



MANUM CONSULTUS
2008

ANEXA NR 1 LA HCL NR DIN 25.06.2026



STUDIU DE OPORTUNITATE

în conformitate cu Statutul Asociației, Legea nr. 51 din 08 martie 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, Legea nr.

92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale, Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 și prevederile Regulamentului (CE) 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.

**Studiu de
oportunitate pentru
alegerea modalității
optime de gestiune a
serviciului de
transport public local
de călători în zona de
transport
metropolitan Vaslui
ca urmare a
înființării Asociației
de Dezvoltare
Intercomunitară –
Transport
Metropolitan Vaslui**

2025



MANUM CONSULTUS
2008

Titlul Contractului:	Studiu de oportunitate pentru alegerea modalității optime de gestiune a serviciului de transport public local de călători în zona de transport metropolitan Vaslui ca urmare a înființării Asociației de Dezvoltare Intercomunitară – Transport Metropolitan Vaslui
Nr. Contract:	Prestator: 99/28.08.2025 //// Beneficiar: 107995/28.08.2025
Data începere:	29.08.2025
Beneficiar:	U.A.T. Municipiul Vaslui/Asociația de Dezvoltare Intercomunitară – Transport Metropolitan Vaslui
Reprezentant legal:	Primar U.A.T. Municipiul Vaslui – Ing. Lucian BRANIȘTE
Adresă:	Strada Spiru Haret, Nr. 2, Cod poștal 730139, Vaslui, Județul Vaslui. Cod fiscal 3337532.
Telefon/Fax:	+40235310999 / +40235313946 / Fax: +40235315946
E-mail:	pmv@primariavaslui.ro/dorin.balanescu@gmail.com
Prestator:	S.C. Manum Consultus SRL
Director de proiect:	Dr. ing. Ioan GOIA
Adresă:	Str. Ion Luca Bănățeanu, nr. 26, Timișoara, Județul Timiș. Cod Fiscal RO23374012
E-mail:	manumc2022@gmail.com
Telefon:	072 822 9990



CUPRINS

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.....	- 4 -
I.1.Contextualizarea legislației în domeniul transportului public local de persoane	- 7 -
I.2. Gestiunea delegată	- 26 -
I.3. Situația actuală	- 44 -
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE, A ARIEI DESERVITE ȘI A SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE	- 48 -
II.1. Identificarea ariei teritoriale	- 48 -
II.2. Istoricul și principiile activității serviciului de transport public local de persoane .	- 55 -
II.3. Descrierea serviciului de transport public local de călători	- 58 -
II.4. Rețeaua de transport public de călători și aria teritorială de prestare a serviciului .	- 60 -
CAPITOLUL III - SITUAȚIA ECONOMICO - FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI	- 66 -
III.1. Politica tarifară și numărul de călători transportați.....	- 69 -
III.2. Situația economică-financiară a serviciului de transport public local de călători .	- 74 -
CAPITOLUL IV - INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI	- 79 -
CAPITOLUL V - ANALIZA S.W.O.T	- 81 -
CAPITOLUL VI - FEZABILITATEA DELEGĂRII GESTIUNII.....	- 93 -
VI.1. Fezabilitatea economico-financiară	- 93 -
VI.2. Fezabilitatea fiscală	- 94 -
VI.3. Fezabilitatea de ordin social	- 97 -
VI.4. Protecția mediului	- 97 -
CAPITOLUL VII - NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI	- 98 -



CAPITOLUL VIII - DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI	- 99 -
CAPITOLUL IX - ANALIZĂ COMPARATIVĂ PENTRU ALEGEREA MODULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI PREVĂZUT DE LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC DE PERSOANE	- 100 -
IX.1. Gestiune directă prin compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Primăriei Municipiului Vaslui.	- 100 -
IX.2. Gestiune directă prin înființarea / existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul U.A.T. Vaslui având capital integral aparținând Municipiului Vaslui.	- 111 -
IX.3. Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt.....	- 114 -
IX.4. Analiza comparativă a celor trei variante prezentate.....	- 121 -
CAPITOLUL X - RECOMANDĂRI	- 157 -
CAPITOLUL XI – CONCLUZII.....	- 162 -
BIBLIOGRAFIE.....	- 164 -



CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.

