriilor / indicatorilor. În această etapă, se vor identifica și defini toate criteriile care sunt relevante pentru problema decizională. Acestea vor include toate categoriile importante de costuri și beneficii ce rezultă din opțiunile luate în considerare. Este adeseori utilă gruparea criteriilor în categorii tehnice, economice, sociale și de mediu. În AMC pot fi

- introduse criterii care sunt dificil de cuantificat și care ar putea fi evaluați numai din punct de vedere calitativ, cum ar fi sensibilitatea politică, echitate socială, etc.
- (d) Stabilirea ponderii criteriilor pentru cuantificarea relativă a fiecărui criteriu în procesul decizional. Ponderea ar trebui să derive din informațiile existente sau ar trebui să fie stabilită prin chestionarea părților interesate, care își vor comunica preferințele pentru diverse criterii.
- (e) Crearea matricei de performanță care descrie performanțele preconizate ale fiecărei opțiuni în funcție de criteriile evaluate. Informațiile cu privire la dimensiunile fiecărui impact (criteriu) pot fi exprimate în unități fizice sau, pur și simplu, pe o scală calitativă. Datele cu privire la impacturi pot fi colectate printr-un studiu, prin intermediul datelor existente, cu ajutorul experților sau al părților interesate.
- (f) Standardizarea punctajelor pentru fiecare criteriu la intervalul unei scale comune.
- (g) Ierarhizarea opțiunilor. Se combină ponderea și punctajul pentru fiecare opțiune pentru a deriva o valoare de ansamblu. În această etapă factorul de decizie trebuie să selecteze cea mai adecvată metodă pentru ierarhizarea alternativelor.

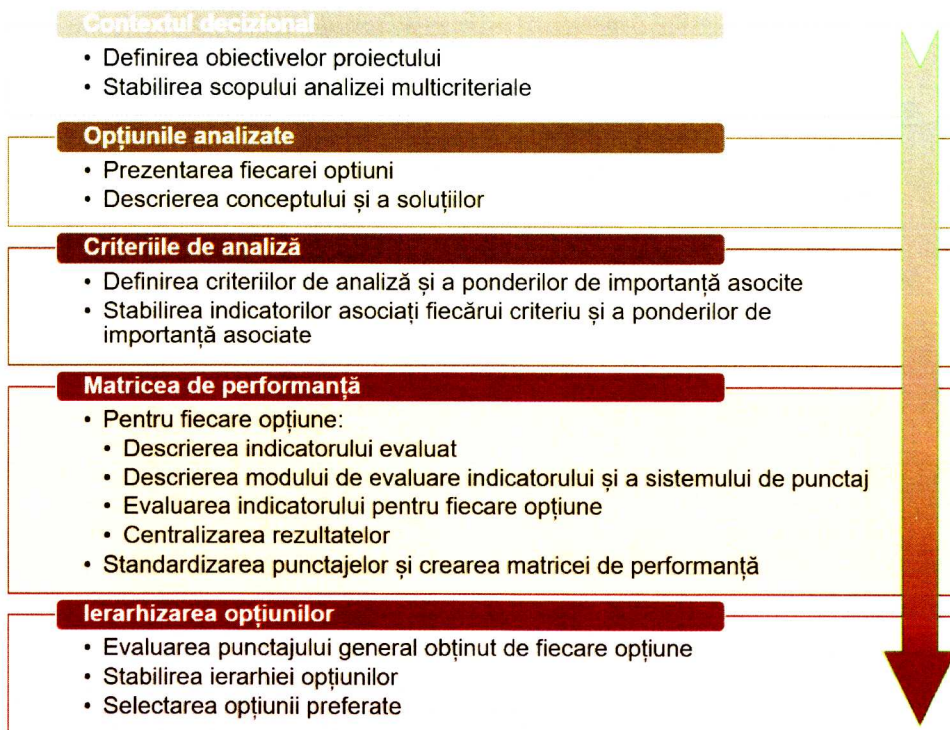


Figura 6.2-1. Schema generală a analizei multicriteriale

### 6.2.2. Stabilirea criteriilor de analiză

Analiza scenariilor în vederea stabilirii soluției recomandate s-a realizat pe baza unei analize multicriteriale comparative privind scenariile de delegare prezentate în cadrul capitolului 6.1, în cadrul acestui capitol se vor prezenta principalele aspecte, criterii și modul prelucrare și evaluare a informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare. Obiectivul analizei multicriteriale constă în formularea unei concluzii cu privire la scenariul optim / recomandat privind delegarea serviciului de transport public din Orașul Valea lui Mihai. În cadrul acestei secțiuni s-au avut în vedere date și informații legislative sau de context cât și evaluări asupra unor aspecte ce vor conduce la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privește asemănările și diferențierile între modalitățile



de delegare analizate și stabilirea avantajelor / dezavantajelor fiecărui scenariu. Astfel, cele trei scenarii de delegare au fost analizate prin perspectiva următoarelor criterii:

- Criteriul Administrativ și procedural
- Criteriul Economico-financiar
- Criteriul privind Accesul la finanțare europeană
- Criteriul Social
- Criteriul de Mediu

În vederea evaluării și cuantificării fiecărui criteriu s-au stabilit o serie de indicatori prin prisma cărora au fost evaluați. Astfel Criteriul Administrativ și procedural a fost evaluat prin prisma Legislației relevante și a modului în care aceasta oferă sau nu un avantaj fiecărui scenariu analizat; Criteriul Economico-financiar a fost evaluat prin prisma principalilor indicatori financiari aferenți Obligației de Serviciu Public – respectiv prin nivelul redevenței, al compensației, al profitului rezonabil, nivelul de tarifare și al costului specific pe km; Criteriul privind Accesul la finanțare europeană a fost evaluat prin prisma costurilor investiționale necesare și a posibilităților de obținere a finanțărilor nerambursabile; Criteriul Social a fost evaluat prin prisma numărului de călători deserviți, populație totală deservită, evoluție cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitatea financiară a populației la serviciu, categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități; Criteriul de Mediu a fost evaluat prin prisma nivelului de emisii de Gaze cu efect de seră cuantificat prin nivelul dioxid de carbon echivalent - CO<sub>2</sub>e. Totodată pentru evaluarea calitativă, în urma analizei, scenariilor în vederea asigurării cadrului de selectare a soluției recomandate s-a folosit un sistem de notare pe 3 grade de performanță pentru fiecare indicator : 3- buna (■), 2-satisfăcătoare (■), 1-slabă (■),

### 6.2.3. Analiza Scenariilor

#### 6.2.3.1. Criteriul Administrativ și procedural

##### Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat

■ Spre deosebire de celelalte două modalități de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

- Regulamentul (CE) 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)6, (5)7 și (6)8. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi

utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale.

- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

■ În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a Modalității de delegare directă către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la capitolul 7. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Durata contractului”.

Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune, potrivit art. 28 al. (1) din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local, că durata delegării serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelate cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau pe baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuzul. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se tine seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4. Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

► În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Potrivit art. 8 al. (3) al Regulamentului (CE) 1370/2007, în situația în care contractele de servicii publice au fost atribuite după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire (litera c.), ele pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. În schimb, în situația în care contractele de servicii publice au fost atribuite, după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire (litera d. de mai sus), ele pot continua până la expirare, dar nu mai mult de termenele maxime prevăzute de legislația în vigoare, cu posibilitatea de prelungire doar în situațiile excepționale prezentate la art. 4, al. (4) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”. Mai mult decât atât, în situația în care se delegă serviciul de transport public către un operator privat dar în același timp și obținerea de finanțare nerambursabilă pentru investiții urbane prin POR 3.2 2014-2020 este imperios necesar a se depune o dată cu cererea de finanțare, Acordul Comisiei Europene sau Dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea continuării contractului de servicii publice. Acesta este un document obligatoriu având în vedere următoarele prevederi ale art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul”. De asemeni, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, se vor anexa dovezi ale faptului că această procedură de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în SEAP.

