

Data:
NOIEMBRIE 2025
Versiunea: 1

STUDIU DE OPORTUNITATE

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

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

ELABORATOR: SC SPES CONSULTING

Responsabil elaborare studiu: Ec. Vasilică ȚUGUI



Cuprins

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.....	4
Rezumat executiv.....	4
Scopul studiului de oportunitate	Error! Bookmark not defined.
Metodologia de lucru	Error! Bookmark not defined.
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL 5	
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	6
II.2. Analiza situației existente.....	9
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători.....	Error! Bookmark not defined.
Infrastructura rutieră	Error! Bookmark not defined.
Infrastructură feroviară	Error! Bookmark not defined.
Fluxurile prognozate de pasageri de pe rutele vizate și cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL).....	Error! Bookmark not defined.
Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, modalitate de achiziționare a biletelor de călătorie, management de trafic)	Error! Bookmark not defined.
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	13
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în COMUNA VOINEȘTI.....	14
CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	15
III.1. Prevederi legislative	15
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local	19
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	20
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	23
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	23
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public.....	24
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	24
III.8 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport	24
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	25
IV.1. Procedura de delegare a gestiunii	25
IV.2. Aspecte cu privire la respectarea cerințelor de concurență	27
Analiza reglementărilor legale actuale	27
Măsurile administrative și mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților	29
Mecanisme de control al costurilor și de evitare a supra-plaților	30
FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM.....	36
Reguli și aspecte cu privire la modul de respectare a aspectelor de concurență în cazul delegării serviciului de transport calatori	41

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Rezumat executiv

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

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

1. Rezultat asteptat general 1- Scaderea anuala estimata a gazelor cu efect de sera (tone echivalent CO₂/ an). Acest rezultat corespunde doar cererii de finantare analizate
2. Rezultat asteptat general: 2 - Cresterea estimata a numarului de pasageri transportati în cadrul sistemelor de transport public de calatori construite/ modernizate/ extinse in aria de studiu a proiectului (COMUNA VOINEȘTI).
3. Rezultat asteptat în functie de activitatile proiectului 1: Microbuze electrice achizitionate (nr.) = 1buc

Scopul studiului de oportunitate

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, Primăria COMUNEI VOINEȘTI a decis înființat un sistem de transport în comun cu un numar de **o singura ruta de transport**.

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

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

Metodologia de lucru

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

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



CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

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

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

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

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

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

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu



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

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

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

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

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

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

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

traficul auto. Concomitent cu aceste măsuri, trebuie dezvoltate strategii sustenabile de încurajare și a altor forme de transport.

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

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

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

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

Declarația de la Toledo: prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile, prin: prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluante; susținerea unui transport public eficient și ieftin accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice.

Contextul de politici și strategii de la nivel național:

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

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

Contextul de politici și strategii de la nivel regional :

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

Obiectivele specifice și măsurile asociate acestora sunt:

- Prioritatea 1 – Dezvoltarea unei economii competitive;
- Prioritatea 2 – Dezvoltarea capitalului uman;
- Prioritatea 3 – Protejarea mediului și optimizarea utilizării resurselor;
- Prioritatea 4 - Dezvoltarea unei infrastructuri moderne, inteligente, reziliente și durabile;

Strategia de dezvoltare a județului Iași

Viziunea strategică pentru dezvoltarea județului Iași în perioada 2014-2020 a presupus un angajament comun al actorilor de la nivelul județului de a sprijini crearea unui mediu economic dinamic și performant, care să reafirme Iașul ca motor al dezvoltării în regiunea Moldovei, să permită regenerarea și revigorarea sustenabilă a comunităților locale și să le asigure o viață mai bună locuitorilor.