1. Serviciile de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, conform mandatelor acordate acestora prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre. Serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează cu respectarea prevederilor legale, potrivit hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de gradul de urbanizare, de importanța economico-socială a localităților, de mărimea și de gradul de dezvoltare ale acestora și în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă.
2. În organizarea, funcționarea și dezvoltarea serviciilor de utilități publice interesul general al colectivităților locale este prioritar și vizează satisfacerea cât mai completă a cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul colectivităților locale, precum și dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale.
3. Serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiului asocierii intercomunitare.
4. Autoritățile administrației publice locale au competențe partajate cu autoritățile administrației publice centrale și cu autoritățile de reglementare competente în ceea ce privește reglementarea, monitorizarea și controlul serviciilor comunitare de utilități publice.
5. 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 sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în scopul asigurării transportului public local.
6. Scopul prezentei documentații îl constituie elaborarea unui studiu de oportunitate care pune bazele dezvoltării asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui prin înființarea unui sistem de transport public local de persoane prin curse regulate de tip multimodal, multioperator și multipolar în aria de competență teritorială a asociației, ca pilon al serviciului de mobilitate și totodată pilon al dezvoltării comunităților locale.



7.Scopul studiului îl constituie modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport public local de persoane la nivelul aglomerației urbane Municipiul Vaslui prin intermediul asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui prin care se analizează cadrul juridic și instituțional privind dezvoltarea asociației la nivelul aglomerației urbane U.A.T. Municipiul Vaslui, asigurându-se un serviciu de mobilitate atractiv pentru utilizatori. Obiectul prezentei documentații îl constituie elaborarea studiului de oportunitate în vederea administrării prin atribuire gestiunii serviciului prin contract de servicii publice de transport de persoane a serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, către un operator de transport rutier./ transportatorul autorizat .

8.Obiectivul studiului în principal îl constituie atribuirea gestiunii serviciului și administrare al bunurilor aparținând patrimoniului public și privat din infrastructura tehnico-edilitară și a mijloacelor de transport, operatorului care are calitatea de operator de transport rutier / transportatorul autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară, de competitivitate pe piață în prestarea acestor servicii, de capacitatea tehnică și profesională necesară.

9.Obiectul prezentei documentații îl constituie elaborarea studiului de oportunitate în vederea administrării prin atribuire gestiunii serviciului prin contract de servicii publice de transport de persoane a serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, către un operator de transport rutier./ transportatorul autorizat .

10.La nivel local, S.C. TRANSURB S.A. este operatorul serviciului public de transport public local de persoane înființat de către U.A.T. Municipiul Vaslui, care exercită atribuțiile conferite de lege pentru autoritate tutelară prin autoritatea deliberativă a administrației publice locale Consiliul Local al Municipiului Vaslui, respectiv prin autoritatea executivă reprezentată de instituția primarului, având calitatea de prestator de servicii publice de interes local autorizat pe domeniul transportului public local de călători.

11.Gestiunea delegată este modalitatea prin care autoritățile administrației publice locale / asociațiile de dezvoltare intercomunitare transferă unui operator de prestări servicii de utilități publice, toate sarcinile și responsabilitățile privind prestarea de servicii specifice, precum și



administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare și al mijloacelor de transport pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

12.Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de servicii de utilități publice, care pot fi:

12.1.Societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;

12.2.Societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;

12.3.Societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;

12.4.Compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

13.Membrii asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui sunt următorii:

13.1.U.A.T. Municipiul Vaslui prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Municipiului Vaslui.

13.2.U.A.T. Comuna Zăpodeni prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Comunei Zăpodeni.

13.3.U.A.T. Comuna Muntenii de Jos prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Comunei Muntenii de Jos.

14.Pe baza fundamentării și stabilirii soluțiilor optime de gestiune a serviciilor de transport public local în aria de competență teritorială a asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui se vor putea lua decizii informate asupra administrării și operării serviciului de transport public, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice. Abordarea prezentului studiu de oportunitate se înscrie în prevederile cadrului legislativ național privind delegarea și modul de efectuare a serviciilor de transport public local de persoane.