► În concluzie, dacă Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat a fost încheiat în baza unei proceduri competitive, iar rezilierea contractului ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate, contractul încheiat cu Operatorul Privat va fi aliniat la cerințele legislației comunitare și va avea o durată stabilită prin contractul de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale, corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, conform prevederilor legislației naționale în vigoare (art. 28 din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local). Mai mult, această durată îndeplinește prevederile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016, care



statuează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată, iar pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.

► În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținând-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței....”.

►►► Astfel, Dezavantajul administrativ în acest caz – gestiune delegată unui operator privat este acela că U.A.T. Valea lui Mihai are un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei companii al cărei acționariat este format în proporție de 100% de care Orașul Valea lui Mihai. Pe de altă parte, opțiunea delegării serviciului către un operator privat obligă Autoritatea Contractantă la obținerea Acordului Comisiei Europene sau Dovezii solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea semnării contractului de servicii publice. Precizăm că în acest caz, procedura poate fi una de durată întrucât procedura obținerii acordului presupune atât întocmirea pachetului de documente solicitate cât și demararea activităților de cercetare a Comisiei Europene, în cadrul căreia va fi analizată modalitatea de atribuire a contractului prin procedura impusă de legislație în cazul operatorilor privați (procedură competitivă) și performanțele operatorului cu privire la prestarea serviciului de utilitate publică.

## **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

■ În conformitate cu Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, la art. 28 alin. (2) și (21), se impune ca societățile înființate în baza Legii nr. 31/1990 ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă, să respecte câteva condiții cumulative, ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract. Astfel, **operatorului municipal trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele criterii:**

- Să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor
- Să aibă capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială pe raza căreia își desfășoară activitatea.

De menționat este că în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități, în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, societatea are obligația deținerii unei evidente contabile separate sau un sistem de codificare adecvat pentru toate tranzacțiile efectuate în legătură cu fiecare activitate.

Totodată, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, o persoană fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.

În conformitate cu condițiile art. 28, al. (1) și (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, în ceea ce privește personalul de conducere executiv ce va fi angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă încheiate cu aceștia trebuie să aibă anexat la contractul de muncă, un contract de performanță ce are ca obiect stabilirea și îndeplinirea obiectivelor și a criteriilor de performanță, aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli.

► Astfel, Pentru ca delegarea gestiunii serviciului de transport public local să fie în conformitate cu prevederile legale în vigoare, Orașul Valea lui Mihai trebuie să dețină integral capitalul social al unei societăți cu răspundere limitată (SRL), aceasta fiind singura formă constitutivă ce permite un singur asociat. Pe de altă parte, din informațiile ce au rezultat în urma analizei documentelor transmise, a reieșit faptul că, în prezent, Orașul Valea Lui Mihai are calitatea de unic asociat într-o altă societate, respectiv în cadrul VALSALUB SRL, care la acest moment nu are activitate.

Potrivit prezentării de mai sus a „Legislației relevante”, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 31/1990, o persoană fizică sau juridică nu poate fi asociat unic decât într-o singură societate. Încălcarea interdicțiilor referitoare la numărul de asociați se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.

Astfel, pentru atingerea scopului enunțat, de delegare către o companie municipală, U.A.T. Oraș Valea Lui Mihai, trebuie să decidă în privința următoarelor posibilități

(a) Schimbarea domeniului de activitate al societății VALSALUB SRL, din cod CAEN 3811 – Colectarea deșeurilor nepericuloase în cod CAEN 4931 - transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

sau

(b) Cooptarea unui nou asociat în cadrul structurii asociative a VALSALUB SRL răspunzând astfel prevederilor legale ale art. 14 al (1) din Legea nr. 31/1990 și va putea să înființeze o nouă societate cu acționariat unic și ulterior, înființarea noului operator municipal la Oficiul National al Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bihor. Această etapă se poate realiza numai după acceptul oficial obținut de la ONRC a modificărilor cu privire la cooptarea unui nou asociat.

În ceea ce privește îndeplinirea cumulativă a condițiilor impuse de legislația în vigoare (prezentată mai sus), menționăm că în eventualitatea în care se dorește delegarea către un operator municipal, U.A.T. Oraș Valea Lui Mihai este obligat să înființeze o nouă societate ale căror obiecte de activitate vor fi exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor, prezentate mai sus.

În ceea ce privește îndeplinirea condițiilor art. 28, al. (1) și (2) din Legea nr. 51/2006 cu privire la întocmirea contractelor de muncă ale personalului de conducere executiv, noul operator municipal va trebui să anexeze un contract de performanță la contractele de muncă încheiate cu personalul executiv angajat pentru conducerea departamentelor aferente serviciului de transport public. La semnarea noului contract de delegare încheiat în baza prevederilor Regulamentului (CE) 1370/2007, legislația obligă operatorul să încheie aceste contracte conform condițiilor impuse.

■ În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislației relevante a Modalității de delegare directă către un departament din cadrul Primăriei, cât și în cadrul analizei prezentate la capitolul 7. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Durata contractului”.

► Durata contractului de delegare încheiat cu un operator municipal se poate încheia pe o perioadă de 5 ani în conformitate cu art. 32 al. (3) Legea nr. 51/2006 modificată și completată de OUG nr. 58/2016, iar dacă este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.

■ În ceea ce privește avizele necesare pentru atribuirea directă către un operator municipal al serviciului de transport public, este necesar a se obține în prealabil, înainte de semnarea contractului de servicii, avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG nr. 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

► În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat.

►►► Având în vedere că noul operator va respecta toate prevederile legislației în vigoare, Autoritatea Locală poate alege această modalitate de delegare și va înzestra acest operator cu necesarul de autobuze pentru operarea serviciului de transport public din oraș; achiziția de autobuze se va realiza prin intermediul fondurilor nerambursabile ale POR 3.2. 2014-2020.



Astfel în comparație cu celelalte scenarii, scenariul de Gestiune directă către un Operator Municipal prezintă avantajele că nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment și totodată nu este necesară o procedura de atribuire a serviciului public.

### Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei

■ În conformitate cu Ordonanța de urgență nr. 63/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare, se prevede ca la stabilirea numărului de posturi din aparatul de specialitate al primarului, aparatul de specialitate al consiliului județean, precum și din instituțiile publice locale înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, autoritățile administrației publice locale se încadrează în numărul maxim de posturi determinat potrivit următorului tabel:

Tabelul 6.2-1. Numărul posturilor din orașe, corespunzător grupelor de populație

Nr. crt.	Nr. de locuitori	minim	mediu	maxim
1	1.501 - 3.000	25	30	33
2	3.001 - 5.000	35	44	51
3	5.001 - 10.000	53	63	75
4	10.001 - 20.000	76	100	130
5	20.001 - 50.000	131	151	189

(Sursa: Tabel 1.2 / anexa la Ordonanța de urgență nr. 63/2010)

► În ceea ce privește gestionarea de către un departament din cadrul Primăriei a serviciului de transport public din Orașul Valea lui Mihai, în conformitate cu prevederile OUG 63/2010, cu Hotărârea Consiliului local 101 / 2018 și cu informațiile furnizate de către Autoritatea Locală numărul de posturi ocupate în prezent este de 85 din care 9 sunt vacante, în raport cu cele 100 de posturi mediu din orașe, corespunzător grupelor de populație recomandat de legislația în domeniu, existând astfel o rezervă de 15 posturi care ar putea asigura spațiul necesar de înființare la nivelul primăriei a unui compartiment specializat pentru efectuarea transportului public local.