Obiectivele specifice sunt:

- Obiectivul 1. Îmbunătățirea infrastructurii, conectivității și accesibilității
- Obiectivul 2. Consolidarea economiei județului
- Obiectivul 3. Creșterea calității vieții și protecția mediului înconjurător

9

Programul Operațional Regional 2021 – 2027 – Regiunea Nord-Est

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

- viziunea: regiunea NE va fi un spațiu competitiv, durabil și incluziv, unde îți vei dori să locuiești, să lucrezi și să investești!
- obiectivul general: derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creștere economică durabilă, favorabilă incluziunii sociale, care să conducă la creșterea standardului de viață și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.

Programul Național de Dezvoltare Rurală (PNDR)

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

P.N.R.R. - Planul Național de Redresare și Reziliență al României

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) este conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

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

Astfel, obiectivul general al PNRR al României este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Obiectivul specific al PNRR este și el corelat cu cel al mecanismului, detaliat în Regulament, și anume de a atrage fondurile puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin NextGenerationEU în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

II.2. Analiza situației existente

Comuna Voinești este situată în partea de central-sudică a județului Iași. Pe teritoriul acestei



comune se intersectează următoarele coordonate geografice: paralela de 47°07'97" latitudine nordică cu meridianul de 27°43'55" longitudine estică.

Comuna Voinești are în componența sa **următoarele sate**: Voinești – reședința comunei, Slobozia, Schitu Stavnic, Lungani, Vocotești.

Teritoriul comunei Voinești se învecinează cu următoarele comune:

- la est: comuna Mogoșești;
- la nord-est: comuna Miroslava;
- la vest – nord-vest: comuna Horlești;
- la sud-vest: comunele Mădârjac și Țibana;
- la sud - comuna Mironeasa

Ca accesibilitate, zona de nord a comunei este favorizată de prezența celor 2 drumuri județene DJ 248A și DJ 248B, în timp ce jumătatea sudică a comunei are un grad de accesibilitate mai redus, datorită reliefului mai înalt și fragmentării, fiind tranzitat doar de DJ 248A.

II.1. Descrierea serviciului de transport public de călători

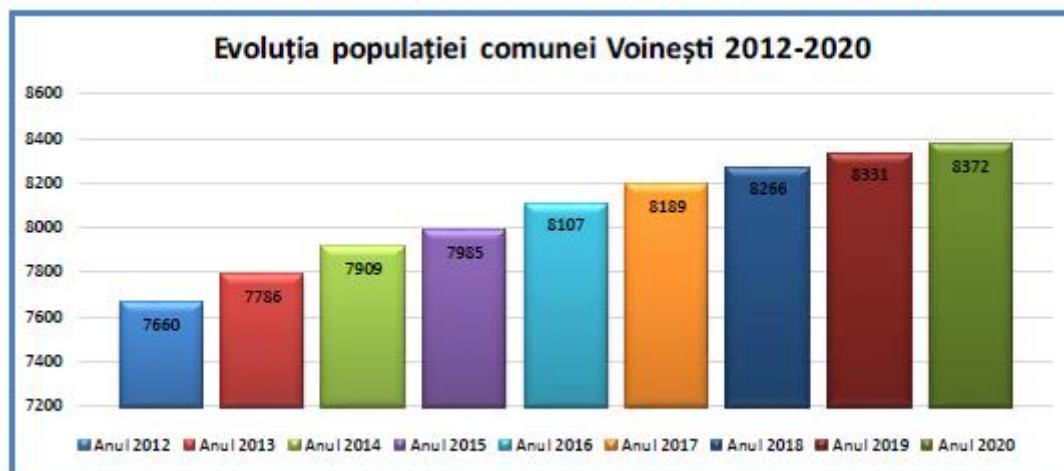
Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și accesului la facilitățile locale, a accesibilității la servicii sociale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a COMUNEI VOINEȘTI.

Conform datelor furnizate de ultimul recensământ⁸ al populației României din anul 2011, populația comunei Voinești era de **6.815 locuitori**, din care **3.430** de sex masculin și **3.385** de sex feminin.

Analizând evoluția populației în perioada 2012 – 2020, constatăm o creștere a numărului de locuitori ai comunei.