I.1.Contextualizarea legislației în domeniul transportului public local de persoane.

1.Analiza cadrului juridic și instituțional privind supravegherea, controlul și organizarea sistemului de transport public local de persoane se realizează, în baza legislației comunitare respectiv al legislației naționale, enumerată mai jos, fără a se considera un cadru legislativ limitativ.

I.1.1.Legislație principală de reglementare la nivel comunitar.

- 1.Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare “TFUE”;
- 2.Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare “Regulamentul (CE) 1370/2007”;
- 3.Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;
- 4.Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare Regulamentul 1303/2013;
- 5.Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006;
- 6.Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;



7.Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

8.Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

I.1.2.Legislație principală de reglementare la nivel național.

1.Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;

2.Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale cu completările și modificările ulterioare;

3.H.G. 855/2008 pentru aprobarea actului constitutiv-cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice cu completările și modificările ulterioare cu completările și modificările ulterioare;

4.Legea nr. 287/2009 privind Codul civil cu completările și modificările ulterioare;

5.Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale cu completările și modificările ulterioare;

6.Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice cu completările și modificările ulterioare;

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

8.Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic cu completările și modificările ulterioare;

9.Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu completările și modificările ulterioare;

10.Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare cu completările și modificările ulterioare;

11.Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare;



12. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996 cu completările și modificările ulterioare;
13. Ordinul nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare;
14. Ordinul nr. 131/ 2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/ sau tramvaie cu completările și modificările ulterioare;
15. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ cu completările și modificările ulterioare;
16. Constituția României;
17. Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
18. Ordonanța de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
19. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;
20. Ordonanța de Guvern nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport cu completările și modificările ulterioare;
21. O.G. 26/2000 cu privire la asociații și fundații cu completările și modificările ulterioare;
22. Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
23. Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare;



24. Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane cu completările și modificările ulterioare;
25. Ordonanța de Urgență nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice;
26. Hotărârea nr. 639 din 27 iulie 2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice;
27. Acordurile și convențiile internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public de persoane.

I.1.3. Contextualizarea legislației în cadrul studiului.

1. Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării gestiunii transportului public local de persoane în aglomerația Municipiul Vaslui și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, către operator de transport rutier / transportator autorizat.

Aspecte constatate

1. Consiliul Județean Vaslui, prin prevederile Legii 92 din 10 aprilie 1997 cu modificările și completările ulterioare, este obligat să asigure, să organizeze, să reglementeze și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurate pe raza administrativ teritorială a acestuia. Mai mult, are obligația de a coordona și coopera cu autoritățile publice locale și anume consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile publice de transport local de persoane la nivelul tuturor localităților din județ.

2. România ultimilor 35 de ani a avut parte de schimbări sociale și economice majore însă, transportul public nu și-a găsit o direcție de dezvoltare coerentă, bazată pe analize sau modele specifice. Acest proces de schimbare la nivel de transport public s-a realizat empiric și haotic datorită constrângerilor financiare, dar mai ales, datorită politicilor incoerente la nivel național, regional și local, cu privire la abordarea serviciului de transportului public ca serviciu social, pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale.



3. Având în vedere faptul că subvențiile sunt limitate, serviciul de transport public a fost afectat din punct de vedere al calității și atractivității, devenind în final, un serviciu neperformant și neatractiv pentru populație.

4. Odată cu extinderea dezvoltării noilor așezăminte omenești la nivel județean, sau relocarea activităților economice din interiorul orașelor către exterior, serviciul de transport public prin sistemele de transport public existente s-au dovedit ineficiente și lipsite de atractivitate.