►►► Din punct de vedere administrativ, înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este greoaie identificându-se câteva dezavantaje ale acestei soluții cum ar fi:

- Este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment, necesitând implicit obținerea avizului ANFP.
- Gestionare foarte dificilă a departamentului propriu prin perspectiva organizării contabilității și a activității efective

Principalul avantaj al acestei soluții este că nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public

**Evaluarea calitativă a Criteriului**

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	2
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	1

**6.2.3.2. Criteriul Economico-financiar****■ Nivelul redevenței**

Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru Orașul Valea lui Mihai, redevența va fi calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculului amortizării anuale se regăsesc în capitolul 7. Recomandări privind scenariul selectat, punctul referitor la „Modul de calcul al redevenței”.

**Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) În situația delegării către un Operator Privat, având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este necesară plata redevenței.

**Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

(-) În situația delegării către un Operator Privat, având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este necesară plata redevenței.

**Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Departamentul intern din cadrul Primăriei nu plătește redevență

**■ Profitul Rezonabil**

Noțiunea de „profit rezonabil” trebuie interpretată ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenitei autorității publice. De asemenea, la calculul acesteia trebuie avută în vedere încadrarea în pragul ratei SWAP (stabilită în funcție de durata contractului de delegare).

Astfel, la calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei SWAP (<http://www.ajutordestat.ro>) aferent duratei contractului de

delegare:  $ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii} \leq \text{prag SWAP\%}$ , mai exact  $\text{Profit rezonabil} = ROE (\leq \text{prag swap \%}) * \text{capitaluri proprii}$ .

În ceea ce privește durata contractului de delegare, în cadrul capitolului 7. Recomandări privind scenariul selectat, sunt prezentate toate aspectele privind legislațiile în vigoare care fac referire la aceste termene. În cazul unui operator delegat prin procedură directă, durata maximă a contractului poate fi de 5 ani în conformitate cu art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016, acestea fiind atribuite printr-o procedură competitivă – cazul unui operator extern. În acest ultim caz, durata de delegare poate fi de maxim 6 ani în conformitate cu art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.

La stabilirea duratei de delegare se va avea în vedere proiectul de lege privind modificarea și completarea Legii nr. 92/20079 cu privire la alinierea legislației naționale cu legislația europeană, respectiv art. 4, al. 3 din Regulamentul (CE) 1370/2007 care permite ca durata contractelor de servicii de transport cu autobuzul să fie încheiate pe un termen de până la 10 ani.

### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(+) Profitul rezonabil poate fi mai mare având în vedere că sumele privind anumite categorii de cheltuieli pot fi mai mici (ex. cheltuielile cu personalul angajat pot fi mai mici întrucât societatea va angaja un număr minim de personal pentru limitarea costurilor), însă acest lucru reprezintă totodată un dezavantaj întrucât nu conduce la îndeplinirea criteriilor de ordin social.

(-) Având în vedere că scopul principal al unei societăți comerciale este obținerea de profit, serviciile de transport public realizate de către un operator extern nu se vor încadra în niciuna dintre normele și filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniază că o asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorințele călătorilor, care înseamnă confort, regularitate și un preț al transportului convenabil, funcție de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează.

### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

(+) Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment – din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public

### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) În ceea ce privește departamentul de transport public din cadrul Primăriei, nu este necesar ca acesta să atingă un anumit profit rezonabil. În cadrul unei instituții publice, noțiunea de profit tine locul sintagmei excedent bugetar; sumele respective aparținând bugetului local.



## ■ Nivelul Compensatiei

Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.  $Compensația = Costul\ de\ operare\ al\ serviciului\ de\ transport\ public - Veniturile\ înregistrate\ în\ urma\ prestării\ serviciului\ de\ transport\ public + Profitul\ rezonabil.$

### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Având în vedere că operatorul este unul extern, al cărui scop final este obținerea unui profit maximal, compensația acordată poate fi mai mare decât necesarul de acoperire a cheltuielilor și menținerea echilibrului bugetar.

### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

(+) Plecând de la ipoteza că operatorul municipal este o companie al cărei control direct îl are U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, riscul de supracompensare este limitat.

### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Fiind un departament în cadrul Primăriei, al cărui scop final nu este obținerea de profit sau menținerea unui echilibru bugetar din care să nu rezulte falimentul - precum în cazul unei societăți, plata compensației de la bugetul local către operator, nu mai este necesară.

#### **Evaluarea calitativă a Criteriului**

<b>Scenariul</b>	<b>Punctaj</b>
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	1
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	2
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	3

#### **6.2.3.3. Criteriul privind Accesul la finanțare europeană**

În vederea accesării de fonduri nerambursabile pe axa POR 3.2. 2014-2020 pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții conexe mobilității urbane, inclusiv modernizare/reabilitare infrastructură U.A.T. Oraș Valea lui Mihai poate delega serviciul de transport public prin oricare modalitate de atribuire. În oricare din scenarii privind modalitatea de delegare a serviciului de transport public din Valea lui Mihai, singurul beneficiar eligibil pentru accesarea fondurilor nerambursabile este Autoritatea Contractantă în baza Planului de Mobilitate Urbana Durabila.

## Evaluarea calitativă a Criteriului

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	=
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	=
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	=

### 6.2.3.4. Criteriul Social

#### ■ Populație deservită

##### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.

##### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

(+) Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană

##### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Impact social favorabil pentru locuitori prin dotarea operatorului și prin posibilitatea extinderii infrastructurii de transport public

#### ■ Evoluție cotă modală

Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.

##### **Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat**

(-) Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.

##### **Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal**

(+) Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică.

##### **Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei**

(+) Fiind un operator controlat direct de către municipalitate, acesta ia toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din oraș, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică.



## ■ Locuri de muncă

### Scenariul 1 – Gestiune delegată către un Operator Privat

(+) Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator extern îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați.

(-) Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator extern să nu preia angajații actuali ai operatorului

### Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal

(+) Nu are impact social pentru angajați întrucât aceștia se preiau din societatea existentă și vor fi angajați în cadrul companiei nou înființate de către U.A.T. Oraș Valea lui Mihai.

### Scenariul 3 – Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei

(+) Creșterea numărului de locuri de muncă în cadrul Primăriei

(-) Înființarea și delegarea serviciului unui compartiment înființat în cadrul U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este greoaie și este supusă limitării numărului de posturi disponibile.

#### Evaluarea calitativă a Criteriului

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	1
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	2

#### 6.2.3.5. Criteriul de Mediu

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

#### Evaluarea calitativă a Criteriului

Scenariul	Punctaj
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	=
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	=
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	=

#### 6.2.4. Selectarea Scenariului Recomandat

Prezentăm în tabelul de mai jos centralizarea evaluării realizate pentru fiecare indicator folosind sistemul de punctare pe 3 grade de performanță pentru fiecare indicator: 3- buna (■), 2- satisfăcătoare (■), 4-slabă (■) care țin seama de principalele avantaje și dezavantaje identificate, precum și punctajul total identificat.