An	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Populație	7660	7786	7909	7985	8107	8189	8266	8331	8372

Graficul nr. 1 – Populația comunei Voinești în perioada 2012-2020



Repartizarea pe sexe a populației comunei în anul 2020, comparativ cu 2011

Gen	Masculin		Feminin	
An	2011	2020	2011	2020
Populație	3430	4303	3385	4069

Infrastructura rutieră

Situat la o distanță de aproximativ 20 km sud-vest de municipiul Iași, teritoriul Comunei Voinești se caracterizează printr-o accesibilitate medie, datorită mai multor factori. În primul rând, teritoriul comunei este situat lateral față de drumurile naționale care străbat județul Iași (la sud de DN 28/ E58).

Teritoriul comunei Voinești nu este tranzitat de nicio linie de cale ferată, fiind situat la vest de magistrala CFR 600 Făurei – Tecuci – Bârlad – Crasna – Vaslui – Iași – Ungheni, care, pe teritoriul județului Iași, străbate comunele Ciurea, Grajduri, Scânteia. Accesul pe teritoriul comunei Voinești este asigurat de cele 2 drumuri județene:

- DJ 248 A
- DJ 248 B.

Pe plan local, DJ 248 A asigură legătura între comuna Voinești și municipiul Iași spre nord, și între comuna Voinești și comuna Țibana spre sud-vest.

Drumul județean este o importantă arteră rutieră care asigură conexiunea între județele Iași și Vaslui, pe trasul Iași – Voinești – Țibana – Răsboieni – Țibănești – racord cu DN 15 D – Rafaila – Buda (comuna Oșești) – racord DJ 207 E, la sud de satul Oșești (Vaslui). Starea carosabilului este foarte bună, DJ 248 A fiind asfaltat.

Pe teritoriul comunei Voinești, DJ 248 A străbate satul Voinești (pe un traseu destul de sinuos)

și extremitatea vestică a satului Slobozia.

DJ 248 B – pe plan local, asigură legătura între comuna Voinești și comuna Horlești către nord-vest și între comuna Voinești și comuna Mogoșești către sud-est. Ca și DJ 248 A, și DJ 248B realizează conexiunea între județele Iași și Vaslui, pe următorul traseu: racord DN 24 C la Popricani (nord de municipiul Iași) – Rădăuți – Bogdan – racord DN 28 A la Lețcani – Horlești – Voinești – Vocotești – Mânjești – Budești – Hadâmbu – Mironeasa – Cioca Boca – Frenciugi – Negrești (Vaslui).

Pe teritoriul comunei Voinești, DJ 248 A străbate nord-estul satului Lungani, satul Voinești (pe un traseu sinuos) și extremitatea vestică a satului Vocotești.

Infrastructură feroviară

COMUNA VOINEȘTI – nu este conectată la infrastructura feroviară

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

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

Prin studiul de oportunitate pentru zona analizată, au fost determinat trasele care vor deservi locuitorii prin intermediul a 11 stații de microbuz. Aceste stații sunt:

Voinești

- Stație strada Principala (la Iarmaroc);
- Stație strada Principala (la Poligon);
- Stație strada Principala (la Cruce);
- Stație strada Principala (Centru);
- Stație strada Principala (la Moara);

Schitu Stăvnic

- Stație Tunel;
- Stație strada Principala (Minjescu);
- Stație strada Principala (la Padure);

Lungani

- stație strada Principala (Centru);
- stație strada Principala (la Complex);

Vocotești



- stație stație strada Principala (la Biserica).

Cele 11 de stații vor fi exploatate pe **lungimea traseului**.

13

Nr. ruta	Plecare din Voinesti	Sosire in Voinesti
1	06:30	07:30
2	08:00	09:00
09:00 – 09:30 pauza sofer		
3	09:30	10:30
4	11:00	12:00
5	12:30	13:30
6	14:00	15:00

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

Spațiu de garare și facilități de întreținere

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

14

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

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

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

Legislația este completată de cea specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului pe

drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

14

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

Strategia de dezvoltare locală este o proiecție în viitor a comunității. Rolul acesteia este de a clarifica pe termen mediu și lung direcțiile și domeniile în care trebuie să se intervină pentru o dezvoltare durabilă.