5. Se constată faptul că în cadrul sistemului de transport public de persoane costul Operatorului și costul Utilizatorului s-au distanțat foarte mult între ele. Nu mai putem vorbi de un echilibru între cele două costuri nici la nivel de cost direct (costul călătoriei), dar mai ales nu putem vorbi de costul social suportat de către fiecare persoană în parte

6. Obiectivul general al Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă privind transportul durabil este acela de a asigura că sistemele de transport răspund nevoilor economice, sociale și de mediu ale societății, reducând la minimum impactul lor nedorit asupra economiei, societății și mediului. Strategia prevede facilitarea includerii sistemelor urbane ale României în rețeaua europeană prin îmbunătățirea serviciilor rutiere, feroviare, navale și aeriene cu destinații europene. Mai mult decât atât, strategia sprijină dezvoltarea transportului public urban și interurban și o mai bună coordonare a activităților de management al traficului. O atenție deosebită este acordată grupurilor dezavantajate. Prin urmare, strategia urmărește să asigure o accesibilitate generală minimă pentru serviciile de transport public tuturor cetățenilor, acordând o atenție deosebită grupurilor vulnerabile (copii, persoane în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă), precum și să asigure accesibilitatea către transportul public în zonele cu o densitate scăzută a populației sau în locații dispersate.

7. 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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE, la aliniatul (2) articolul 86 alineatul (2) din tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate. La aliniatul (3) articolul 73 din tratat constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2).



Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru. La aliniatul (5) se arată că multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: **atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor.** La aliniatul (9) se prevede că pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și alege în mod liber operatorii de servicii publice, ținând seama de interesele întreprinderilor mici și mijlocii, în condițiile prevăzute în prezentul Regulament. Dispozițiile prezentului Regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare și pe ape maritime naționale într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători. La aliniatul (12) se prevede **că din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private.** La aliniatul (17) se prevede că în conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul. La aliniatul (18) se prevede că sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide **să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire.** De asemenea, unei autorități competente care prestează propriile servicii de transport sau unui operator intern ar trebui să i se interzică participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității respective. Autoritatea care deține controlul asupra operatorului intern respectiv ar trebui să poată să îi interzică operatorului respectiv participarea la procedurile competitive de atribuire organizate



pe teritoriul său. La aliniatul (23) se prevede că invitațiile de participare în vederea atribuirii de contracte de servicii publice nu ar trebui să fie obligatorii în cazurile în care contractele se referă la sume sau distanțe mici. În acest sens, **sumele sau distanțele mai mari ar trebui să permită autorităților competente să țină seama de interesele speciale ale întreprinderilor mici și mijlocii.** Autorităților competente nu ar trebui să li se permită să divizeze contractele sau rețelele, pentru a evita organizarea unei proceduri competitive de atribuire. La aliniatul (24) se prevede că în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament. La aliniatul (27) se prevede că compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuiască un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. La aliniatul (29) se prevede că în vederea atribuirii de contracte de servicii publice, cu excepția măsurilor de urgență și a contractelor privind distanțe mici, autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a face public, cu cel puțin un an înainte, faptul că intenționează să atribuiască astfel de contracte, astfel încât să permită un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice. La aliniatul (34) se prevede că această compensație pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu Tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul Tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil. **La aliniatul (35) se prevede că prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu**



dispozițiile prezentului Regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratat. La articolul 1 scopul și domeniul de aplicare la aliniatul (2) se prevede că prezentul **Regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau turistic.** La articolul 2 la litera (d) se prevede că prin "operator de serviciu public" se înțelege **orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători.** La litera (f) se prevede că prin "**drept exclusiv**" se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator. La litera (g) se prevede că prin "**compensație de serviciu public**" se înțelege **orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.** La aliniatul (h) se prevede că prin "atribuire directă" se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă. La litera (j) se prevede că prin "**operator intern**" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. La litera (k) se prevede că prin "valoare" se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză. La litera (m) se prevede că prin "**servicii publice integrate de transport de călători**" se înțelege **serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.** La articolul 3 contractele de servicii publice și normele generale la aliniatul (1) se prevede că în cazul în care o autoritate competentă decide



să acorde unui operator ales un drept exclusiv și / sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice. La articolul 4 conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale la aliniatul 1, la litera (b) se prevede că se stabilește 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. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil. La litera (c) se prevede că se stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului. La aliniatul (2) se prevede că aceste contracte de servicii publice și normele generale determină 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. **La aliniatul (3) se prevede că 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. Durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.** La aliniatul (4) se prevede că dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract. În cazul în care acest lucru este justificat de costurile