Tabelul 6.2-2. Centralizator evaluare

Criteriul Scenariul	Punctaj					Punctaj Total
	Administrativ și procedural	Economico- financiar	Accesul la finanțare europeană	Social	Mediu	
1. Gestiune delegată către un Operator Privat	2	1	=	1	=	4
2. Gestiune directă către un Operator Municipal	3	2	=	3	=	8
3. Gestiune directă către un Compartiment Specializat din cadrul Primăriei	1	3	=	2	=	5

În urma stabilirii ierarhiei celor 3 scenarii pe baza punctajului total a fost identificat ca scenariu recomandat, **Scenariul 2 - soluția de delegare a Gestiune direct către un Operator Municipal**, care a obținut punctajul cel mai mare, conform tabelului centralizator de mai sus.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituții și obținerea acordului Agenția Națională a Funcționarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activități administrative de delegare a angajaților Primăriei și includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea și desfășurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcțiilor contractuale și a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice” aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.



În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai poate delega serviciul de transport public către o companie municipală, cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai. Mai mult, pentru aducerea la împlinirea a prevederilor Art. 14, Al. 112 din Legea nr. 31/1990 republicată, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai poate demara procesul de delegare directă către un operatorul municipal numai după schimbarea obiectului de activitate al societății VALSALUB sau cooptarea unui nou asociat în cadrul societății VALSALUB S.R.L. și înființarea unei societăți noi al cărei obiect de activitate să fie exclusiv prestarea de activități de utilități publice.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală (cu acționar unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai). De asemenea, având în vedere că operatorul municipal nu există la momentul întocmirii prezentei documentații, acesta nu dispune de mijloacele necesare prestării serviciului de transport, însă, în pregătirea punerii în funcțiune a operatorului de transport, municipalitatea a obținut deja finanțare pentru înzestrarea operatorului cu autobuze noi prin POR 2014-2020, axa 3.2. Contractul cu operatorul municipal va fi încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea Contractuală, în acest caz, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Valea lui Mihai constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

Totodată, în conformitate cu Legea nr. 51/2006, art. 8, alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Valea lui Mihai are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Valea lui Mihai adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

Pentru operatorul de transport, Consiliul Local Valea lui Mihai are rol de Adunarea Generală a Acționarilor, iar acesta își exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin

care se monitorizează și se controlează modul de ducere la împlinire a contractului de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, precum și indicatorii financiari ai operatorului. De asemenea, Consiliul Local formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Având în vedere aceste aspecte, operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea de transport public local.

Având în vedere prevederile Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local al Orașului Valea lui Mihai urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate Orașul Valea lui Mihai prin atribuire directă, către un operator municipal cu capital public, înființat de către U.A.T. Oraș Valea lui Mihai și cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai.

Operatorul de Transport Public va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice de transport public local destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale a Orașului Valea lui Mihai; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- (1) Orașul Valea lui Mihai poate respecta toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui operator municipal;
- (2) Autoritatea publică va fi unicul asociat al Operatorului de transport municipal;
- (3) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
  - participarea la capitalul social este 100%
  - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății
  - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
  - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- (4) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:

- art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2. lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii
- art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”

(5) Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative - Hotărârea Altmark:

- i. Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit; Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt specificate în condițiile Altmark.
- ii. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii. Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.
- iii. Compensația plătită va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil. Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil. Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).
- iv. Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (operator municipal) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

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



având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal. Alegerea modalității de delegare directă către un operator municipal, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerambursabile și contribuție de la bugetul local.

## **7. Recomandări privind scenariul selectat**

### **7.1. Ajutorul de stat / condițiile Altmark**

De principiu, ajutorul de stat este interzis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, care prevede următoarele: „Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”. Această interdicție de a acorda ajutor de stat se aplică serviciilor de interes general, în măsura în care acestea implică desfășurarea de activități economice de către o întreprindere .

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

În consecință, până la pronunțarea hotărârii Curții de Justiție în cauza Altmark, în 2003, nu era pe deplin clar dacă o compensație acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui SIEG intra sub incidența articolului 107 alineatul (1) și, astfel, constituia ajutor de stat. În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public.

Astfel, Curtea a impus, de asemenea, condiții stricte menite să limiteze compensația acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligații. Cele „patru criterii Altmark” trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensație pentru SIEG nu constituie ajutor de stat.

## **C1 - întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligații de serviciu public și obligațiile trebuie să fie definite în mod clar.**

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către un operator municipal. Ținând cont de obligațiile de ordin economic, financiar, social și de mediu care îi revin, operatorul are următoarele obligații contractuale:

### Obligații de ordin economic:

- Autoritatea Publică Locală asigură achiziția de autobuze care să asigure rezerva necesară pentru desfășurarea activității în condiții optime în cazul defectiunii unui autobuz;
- Operatorul municipal asigură flota de autobuze corespunzătoare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind asigurarea circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- Operatorul municipal asigură eficientizarea transportului public;
- Operatorul municipal asigură operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;
- Operatorul municipal asigură respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul municipal asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură spații în suprafață suficientă pentru parcare mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul municipal asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- Operatorul municipal asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul municipal asigură personalul calificat și vehiculele de intervenție operativă;
- Operatorul municipal asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul municipal asigură realizarea unei statistici a accidentelor și analiza acestora;
- Operatorul municipal asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.
- Operatorul municipal asigură aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaționale;

- Operatorul municipal asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;

Obligații de ordin financiar în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Orașul Valea lui Mihai:

- Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public.
- Autoritatea contractantă va furniza activele companiei orașenești astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale;
- Activitatea economică a operatorului municipal este verificată de către Autoritatea publică locală;
- Sarcinile îndeplinite de operatorul economic municipal sunt finanțate din capitalurile sale proprii;

Obligații de ordin social în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public Orașul Valea lui Mihai:

- Corelarea numărului de călători previzionat cu cel al locurilor din autobuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui standard de calitate înalt al călătoriilor.
- Crearea de locuri de muncă;

Obligații de mediu în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Orașul Valea lui Mihai:

- Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care să nu genereze emisii superioare celor medii din cauza supraîncărcării.
- Reducerea emisiilor de carbon generate de flota de autobuze deținută în proprietate prin achiziția de autobuze noi, cu un consum redus;
- Eficientizarea modalității de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu reintroducerea transportului public efectuat cu autobuze noi, astfel încât să conducă la reducerea emisiilor generate de autobuzele învechite;

**C2 - parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, într-o manieră obiectivă și transparentă**

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

Compensația ce va fi primită de către operatorul economic din Orașul Valea lui Mihai se calculează ca diferență între costul de operare, veniturile de operare și profitul rezonabil, conform Ordonanței nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizării de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensației cuvenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus și un profit rezonabil care se aplică la diferența dintre costurile suportate în legătură cu obligația de serviciu public respectiv și încasările din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu în cauză.

Compensația se calculează astfel:  $\text{Compensația} = \text{Costurile de operare al serviciului de transport public} + \text{Profitul rezonabil} - \text{Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public}$

**C3 - valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză.**

Pentru contractele de transport public aliniate conform Regulamentului CE 1370/2007 trebuie să se țină seama că acestea reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, la calculul compensației, trebuie ținut cont de mărimea profitului rezonabil care, conform reglementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază” (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. De exemplu, în ceea ce privește prestatorii de servicii publice al căror contract de atribuire va fi pe un termen de 5 ani, la stabilirea profitului maxim rezonabil trebuie să se țină cont de faptul că acesta afectează rata rentabilității (ROE) prin aplicarea formulei:  $\text{ROE} = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii}$ . Astfel, la stabilirea nivelului profitului rezonabil maxim pe care aceștia îl pot obține, trebuie să se aibă în vedere ca ROE să se încadreze sub rata aplicabilă în intervalul perioadei de delegare (exemplu: pentru contractele de delegare pe termen de 5 ani, rata SWAP impusă în perioada 01 iulie 2019 – 31 decembrie 2019 este de 3,44 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, ROE % va fi sub pragul de 4.44).