UAT COMUNA VOINEȘTI – are elaborat un **STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALĂ COMUNA VOINEȘTI 2021-2027**

Strategia de dezvoltare este structurată pe 5 părți:

Partea I – Cadrul strategic de dezvoltare durabilă, care cuprinde prezentarea succintă a principalelor strategii la nivel european, național, regional și județean, deoarece orice strategie elaborată trebuie integrată în alte documente programatice existente la nivele superioare;

Partea a II-a – Analiza socio-economică a unității administrativ-teritoriale, care constă în analiza principalilor indicatori statistici din comuna Voinești, județul Iași;

Partea a III-a – Analiza SWOT, care prezintă concomitent caracteristicile interne și influențele mediului extern, ținând cont atât de factorii pozitivi, cât și de cei negativi;

Partea a IV-a – Strategia de dezvoltare locală, care stabilește: misiunea, viziunea de dezvoltare, principiile și valorile, obiectivul general și obiectivele specifice, domeniile de intervenție, prioritățile, măsurile de întreprins, planul local de acțiune și portofoliul de proiecte prioritare în perioada 2021-2027;

Partea a V-a – Implementarea, monitorizarea și evaluarea strategiei de dezvoltare locală, care prezintă modul de monitorizare și evaluare a gradului de implementare a strategiei de dezvoltare locală.

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

15

III.1. Prevederi legislative

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

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

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

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

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

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

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum

acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din legea nr. 51/2006.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- b) programul de transport;
- c) criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- d) criteriul de atribuire a contractului;
- e) modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- f) valoarea estimată a contractului.

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

Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce reprezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport

călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii.

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

a) vechimea medie a parcului de microbuze;

b) clasificarea microbuzelor;

c) nivelul tarifului;

d) dotarea cu instalație de aer condiționat;

e) capacitatea de transport;

f) norma de poluare a microbuzului;

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

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

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

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

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Experiență în executarea serviciului de transport public pe teritoriul COMUNEI VOINEȘTI;
- Asigurarea intervenției și mentenanței infrastructurii de transport ce le va fi pusă la

dispoziție (vehicule, echipamentele și tehnologiile pentru operare);

- Resursă umană și managerială la nivelul operatorului și preocupare pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Să aibă un comportament corespunzător în relația cu călătorii și autoritățile locale, să înțeleagă nevoile comunității și în special ale pasagerilor, să îmbunătățească continuu serviciile oferite și să se adapteze la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului călătorilor;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupare pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocupare pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția Locală, etc.);
- Preocupare pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocupare pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerințele ce vor fi impuse operatorului sunt:

- Operatorul se va asigura ca parcul de vehicule pentru îndeplinirea programului de transport, să fie în condiții tehnice, de calitate și siguranță impuse;
- Operatorul va întreține în bună stare spațiile și dotările tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport



pentru transportul public ce face obiectul contractului de delegare;

- Operatorul va asigura respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a COMUNEI VOINEȘTI;
- Operatorul va realiza investiții în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al COMUNEI VOINEȘTI;
- Operatorul va respecta toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul va asigura activitatea de comercializare a biletelor și legitimațiilor de călătorie;
- Operatorul va asigura personal calificat în număr suficient pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a personalului;
- Operatorul va asigura respectarea Indicatorilor de Performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul va respecta Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul va asigura un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul va realiza statistici privind accidentele;
- Operatorul va asigura furnizarea de date, accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport Primăriei COMUNEI VOINEȘTI;
- COMUNA VOINEȘTI va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul să poată îndeplini obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

- Operatorul va supune aprobării Consiliului Local calculul costului/km, a costurilor de operare, respectiv a tarifelor pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul va aplica doar tarifele aprobate de Consiliul Local pentru călătoriile efectuate;
- Operatorul va asigura implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței /eficacității serviciului realizat;
- Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local VOINEȘTI;
- Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în programul de transport;
- Prestarea serviciului de transport public local se va face cu vehiculele prevăzute în contractul de delegare.