care derivă din situația geografică deosebită, durata contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială. În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia. La articolul 5 atribuirea de contracte de servicii publice la aliniatul (1) contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul Regulament. Cu toate acestea, contractele de servicii sau contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor directive, în cazul în care astfel de contracte nu iau forma contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(6) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE. La aliniatul (2) se prevede că se exceptează cazul în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie: (a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul



parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii; (b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente; (c) fără a aduce atingere literei (b), **operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;** (d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit Contractul de servicii publice; (e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători. La aliniatul (3) se prevede 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), (5) și (6). 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. La aliniatul (4) se prevede cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1.000.000



EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri. În cazul unui Contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2.000.000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600.000 de kilometri. **La aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.** La articolul 6 compensația de serviciu public la aliniatul (1) se prevede că orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în Anexă. La aliniatul (2) se prevede că la solicitarea scrisă din partea Comisiei, Statele Membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul Regulament. La articolul 7 publicarea la aliniatul (1) se prevede că fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate. La aliniatul (2) se prevede că fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de



atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații: numele și adresa autorității competente; tipul de atribuire vizat; serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. **Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.** Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire. **Prezentul alineat nu se aplică articolului 5 alineatul (5).** La articolul 9 conformitatea cu Tratatul la aliniatul (1) se prevede compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul Regulament este compatibilă cu Piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din Tratat. În anexa la regulament se prevăd norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1) care stabilește compensația legată de contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin Anexă. La punctul 2 din anexă se prevede că această compensație nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism: costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală 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 plus un profit rezonabil egal efectul financiar net. La punctul 3 din anexă se prevede că respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra



eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligățiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză. La punctul 4 din anexă se prevăd costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. La punctul 5 din anexă se prevede că pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții: conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare; toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză; costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public. La punctul 6 din anexă se prevede **"Profitul rezonabil" trebuie înțeles ca 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.** La punctul 7 din anexă se prevede că metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea: unei gestiuni eficace efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective respectiv prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte.

8. Legea nr. 51 din 8 martie 2006 privind serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare la articolul 6 se prevede că serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiilor: autonomiei locale; descentralizării serviciilor publice; subsidiarității și proporționalității; asocierii intercomunitare; responsabilității și legalității; dezvoltării durabile și corelării cerințelor cu



resursele; protecției și conservării mediului natural și construit; asigurării igienei și sănătății populației; administrării eficiente a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale; participării și consultării cetățenilor; liberului acces la informațiile privind serviciile publice.

9. Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare la articolul 1 alineatul (1) se prevede că legea stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale. La alineatul (2) se prevede că legea stabilește cadrul juridic și instituțional privind înființarea, organizarea și funcționarea compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul autorităților administrației publice locale, județene și ale municipiului București și **ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară** sau al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale. La alineatul (3) se prevede că transportul local și județean de persoane poate fi serviciul public de transport așa cum acesta este definit de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare. La alineatul (4) se prevede că serviciul public de transport local și județean de persoane se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza unităților administrativ-teritoriale, cu respectarea următoarelor principii: promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului; garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața serviciului public de transport local și județean; asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport; recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați; protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului



de la bugetul local; integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public local și județean; consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind serviciul public de transport local și județean, precum și modalitățile de funcționare a acestui serviciu. La aliniatul (6) se prevede că principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local și județean sunt: înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local și județean, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale, respectiv județene de transport; asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică; atribuirea contractelor de servicii publice definite la articolul 2 litera i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice. La articolul 2 aliniatul (1) se prevede că acordarea unor compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil se consideră serviciu public compensat. La aliniatul (2) se prevede că serviciul public compensat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. La articolul 3 se prevede că **serviciile publice de transport local și județean** fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local, precum și a serviciilor publice de transport județean de persoane. La articolul 4, litera b) se prevede că serviciu de transport public de persoane se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, **a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară** ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau



numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. La litera h) se prevede că 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. La articolul (1[^]1) se prevede faptul că unele componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii. La articolul 14 aliniatul (2) se prevede că infrastructura tehnico-edilitară cuprinde: la litera h) amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie; la litera i) autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători. La articolul 15 se prevede că sistemul de transport cuprinde componente ale infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciului public de transport local și județean se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităților administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aflate în proprietatea publică sau privată a statului sau a unităților administrativ-teritoriale se evidențiază și se inventariază în sistemele informaționale specifice domeniului imobiliar-edilitar ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii. La capitolul VI denumit autorități și competențe, articolul 16, aliniatul (2) se prevede că autoritățile administrației publice locale și **asociațiile de dezvoltare intercomunitară** sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale au obligația de a stabili și de a aplica **strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice de transport local și județean**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele serviciului de transport public local și județean, de evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. La aliniatul (7) se prevede că **asociațiile de dezvoltare intercomunitară** sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sunt obligate să înființeze, în baza mandatului primit, servicii, compartimente cu rol de **autorități locale de transport** prin care să autorizeze,



să organizeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului public de transport local de persoane prin servicii regulate desfășurat pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre. La capitolul VII administrarea serviciilor publice de transport local și județean, secțiunea 1, dispoziții generale, articolul 21 la aliniatul (7) se prevede că autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, **au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire**, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. **La aliniatul (8) se arată că prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de 50.000 de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.**

10.ORDONANȚĂ nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere la Articolul 2 se prevede că - Transportul public local efectuat în interiorul unei localități, precum și serviciul public de transport persoane, așa cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, se reglementează prin legi speciale. La Articolul 13 se prevede că - În vederea respectării cerinței de a avea un sediu real și stabil pe teritoriul României, întreprinderea trebuie să îndeplinească următoarele condiții: **a) să aibă un sediu situat pe teritoriul României în incinta căruia își păstrează originalele principalelor sale documente de lucru**, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele conținând date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto și la detașarea acestora, documentele conținând date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care inspectorii din



cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare I.S.C.T.R., trebuie să aibă acces, în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de prezenta ordonanță; e) să dispună de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în România, indiferent dacă toate vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute în temeiul unui contract de vânzare în rate, de închiriere sau de leasing; g) să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile prevăzute la lit. e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din România; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere. La Articolul 16, aliniatul (1) se prevede că - Verificarea îndeplinirii de către operatorul de transport rutier a condițiilor care au stat la baza eliberării licenței de transport/licenței comunitare, respectiv a îndeplinirii de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu a condițiilor care au stat la baza eliberării certificatului de transport în cont propriu se efectuează la sediul acestora, cel puțin o dată la 5 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii. La aliniatul (2) se prevede că - Verificarea periodică prevăzută la alin. (1) se efectuează cu prioritate la sediul operatorilor de transport rutier/ întreprinderilor de transport rutier în cont propriu care prezintă risc crescut, conform art. 12 din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009.

11.ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 109 din 14 iulie 2005 privind transporturile rutiere
la Articolul 3, aliniatul (1) se prevede - În sensul prezentei ordonanțe de urgență, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații: licență de transport - document prin care se atestă că întreprinderea îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, aceasta având acces la transportul rutier public; operator de transport rutier - orice întreprindere care deține certificat unic de înregistrare, având ca obiect de activitate activitatea de transport rutier, deținătoare a unei licențe de transport și care efectuează transport rutier public cu vehicule rutiere deținute cu orice titlu, cu excepția comodatului, denumite în continuare vehicule deținute; 46¹. transport rutier local de persoane - transportul rutier public de persoane prin servicii regulate, efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este considerat transport local.



I.2. Gestiunea serviciului.