Profitul rezonabil trebuie interpretat ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care instituția o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return



on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați. Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de instituție și reflectă doar situația financiară dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului cu tramvaiul, cu metroul, troleibuzul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal.

De asemenea, modalitatea de achiziție poate influența semnificativ tipul ratei de rentabilitate adoptată la stabilirea profitului rezonabil (spre exemplu dacă se adoptă leasingul ca și procedură de achiziție a unor mijloace fixe de valoare ridicată, folosirea rata de rentabilitate a capitalului poate crea o imagine distorsionată asupra profitului operatorului). În funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina rata de rentabilitate potrivit a fi calculată și nivelul adecvat al profitului rezonabil. Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale operatorului în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

**C4 - dacă întreprinderea care urmează să îndeplinească obligații de serviciu public, într-un caz specific, nu este aleasă în temeiul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selectarea ofertantului capabil să presteze serviciile respective cu cel mai mic cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu resursele necesare le-ar fi suportat în scopul îndeplinirii acestor obligații.**

Conform Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art. 5, alin. (2), pe lângă respectarea tuturor cerințelor Regulamentului (inclusiv a primelor 3 condiții „Altmark”), în cazul atribuirii directe a contractului de servicii publice, compensația acordată operatorului ar putea fi considerată ca nefiind ajutor de stat, dacă este respectată inclusiv cea de-a patra condiție „Altmark”: „În cele din urmă, în cazul în care selectarea întreprinderii care are de îndeplinit obligații de serviciu public într-un caz concret nu s-a realizat pe baza unei proceduri de achiziții publice care ar permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat o întreprindere obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloacele adecvate”.

Alegerea modalității de delegare a contractului de servicii către un operator municipal al cărui asociat unic va fi U.A.T. Oraș Valea lui Mihai este susținută și de analiza celei de a-4-a condiții Altmark de mai jos, în cadrul căreia a fost ales un operator extern din alt oraș, ale cărui înregistrări privind cheltuielile vor fi comparate cu cele ale operatorului municipal. Această comparație este relevantă în vederea realizării unei analize care să demonstreze că nivelul costurilor prestării serviciului de către operatorul căruia urmează a i se încredința direct serviciul, nu este mai mare

decât acela pe care l-ar fi înregistrat un alt operator dotat corespunzător cu resursele necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, selectat în urma unei proceduri competitive, care ar fi prestat serviciul în aceleași condiții de calitate și confort. În urma unei analize de piață s-a constatat că diferiți operatori de autobuze pe raza orașelor și municipiilor din România au costuri specifice cuprinse între 6 și 14 lei/km, iar conform evaluării preliminare, operarea serviciului de transport în Orașul Valea lui Mihai este de aprox. 12 lei/km, astfel că, în conformitate cu toate cele prezentate mai sus, Orașul Valea lui Mihai este îndreptățit să adopte soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal. Mai mult, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai impune ca obligație a operatorului de a nu participa pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii la licitațiile organizate de alte unități administrativ-teritoriale pentru delegarea serviciului de transport public local.

## 7.2. Aspecte de ordin juridic, procedural

Conform Legii nr. 51/2006, art. 8 alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Sistemul de transport este un domeniu complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de dezvoltare urbană și de caracteristici de mobilitate, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte. Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 – Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- i. se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- ii. se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean. În cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;
- iii. se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local sau consiliul județean;

- iv. se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
  - v. persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
  - vi. pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
  - vii. transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.
- (2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:
- i. licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
  - ii. programul de circulație;
  - iii. copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
  - iv. alte documente stabilite de legile în vigoare.

Totodată, 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, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.” 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 persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;

- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;

De menționat este că, transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere iar traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Sistemul de transport este un domeniu complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de dezvoltare urbană și de caracteristici de mobilitate, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

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

### **7.3. Durata contractului**

Durata contractelor de servicii publice este reglementată de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local și de Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016,

Conform art. 4 alin. (3) din **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

În legislația națională, respectiv art. 28 din **Legea nr. 92/2007** a serviciilor de transport public local, impun o durată fixă a serviciilor de de lagăre a serviciului de transport public local, respectiv



6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze și 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

Totodată Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene. În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea nr. 92/2007, stabilește, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu, 5 ani pentru transportul fluvial și 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Totuși, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea nr. 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

În conformitate cu art. 32 alin. (3) **din Legea nr. 51/2006** a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de **OUG 58/2016**, statuează că: *“Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”*

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016. Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani, autoritățile administrației publice locale

vor trebui să elaboreze analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

Astfel, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, **recomandăm ca durata contractului de delegare să fie de 5 ani**, stabilită în conformitate cu Legea nr. 51/2006, Legea nr. 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

#### 7.4. Redevența

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

În vederea dezvoltării pe termen lung al serviciului de transport public, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai își propune achiziția de mijloace prin atragerea de fonduri nerambursabile prin al P.O.R. 2014-2020. În conformitate cu Planul de Mobilitate se propune proiectul P6. Implementarea unui sistem de transport public care presupune definirea unei rețele de transport public, amenajarea de stații de îmbarcare debarcare și achiziția de autobuze cu o valoare estimată de 7,5 mil. lei.

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența stabilește contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public. Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{\text{Tarif} \times \text{Consum mediu lunar}}{\text{Venitul mediu lunar pe membru din gospodărie}} \times 100$$

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, la nivelul anului 2018, în Regiunea de dezvoltare Nord-Vest venitul mediu lunar pe persoana era de 1686,83 lei/gospodărie (BUF105J - ABF Veniturile totale medii lunare pe o persoana, pe categorii de gospodarii, pe macroregiuni și regiuni de dezvoltare). Ținând seama de caracteristicile de mobilitate se estimează un număr mediu lunar de 32 de deplasări cu transportul public per utilizator.

$$\text{Gradul de suportabilitate} = \frac{2 \text{ lei/călătorie} \times 32 \text{ călătorii/lună}}{1686,83 \text{ lei/persoană}} \times 100 = 3,79\%$$

Astfel, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare ( $3,79\% \times 7,5 \text{ mil lei} = 284 \text{ mii lei}$ ), în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, Operatorul se obligă să plătească Autorității Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se consideră oportun la calculul redevenței aplicarea unui procent de 0,1% - 0,3% din valoarea rest de amortizat a bunurilor puse la dispoziție (~7,5 - 22,5 mii lei). Aplicarea acestei metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea U.A.T. Oraș Valea lui Mihai, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 98% din fonduri nerambursabile, iar din bugetul local se vor finanța 2% din totalul investițiilor. Menționăm faptul că nivelul propus al redevenței trebuie ales astfel încât să fie suportabil iar compania să poată efectua serviciul de transport fără să pună o presiune mare pe bugetul local prin solicitarea compensației. Totuși trebuie avut în vedere că valorile prezentate mai sus sunt estimate de către consultant pe baza necesarului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public în Orașul Valea lui Mihai conform PMUD. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public.

### **7.5. Profitul rezonabil**

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Conform reglementărilor, profitul rezonabil nu poate depăși rata de SWAP aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază” (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Rata SWAP impusă în perioada 01 iulie 2019 – 31 decembrie 2019, pentru perioada de 5 ani, este de 3,44 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, Profitul rezonabil va fi sub pragul de 4.44%.