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

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

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

III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

gestiunii:

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

24

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

Durata este limitată la 10 ani.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

III.8 Nivelul minim al redevenței pentru serviciul de transport

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

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

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

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

IV.1. Procedura de delegare a gestiunii

Analiza avantajelor si dezavantajelor optiunilor

In rezumat, UAT COMUNA VOINEȘTI are următoarele opțiuni:

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

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

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

Cadrul general si verificarea indeplinirii cerintelor

Gestiune directa prin societati reglementate de Legea nr. 31/1990, infiintate de autoritatile



deliberative ale unitatilor administrativ teritoriale respective (conform art. 28 alin b).

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

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

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

Verificarea indeplinirii cerintelor

In prezent la C.L. al COMUNEI VOINESTI a infiintat o societate de profil cu numele **TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINESTI SRL** , cu datele de indentificare:

TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINESTI SRL

Sediu social: jud. Iasi, Sat Voinesti, Comuna Voinesti, strada Principala, nr. 153

Cod unic de înregistrare 50753790 din data 23.10.2024.

Număr de ordine în registrul comerțului J2024034053007 din data 23.10.2024.

Identificator unic la nivel european (EUID) ROONRC.J2024034053007

Coduri CAEN – activitati:

- 3314 - Repararea echipamentelor electrice (la tert)
- 4520 - Întreținerea și repararea autovehiculelor (la tert)
- 4931 - Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători (la tert)
- 4939 - Alte transporturi terestre de călători n.c.a (la tert)

Pasii semnarii contractului de delegare directa:

- realizarea unui caiet de sarcini



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

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

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

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

Analiza reglementarilor legale actuale

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

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

serviciului;

3) capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatile administrativ-teritoriale membre ale asociatiei, respectiv de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa.

28

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

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

In acest sens, se reitereaza faptul ca UAT trebuie sa exercite un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice si/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului in legatura cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care il exercita asupra structurilor proprii in cazul gestiunii directe.

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

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

element cheie pentru activitatile societatii.f

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

29

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

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

Având în vedere caracterul restrictiv pentru piața al măsurii de atribuire directă a contractului de delegare a gestiunii chiar și către propria întreprindere (cu respectarea limitelor legale arătate mai sus, inclusiv în ceea ce privește durata contractului de delegare atribuit direct), trebuie instituite măsuri administrative cu caracter compensator pentru utilizatori, care să asigure obținerea de către aceștia a unui rezultat similar celui care s-ar obține pe o piață concurențială.

În acest sens, având în vedere faptul că operatorul propriu de drept privat este o întreprindere orientată, prin natură sa, **spre obținerea de profit** ca rezultat al activității sale pe o piață de monopol, trebuie instituite măsuri care să împiedice această entitate de a se comporta în mod unilateral față de clienții săi, ori de a se angaja în acțiuni anticoncurențiale pe piețe relateate cu piețele serviciilor de transport calatori, libere spre concurență prin natură lor, astfel încât să denatureze sau să restrângă ori chiar să înlăture concurența de pe aceste piețe.