1.Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind codul administrativ cu modificările și completările ulterioare la articolul 85 raporturile dintre autoritățile administrației publice locale aliniatul (1) se prevede că raporturile dintre autoritățile administrației publice din comune, orașe, municipii și autoritățile administrației publice de la nivelul județului se bazează pe principiile autonomiei locale, legalității, cooperării, solidarității, egalității de tratament și responsabilității. La aliniatul (2) se prevede că în relațiile dintre consiliul local și primar, consiliul județean și președintele consiliului județean, precum și între autoritățile administrației publice din comune, orașe, municipii și autoritățile administrației publice de la nivel județean nu există raporturi de subordonare; în relațiile dintre acestea există raporturi de colaborare. La articolul 173 atribuțiile consiliului județean aliniatul (5) se prevede că în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) lit. d), consiliul județean asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes județean privind serviciile comunitare de utilitate publică de interes județean (litera m); la aliniatul (7) se prevede că în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) lit. e), consiliul județean hotărăște, în condițiile legii, **cooperarea sau asocierea cu alte unități administrativ-teritoriale din țară** ori din străinătate, precum și aderarea la asociații naționale și internaționale ale autorităților administrației publice locale, în vederea promovării unor interese comune (litera c). La titlul III gestiunea serviciilor publice la articolul 590 se prevăd modalitățile de gestiune ale unui serviciu public sunt: a)gestiunea directă respectiv gestiunea delegată. La articolul 591 gestiunea directă la aliniatul (1) se prevede că Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care o autoritate a administrației publice își asumă/exercită nemijlocit competența care îi revine cu privire la prestarea unui serviciu public potrivit legii sau actului de reglementare a serviciului public. La aliniatul (2) se prevede că gestiunea directă se poate realiza de către o autoritate a administrației publice, de către structurile cu sau fără personalitate juridică ale acesteia, de către societățile reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al statului sau al unității administrativ-teritoriale înființate de autoritățile administrației publice sau alte persoane juridice de drept privat, după caz, cu respectarea prevederilor legale. La articolul 592 gestiunea delegată la aliniatul (1) se prevede că gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care prestarea serviciului public se realizează în baza unui act de delegare și/sau a unei autorizări



din partea autorității administrației publice competente, cu respectarea prevederilor din legislația privind achizițiile publice, achizițiile sectoriale și concesionarea de servicii, de către organismele prestatoare de servicii publice, altele decât cele prevăzute la art. 591 alin. (2). La aliniatul (2) se prevede că gestiunea delegată poate implica dreptul organismului prestator de servicii publice de a utiliza infrastructura aferentă serviciului delegat, printr-una dintre modalitățile prevăzute de legislația aplicabilă fiecărui tip de serviciu. La articolul 593 actul de delegare pentru serviciile de interes economic general la aliniatul (1) se prevede că actul de delegare către un operator economic a prestării serviciului de interes economic general este act administrativ și trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente, cu excepția cazului în care prin legi speciale se prevede altfel: **conținutul obligațiilor de serviciu public; organismul prestator al serviciului/serviciilor publice și, dacă este cazul, teritoriul pe care prestează; durata pentru care este încredințată prestarea serviciului; natura oricăror drepturi speciale acordate organismului prestator de servicii publice de către legiuitor sau de către autoritatea administrației publice competente; o descriere a mecanismului de compensare și a parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației acordate pentru prestarea serviciului public; modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a unei eventuale supracompensații; drepturi exclusive acordate, în condițiile legii, organismului prestator de servicii publice de către legiuitor sau de către autoritatea administrației publice competente; cazuri și situații de încetare a actului de delegare; drepturile și obligațiile părților implicate; indicatorii de performanță și eficiență ai serviciului.** La aliniatul (2) se prevede că parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți înainte de identificarea organismului prestator în mod obiectiv, respectându-se principiile transparenței și a liberei concurențe. La aliniatul (3) se prevede că nivelul compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil. La articolul 594 se prevede că autoritățile administrației publice au obligația de a monitoriza, evalua și controla modul de prestare a serviciilor publice din sfera lor de competență, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, în limitele competențelor stabilite de legislația aplicabilă fiecărui tip de serviciu public.