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public încheiat cu U.A.T. Oraș Valea lui Mihai va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil recomandat va fi de 4,44% aplicată costurilor nete ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

## 7.6. Compensația

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

Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) oferat/aplicat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007. Sumele aferente Compensației se prevăd în bugetul local și se estimează anual de către Entitatea contractantă potrivit formulei:

$$C_{\text{anuală}} = (T_{\text{cm}} - T_{\text{c}}) \times N \text{ estimat căl.}$$

unde:

*C<sub>anuală</sub> [lei]*- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

*T<sub>cm</sub> [lei/călătorie]*- tariful mediu pe călătorie, oferat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

*T<sub>c</sub> [lei/călătorie]*- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criteriile sociale;

*N estimat căl.* – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință.

Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

$$C_{\text{lunară}} = Ch + Pr - V$$

unde:

*C lunară [lei]* – reprezintă Compensația lunară plătită Operatorului;

*Ch [lei]*- reprezintă cheltuielile de exploatare, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

$$Ch = \Sigma (c \text{ unitar} \times Km),$$

Unde,

**C unitar** reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport; Este calculat, în raport cu numărul de kilometri prestați conform programului de transport, pe baza nivelului cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Cheltuielile eligibile sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul Ch.



**Km** - reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, inclus în Anexa 2 și potrivit metodologiei inclusă la Anexa 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

**Pr [lei]**- reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile. În vederea estimării Compensației pentru fiecare an calendaristic și a evitării supra-compensării, nivelul profitului rezonabil al operatorului de transport public va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web [www.ajutordestat.ro](http://www.ajutordestat.ro). Rata profitului rezonabil stabilită de Părți, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este de 4,44%.

**V [lei]**– reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract.

## 7.7. Tariful de călătorie

Operatorul de Transport este autorizat să perceapă de la utilizatori contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de Consiliul Local Orașului Valea lui Mihai după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Consiliului Local al Orașului Valea lui Mihai, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.

Pentru stabilirea tarifului unei călătorii, conform recomandărilor Ordinului ANRSC nr. 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane se poate utiliza următoarea formulă de calcul:

$$T(\text{cm}) = \frac{V(t)}{N(\text{estimat căl.})} \text{ (lei/călătorie)}$$

unde:

T(cm) - tariful mediu pentru același gen de transport -(lei/călătorie);

V(t) - veniturile totale specifice activității - (lei);

N(estimat căl.) - numărul estimat de călătorii - (nr. călătorii).

Având în vedere că la nivelul Orașului Valea lui Mihai nu există încă un sistem de transport implementat, s-a realizat o analiză asupra unor servicii de transport similare pentru a se stabili un cost mediu. Astfel analizând costurile și tarifele pentru mai multe administrații (cum ar fi operatorii de transport public local din orașele Slatina, Deva, Târgoviște, Reșița și Brăila) s-a

constatat că tariful perceput pentru o călătorie este stabilit la 2 lei/călătorie în timp ce tariful mediu pe călătorie se situează între valori cuprinse între 2,4 și 2,9 lei / călătorie.

Având în vedere cele menționate, propunem ca Tariful unei călători aplicat la transportul public local din Orașul Valea lui Mihai să fie de 2 lei/călătorie iar valoarea unui abonament întreg lunar să fie de 65 lei/abonament. Valoarea abonamentului lunar a fost evaluată pe baza numărului mediu de zile lucrătoare dintr-o lună, respectiv 22 de zile, a numărului de deplasări zilnice obișnuite (acasă – locul de muncă și retur / acasă – unitate de învățământ și retur) respectiv 2 deplasări principale pe zi, rezultând 44 de deplasări pe lună cu o valoare unitară pe baza tarifului per călătorie de 88 lei, la care s-a aplicat o reducere de 25% pentru încurajarea utilizatorilor de a alege abonamentul lunar și fixarea unor obișnuințe în utilizarea transportului public.

### **7.8. Costul specific de operare**

Costul unitar pe kilometrul parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale sau estimate ale serviciului de transport al Operatorului. Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie să facă obiectul unui audit tehnico-economic extern efectuat pe baza documentelor contabile raportate la anul precedent. Toate costurile și veniturile astfel înregistrate pe balanțe 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. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

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

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007). Cazurile luate în considerare sunt:

- inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul National de Statistica, depășește 5%, sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 5%, lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 5% 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. Autoritatea

Contractanta va examina propunerea Operatorului în 30 de zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractanta poate solicita scăderea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, reduceri de personal, etc).

Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în 15 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare în 15 zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care să certifice noul nivel al costului/km.

Operatorul poate desfășura și alte activități, servicii de transport sau activități conexe care au legătură cu Serviciul public de transport în următoarele condiții:

- a. activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- b. activitățile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători și nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
- c. activitățile conexe prestate către terți își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceștia;
- d. activitățile respectă mediul concurențial.

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianți, a cheltuielilor de întreținere și reparații, cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum și pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenita din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Metodologia de alocare a costurilor indirecte și administrative se va aproba de către autoritatea contractanta. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autorității contractante privind adoptarea unei metode de gestiune și alocare a costurilor mai potrivite, în vederea creșterii eficienței operatorului.

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate obligației de serviciu public.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare. Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între Serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de Operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

- a. Principiile privind conceptul costului total alocat, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit aceluși serviciu sau produs. Astfel costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie să includă următoarele:
  - Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
  - cota proporțională din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.

Ca și exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Consumul comun de energie electrică pentru tracțiune vehicule transport se defalchează direct proporțional cu energia electrică efectiv consumată (produsul dintre puterea instalată medie, numărul mediu de vehicule în circulație și timpul mediu de circulație).
- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.
- Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.



- Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.
- b. Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara obligației de serviciu public vor fi alocate doar acelor servicii, precum și o cota proporțională din costurile fixe comune ale operatorului, astfel încât nicio subvenție încrucișată sau supracompensare să nu fie produsă.
- c. Toate costurile și veniturile provenind din și pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului și nicio reevaluare a activelor în scopul planificării afacerii nu va fi introdusă.

Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane, bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri și costuri neprevăzute, apărute în urma ineficienței sau eficienței conducerii Operatorului.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități. Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau alta metodă agreată de către autoritatea contractantă. Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul și analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsură a performanțelor operatorului.

Costul unitar pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

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

Costurile rezultate din ineficiența prestării Serviciului public de transport călători, precum penalități, amenzi, provizioane, avarieri ale mijloacelor de transport sau alte cheltuieli neprevăzute datorate neglijenței în exploatarea infrastructurii de transport nu se recunosc în calculul Compensației.

Prezentăm mai jos estimarea cu privire la costurile aferente serviciului de Transport public din Valea lui Mihai respectiv evaluarea costului specific pe km având în vedere programul anual de transport propus de 48822 km/an și chei de control pe valoarea cheltuielilor cu combustibilul respectiv cu salariile personalului, celelalte cheltuieli fiind evaluate din perspectiva proporției din restul cheltuielilor la alți operatori de transport similari respectiv din evaluări punctuale.