Astfel, în cazul atribuirii directe a contractului de delegare a serviciilor de propriei întreprinderi (operatorul propriu de drept privat), UAT COMUNA VOINEȘTI se va asigura de îndeplinirea următoarelor condiții:

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

a) numirea de către UAT a adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii integrale a capitalului social al operatorului de salubritate (aceasta din urmă fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. a) din Legea nr. 51/2006).). **TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINEȘTI SRL** – conform actelor constitutive este deținută în totalitate de

catre Consiliul Local VOINEȘTI, acesta din urmă fiind singurul care numește membrii în cadrul AGA

b) exercitarea de către UAT a unui control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare al operatorului propriu de drept privat (prin condiționarea aprobării acestuia de existența unui aviz conform al adunării generale a UAT membre). Toată activitatea **TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINEȘTI SRL** este controlată și gestionată de către Consiliul Local al COMUNEI VOINEȘTI, așa cum rezultă din documentele constitutive.

c) înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat - **TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINEȘTI SRL** - de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT:

i. controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:

- 1) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
- 2) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
- 3) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;

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

iii. operatorul propriu de drept privat nu poate presta decât activitățile incluse în sfera serviciului de utilități publice încredințate (aceasta din urmă fiind condiția prevăzută la art. 28 alin. (21) lit. b) din Legea nr. 51/2006);

iv. evitarea riscurilor concurențiale generate de cumularea funcției de reglementare cu funcția de operare prin transferul funcției de reglementare către entități independente ori autonome cel puțin față de operatorul propriu de drept privat.

Toate condițiile de mai sus sunt indeplinite de către situația propusă de UAT COMUNA VOINEȘTI.

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

În vederea asigurării unui comportament specific pieței de drept privat a **TRANSPORT LOCAL COMUNA VOINEȘTI SRL** și de evitare a riscului unui ajutor de stat, se stabilește ca activitatea operatorului să fie atent monitorizată și asigurarea unui control al operatorului intern similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ) din punct de vedere al costurilor.

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

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

31

$$C = CE - V_t + Pr$$

C - reprezintă Compensația

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

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

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

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

Astfel

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

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

PrM - reprezintă profitul rezonabil maximal ce poate fi acordat Operatorului. Nivelul profitului rezonabil este stabilit semestrial prin Rata SWAP pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței și este aferent perioadelor contractuale (de la 1 ani până la maxim 10

ani), plus 100 puncte de bază (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>)

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

Ratele swap valabile de la 01.07.2025 la 31.12.2025

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

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

Swap rates are based on average daily observations (px_mid) from 01.03.2025 to 31.05.2025 excluding non-trading days.

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

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

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

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

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

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

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

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

agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate în considerare sunt:

- inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5% (cinci la suta), sau
- pretul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 10% (zece procente), lunar, în comparație cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 10% (zece procente) sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru sau a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în 30 zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Autoritatea contractantă poate solicita scăderea Costului/ km sau a Costului/ cursă, în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km sau a costului/ cursă negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, reduceri de personal, etc).
- Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în 10 zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru, respectiv a costului/ cursă. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului de modificare în 10 zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.
- Modificarea costului/km și a costului/ cursă se va face prin Act Adicional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care să certifice noul nivel al costului/km, respectiv a costului/ cursă.

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

Costurile unitare/km (lei/km), dar și costurile unitare/ cursă (lei/cursă), pentru serviciile de

transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

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

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

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

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

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

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

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

de transport

unde:

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



[lei/cursă];

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

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

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

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

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-
I.	Cheltuieli materiale:	81,400.00
	Carburanți	-
	Energie electrică	59,400.00
	Amortizare	-
	Service auto (înlocuire, reparatii)	5,500.00
	Schimb ulei	-
	Schimb filtre	1,500.00
	Schimb anligcl	-
	Piese de schimb	5,000.00
	Alte cheltuieli materiale	10,000.00
II.	Cheltuieli cu taxe/inpozite și autorizații	15,000.00
	Inspectia tehnică periodică	1,000.00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	3,500.00
	Asigurare CASCO	10,500.00
	Impozit pe mijloc de transport	-
	Impozit pe terenuri pentru parcare	-
	Impozit pe clădiri	-
	Redevență	-
	Taxă de mediu	-