Tabelul 7.8-1. Evaluarea Costului specific pe kilometru

<b>Categorie de Cheltuieli</b>	<b>Procent din Total Cheltuieli</b>	<b>Valoare [lei]</b>	<b>Costul specific / km</b>
Cheltuieli materiale auxiliare	1.00%	6.250	0,13
Combustibil - 6022	12.00%	75.000	1,54
Piese de schimb - 6024	2.50%	15.625	0,32
Obiecte de inventar - 603	0.25%	1.562	0,03
Cheltuieli cu energia și apa - 605	0.50%	3.125	0,06
Întreținerea și reparațiile - 611	2.00%	12.500	0,26
0.00000 redevențe - 612	1.50%	9.375	0,19
Prime de asigurare - 613	1.00%	6.250	0,13
Protocol, reclamă și publicitate - 623	0.25%	1.562	0,00
Cheltuieli cu deplasări, detașări și transferări - 625	0.25%	1.562	0,03
Cheltuieli poștale și taxe de telecomunicații - 626	0.45%	2.813	0,03
Alte cheltuieli cu serviciile executate de terți - 628	2.80%	17.500	0,06
Salariile personalului - 641	75.00%	468.750	0,36
Alte cheltuieli de exploatare - 6588	0.50%	3.125	0,00
<b>TOTAL [lei/an]</b>	<b>100.00%</b>	<b>625.000</b>	
<b>Prestație Anuală [km/an]</b>		<b>48.822</b>	
<b>Cost specific / km [lei/km]</b>			<b>12,80</b>

Se observă, că o pondere însemnată este dată de cheltuielile cu salariile personalului (75%), care a fost evaluată ținând seama de un număr de 6 angajați (2 conducători auto, 1 mecanic, 1 responsabil organizare/monitorizare operare, 1 contabil, 1 Manager General) cu un salariu mediu net de 3800 lei (6500 lei brut).

Astfel, Costul total estimat pe kilometru va fi de 12,80 lei. Valoarea rezultată este calculată la un număr de 48.822 kilometri, acesta fiind numărul de kilometri estimați a fi parcurși de către operator într-un an de zile. Precizăm că numărul de kilometri este calculat conform programului de circulație planificat pentru sistemul de transport public din Orașul Valea lui Mihai.

Ca un exercițiu, dacă prestația totală s-ar dubla, aceasta ar conduce la un consum dublu de carburant și implicit la creșterea cheltuielilor cu piesele de schimb și întreținerea și reparațiile, restul cheltuielilor rămânând neschimbate, astfel că totalul cheltuielilor ar crește cu numai 15% și s-ar ridica la aprox. 715 mii lei pe an, în timp ce prestația totală va fi dublă, adică 97644 km/an, aceasta conducând la un cost specific pe kilometru mult mai mic, respectiv de 7,32 lei/km. În aceeași măsură, dacă ar rămâne neschimbată prestația, însă ar fi redus personalul de la 6 la 4 angajați (2 conducători auto, 1 responsabil întreținere și 1 Manager cu responsabilități de organizare/monitorizare operare), totalul cheltuielilor s-ar reduce cu 25% la o valoare totală anuală de aprox. 470 mii lei/an, aceasta conducând la un cost specific pe kilometru mai mic, respectiv de 9,60 lei/km.

### **7.9. Categoriile de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități**

În conformitate cu legislația națională, în cadrul serviciilor de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Văduvele și veteranii de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 167/2002 de completare și modificare a Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război;
- Persoanele foști deținuți politici, strămutați/persecutați, în conformitate cu prevederile Legea nr. 189/2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare;
- Persoanele care au calitatea de revoluționari, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989, actualizată;
- Persoanele care au calitatea de deportați sau refugiați, în conformitate cu prevederile Legii nr. 189/2000
- persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- donatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006;

În plus, în conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- preșcolari (5-7 ani), elevi, studenți

- tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale
- pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș
- alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

Astfel pentru serviciul de transport public local din Valea lui Mihai se propune includerea în cadrul Contractului de Servicii pentru Transportul Public Local ce va fi aprobat cu Hotărâre de Consiliu a gratuităților pentru abonamente lunare pentru următoarele categorii de persoane:

- Elevi din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat
- Pensionari cu venituri mai mici de 1000 lei net/luna
- Persoanele din cadrul aparatului de specialitate al primarului și al serviciilor publice subordonate
- Persoanele care dețin titlul de cetățean de onoare al orașului Valea lui Mihai

## 8. Concluzii

În cadrul prezentului document au fost identificate și analizate principalele elementelor tehnice, juridice și financiare specifice, a celor mai probabile scenarii privind delegarea gestiunii transportului public în orașul Valea lui Mihai și a fost identificată soluția recomandată în vederea luării deciziei la nivel local cu privire la modalitatea de gestiune a transportului public local. Studiul de oportunitate vine în întâmpinarea cerințelor legale în domeniu și totodată, ca scop secundar, contribuie la accesul la finanțări prin Programul Operațional Regional.

La nivelul Orașului Valea lui Mihai s-au identificat o serie de zone care generează și atrag deplasări. Conform literaturii din domeniu generarea de plasărilor este dată de numărul de locuitori ai fiecărei zonă și caracteristicile de mobilitate ale acestora iar zonele cu locuri de muncă, unități de învățământ și comerciale sunt zone care atrag deplasările. Pe baza unui model gravitațional se poate obține matricea origine-destinație și utilizând un model de alegere modală Logit, matricea generală poate fi împărțită în matrici modale aferente fiecărui mod de transport. Alocarea acestor matrici origine-destinație pe rețeaua de transport generează fluxurile de trafic actuale sau estimate (a se vedea cap. 3 Modelul de Transport aferent PMUD).

Din punct de vedere al repartiției modale, evaluată prin prelucrarea datelor din sondaje și extrapolată la populația care desfășoară activități socio-economice la nivelul orașului aplicând ratele de generare și atracție aferente fiecărei categorii pentru fiecare zonă, se constată că zonele cele mai solicitate din punct de vedere al mobilității sunt zona centrală, cu puncte de interes recreativ și administrative, zonele cu locuri de muncă din partea de sud-est și concentrări demografice mari în zona de nod-vest. Se constată, totodată că traficul rutier este intens pe drumul principal (DN19 – ambele ramificații), precum și pe strada Republicii, strada Morii, strada Fabricii și strada Gyorgy Albert. Din punct de vedere al deplasărilor pe biciclete și pe jos acestea



sunt răspândite uniform pe strazile cu profil rezidențial și se concentrează în fluxuri majore pe drumul principal 19 și 19C, precum și pe strada Republicii, Calvin Janos, Izvorului și Băncii.

Majoritatea deplasărilor (40%) se realizează pietonal cu durate mari de deplasare și cu disconfort major creat calitatea precară a infrastructurii dedicate. Se poate afirma, la o primă vedere că acest comportament – de a merge pe jos – este sustenabil și de dorit, însă trebuie avut în vedere că aceste deplasări se realizează astfel din lipsa unor alternative, cum ar fi un sistem de transport public urban. În aceeași măsură, deplasările cu bicicleta au o pondere însemnată în repartitia modală la nivel local, acest mod de transport fiind utilizat în 26% din deplasări, având un raport de utilizare mare, generat de asemenea de lipsa unor alternative în alegerea modală, utilizatorii fiind nevoiți să aleagă acest mod de transport. Totodată trebuie menționat că deși deplasările pietonale și cu bicicleta sunt cele mai prietenoase cu mediul, de cele mai multe ori acestea nu sunt posibile, fiind perioade climatice de peste 5 luni pe an în care vremea este nefavorabilă acestor tipuri de deplasări – ploaie, zăpadă, îngheț, vânt, etc.

Având în vedere trendul clar de creștere al numărului de deplasări la nivelul orașului ca urmare a multiplicării oportunităților și faptul că la acest moment există un trend în creștere al utilizării autoturismului propriu în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate locală, ca urmare a creșterii veniturilor, acesta fiind utilizat în 33% din deplasări, este de dorit să fie implementat un sistem de transport public urban care să vină în întâmpinarea nevoilor de mobilitate și, totodată, să creeze premisele unor obiceiuri de deplasare mai sustenabile și a unui comportament de renunțare la autoturismul propriu în favoarea transportului public.

Astfel, conform analizelor și rezultatelor obținute în cadrul prezentului studiu se propune organizarea unui sistem de transport public local și stabilirea modalității de gestiune a acestuia în raport cu cele mai bune practici în acord cu reglementările și legislația națională și europeană cu beneficii asupra reducerii duratelor de deplasare, impact pozitiv asupra repartitiei modale în defavoare deplasărilor cu autoturismul propriu, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și ameliorarea siguranței rutiere la nivel local. Rețeaua sistemului de transport public va fi stabilită astfel încât acesta să deservească principalele zone care generează și atrag deplasări, dar și zonele cu accesibilitate redusă, iar în completarea acestuia se propune realizarea unei rețele de piste de biciclete care să asigure rolul de alimentare pentru sistemul de transport public.

Totodată pentru asigurarea funcționării sistemului de transport public, conform prevederilor strategiei locale (PMUD) se propune modernizarea străzilor de pe traseul liniilor de transport public în vederea asigurării unei căi de rulare bune, amenajarea stațiilor de transport public în acord cu traseele stabilite în vederea asigurării unei bune accesibilități la sistemul de transport public precum și achiziționarea unor vehicule eficiente din punct de vedere al consumului, dar și din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, de capacitate mică-medie, cu podea joasă și dotate cu rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități locomotorii, cu un design ce va asigura condiții de calitate și confort la standarde internaționale, precum și cu alte sisteme de eficientizare a sistemului (ex.: sisteme de informare, supraveghere video, taxare, etc.).

În urma evaluărilor realizate în cadrul prezentului studiu de oportunitate a fost identificat ca scenariu recomandat pentru delegarea gestiunii serviciului de transport local în Orașul Valea lui Mihai, **Scenariul 2 - soluția de delegare a Gestiune direct către un Operator Municipal.**

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală (cu acționar unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai). De asemenea, având în vedere că operatorul municipal nu există la momentul întocmirii prezentei documentații, acesta nu dispune de mijloacele necesare prestării serviciului de transport, astfel, municipalitatea va înzestra operatorul municipal cu autobuze noi, după implementarea proiectului ce va fi depus la finanțare pe POR 4.1. 2014-2020. Contractul cu operatorul municipal va fi încheiat în baza Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. De asemenea, modalitatea de delegare directă către un operator municipal oferă oportunitatea de dezvoltare a sistemului de transport public pe termen lung, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai având un control direct asupra acestei societăți care va presta serviciul de utilitate publică.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator municipal, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai poate delega serviciul de transport public către o companie municipală, cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai. Mai mult, pentru aducerea la împlinirea a prevederilor Art. 14, Al. 112 din Legea nr. 31/1990 republicată, U.A.T. Oraș Valea lui Mihai poate demara procesul de delegare directă către un operator municipal numai după schimbarea obiectului de activitate al societății VALSALUB sau cooptarea unui nou asociat în cadrul societății VALSALUB S.R.L. și înființarea unei societăți noi al cărei obiect de activitate să fie exclusiv prestarea de activități de utilități publice.

În conformitate cu Legea nr. 51/2006, art. 8, alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Valea lui Mihai are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Valea lui Mihai adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

Pentru operatorul de transport, Consiliul Local Valea lui Mihai are rol de Adunarea Generală a Acționarilor, iar acesta își exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care se monitorizează și se controlează modul de ducere la împlinire a contractului de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, precum și indicatorii financiari ai operatorului. De asemenea, Consiliul Local formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații

necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Având în vedere aceste aspecte, operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliul Local care se referă la activitatea de transport public local.

Având în vedere prevederile Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local al Orașului Valea lui Mihai urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate Orașul Valea lui Mihai prin atribuire directă, către un operator municipal cu capital public, înființat de către U.A.T. Oraș Valea lui Mihai și cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai.

Operatorul de Transport Public va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice de transport public local destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale a Orașului Valea lui Mihai; un operator de transport local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, cu asociat unic U.A.T. Oraș Valea lui Mihai. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- (1) Orașul Valea lui Mihai poate respecta toate prevederile legale în ceea ce privește înființarea unui operator municipal;
- (2) Autoritatea publică va fi unicul asociat al Operatorului de transport municipal;
- (3) Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
  - participarea la capitalul social este 100%
  - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societății
  - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
  - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății
- (4) Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:
  - art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin 2. lit. a și b și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. 3, lit. a și b, delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii
  - art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi „societăți comerciale

înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”

(5) Compensația de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) și se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiții cumulative - Hotărârea Altmark:

- i. Întreprinderea beneficiară are o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații va fi clar definit; Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligațiilor de ordin economic, financiar, social și de mediu, așa cum sunt specificate în condițiile Altmark.
- ii. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; Nivelul compensației a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, și vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii. Nu va exista risc de supracompensare deoarece parametrii utilizați pentru calcularea compensației sunt definiți cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obținerii de profituri care depășesc un anumit nivel.
- iii. Compensația plătită va depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil. Compensația va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensația nu poate depăși efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligația de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil. Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).
- iv. Întreprinderea care are de îndeplinit obligația de serviciu public (operator municipal) nu este selectată printr-o procedură de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Costurile la prețul pieței corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată în mod corespunzător, care acționează în același sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații.

(6) Va fi respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal. Alegerea modalității de delegare directă către un operator municipal, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor,



asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerambursabile și contribuție de la bugetul local.

Totodată au fost analizate și făcute recomandări cu privire la principalele aspecte ale Contractului de Servicii Publice ce urmează a fi semnat între Autoritatea Locală și Operatorul de transport (a se vedea cap. 7 Recomandări privind scenariul selectat ) referitoare la îndeplinirea condițiilor Altmark, Aspecte juridice și procedurale, durata recomandată a contractului, nivelul redevenței, nivelul profitului rezonabil, modelul de stabilire al compensației, tariful de călătorie, costul specific de operare precum și categoriile de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități, din care amintim:

- Tipul de delegare recomandat al serviciului public pentru Orașul Valea lui Mihai este **gestiune directă de către un operator intern**, prin atribuire directă către o societate comercială deținută de Consiliul Local Orașul Valea lui Mihai, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză;
- **Durata contractului** de delegare recomandată este de **5 ani**.
- Operarea de către operatorul intern va începe în urma semnării unui **Contract de Servicii Publice** conform Regulamentului CE 1370/2007.
- Serviciul de transport din Orașul Valea lui Mihai va fi operat cu autobuze pe 1 traseu circular, **numărul estimat de kilometri** efectuați anual fiind de **48.822 km/an**.
- **Compensația** lunară datorată de Autoritatea Contractantă către Operator este estimată la o valoare cuprinsă între 25 și 40 mii lei/lună;
- **Costul/km** este estimat la **12,80 lei**.
- Nivelul anual al **Redevenței** este recomandat să se calculeze prin aplicarea unui procent de **0,1% - 0.3% din valoarea rest de amortizat a bunurilor puse la dispoziție**.
- mărimea **profitului rezonabil** recomandat va fi de **4,44% aplicată costurilor nete** ex-post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic genera.
- **Tariful** unei călătorii aplicat la transportul public local din Orașul Valea lui Mihai să fie de **2 lei/călătorie** iar valoarea unui abonament întreg lunar să fie de **65 lei/abonament lunar**.