	Alte cheltuieli cu taxciinpozitc și autorizații	-
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	128,700.00
	- salarii	120,000.00
	- contribuții sociale obligatorii	2700
	- alte drepturi asimilate salariilor	6000
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	225,100.00
V.	Cheltuieli financiare	-
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	225,100.00
MI.	Profit - 7,82 %	17,599.82
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VH)	242,699.82
IX.	Număr estimat anual de călătorii	36,500.00
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)	6.65
XI.	T.V.A.	1.39
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	8.04
XIII.	Numar de km estimati	43,680.00
XIV.	Cost pe km	5.56
XV.	T.V.A.	1.16
XVI.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km)	6.72

Tarife de călătorie practicate in momentul încheierii contractului

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

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

Anul	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Numar total de microbuze	1	1	1	1	1		1	1	1	1
Grad de utilizare	5%	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Nr km parcursi	2,184.00	37,128.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00	43,680.00
Numar de calatorii estimate	1825.00	27375.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00	36,500.00
(I) Costuri inregistrate	11,255.00	168,825.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00	225,100.00
(II.1) Propus pentru Comuna Voinesti (1%) (Pr)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(II.2) Maxim (6.82%+100 puncte de bază) (PrM)	879.99	14,959.84	17,599.82	17,599.82	17,599.82	17,599.82	17,599.82	17,599.82	17,599.82	17,599.82
(III) Venituri din servicii de transport persoane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I + II - III)	12,134.99	183,784.84	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82
	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
din care diferente de tarif	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
COMPENSATIE ANUALA efectiva	12,134.99	183,784.84	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82	242,699.82

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

41

Conditie	Situatia prezenta supusa analizei
Obiectul de activitate al operatorului propriu privat	4939 Alte transporturi terestre de călători n.c.a
Conditia privind subcontractare / subdelegarii	Conform caietului de sarcini si a contractului: Interdictia subdelegarii si cesionarea contractului: 1. se interzice delegatului sa incheie cu terti, contracte de subdelegare avand ca obiect prestarea activitatilor delegate sau parti din acestea. 2. cesionarea contractului de delegare de catre delegat unei alte societati nu este admisa
Teritorialitatea delegarii serviciilor	Doar pe raza administrativ teritoariala a COMUNEI VOINEȘTI , Judetul Iasi
Capitalul social al operatorului este detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusa	ASOCIAȚI/AȚIONARI U.A.T. COMUNA VOINEȘTI Operație: nou Calitate: asociat Aport la capital: 200 LEI Aport vărsat total: 200 LEI Aport vărsat în LEI: 200 Număr părți sociale: 20 Cota de participare la beneficii și pierderi: 100% / 100% Cod unic de înregistrare 50753790
Conditia de control, asigurata, actualmente, prin detinerea integrala a capitalului de catre UAT	AGA – este constituita 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI VOINEȘTI; Numirea conducerii superioare si stabilirea bugetului - este realizata 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI VOINEȘTI; Stabilirea planului de afaceri, respectiv a investitiilor – se realizeaza 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI VOINEȘTI; Exercitarea unor drepturi specifice pietei – se realizeaza 100% din imputernicitii Consiliului Local al COMUNEI VOINEȘTI;

Asigurarea impotriva unor supra-plati	Conform calculelor de la sectiunea anterioara, societatea va activa in conditiile pietii, la preturile pietii (plecand de la costuri) si avand o marja de profit rezonabil de 7,82%. Procentul de 7,82% reprezinta rata swap de 6.82 aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, plus 100 de puncte de bază
Metode de recuperare in cazul unei supra-plati	Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit prezentului Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreeat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația. În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre: ■ valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și ■ valoarea totală anuală a Compensației platite.
Durata delegarii	Durata pentru care se delegea serviciul public este de 10 ani de la data semnării contractului fara posibilitatea prelungirii.
Anunțul în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene	Publicarea intenției de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene NU este necesară în următoarele situații deoarece contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători
Clarificarea informațiilor din contract privind	Toate informațiilor privind bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului

bunurile de preluare, bunurile de retur și investițiile delegatului/operatorului	sunt identificate în Anexa 4 - Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului – la contractual de delegare
---	---

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