2. Legea 51 din 8 martie 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare, la capitolul III organizarea și funcționarea serviciilor de



utilități publice, secțiunea 1 gestiunea serviciilor de utilități publice, articolul 22 la aliniatul (1) se prevede că autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. La aliniatul (1¹) se prevede că încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator implică încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum și punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității. La aliniatul (2) se prevede că gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități: gestiune directă respectiv gestiune delegată. La aliniatul (3) se prevede că modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește **prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate**, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice. La aliniatul (5) se prevede că sunt interzise orice înțelegeri sau acorduri de asociere și orice practici concertate dintre operatori, indiferent de modul de organizare, forma de proprietate sau modalitatea de gestiune adoptată, care conduc la accentuarea caracterului de monopol al serviciilor de utilități publice, la restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței pe piața serviciilor de utilități publice. La Secțiunea a 2-a gestiunea directă, articolul 28 la aliniatul (1) se prevede că gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora. La aliniatul (2) se prevede că gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea



prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

2.1. Servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;

2.2. Societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective. La aliniatul (2¹) se prevede că autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, **asociațiile de dezvoltare intercomunitară** având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, 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 ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

2.3. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei **asociații de dezvoltare intercomunitară** având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

2.4. Operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

2.5. Capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-



teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă. **La aliniatul (2²) se prevede că în cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.** La aliniatul (7) se prevede că excedentele anuale rezultate din execuția bugetelor serviciilor publice de interes local sau județean cu personalitate juridică, care gestionează servicii de utilități publice, se reportează în anul următor cu aceeași destinație. La secțiunea a 3-a gestiunea delegată, articolul 29 la aliniatul (1) se prevede că gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, **asociațiile de dezvoltare intercomunitară** având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme. La aliniatul (2) se prevede că delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un **studiu de oportunitate**. La aliniatul (4) se prevede că gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2 lit. g), 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. La aliniatul (5) se prevede că 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. La aliniatul (6) se prevede că operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează / prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii speciale. La aliniatul (7) se prevede că acest contract de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, **individual sau în asociere**, după caz, 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/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. **Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004**, cu modificările și completările ulterioare. La articolul X se prevede că toate contractele/actele de atribuire a serviciului de utilități publice, încheiate în baza prevederilor prezentei legi, vor conține o clauză care stipulează că orice modificare a legislației va conduce la modificarea de drept a acestora. La aliniatul (3) se prevede că existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii. La articolul 32 la aliniatul (1) se prevede că în cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice.

3. Legea 92 din 10 aprilie 2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare, la capitolul VII administrarea serviciilor publice de transport local și județean, secțiunea 1 dispoziții generale, articolul 21 la aliniatul (1) se prevede că serviciile publice de transport local și județean se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități: gestiune directă respectiv



gestiune delegată. La aliniatul (5) se prevede că bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local și județean aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului. La aliniatul (7) se prevede că autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. La aliniatul (8) se statuează faptul că **prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de 50.000 de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.** La secțiunea a 2-a gestiunea directă, articolul 22 la aliniatul (1) se prevede că în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și județean și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local și județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. La aliniatul (2) se prevede că 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 sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, 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. La aliniatul (3) se prevede că aceste contracte 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). **La aliniatul (4) se prevede că aceste contracte 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.** La secțiunea a 3-a gestiunea delegată, articolul 23 la aliniatul (1) se prevede că gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. La aliniatul (2) se prevede că 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 autobuze, 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 aliniatul (4) se prevede că 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. La articolul 23¹ la aliniatul (1) se prevede că 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. **La aliniatul (7) se prevede că la stabilirea traseelor și constituirea grupelor de trasee care fac obiectul procedurii de atribuire a contractului de servicii publice de transport călători se au în vedere gruparea**



echilibrată a traseelor, evitarea suprapunerii traseelor sau a mai multor operatori pe același traseu, posibilitatea aplicării unei politici tarifare unitare și a unui sistem de taxare integrat, facilitarea folosirii unitare a titlurilor de călătorie, distribuirea echitabilă a traseelor între operatori, precum și utilizarea eficientă a fondurilor publice, cu respectarea criteriilor economice și geografice și a normelor aplicabile compensației de serviciu public, prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007. La articolul 24 la aliniatul (1) se prevede că serviciul public de transport local și județean de persoane prin curse regulate efectuat cu autovehicule se realizează prin hotărâre de dare în administrare sau prin contract de delegare a gestiunii, după caz, pe baza licenței de traseu. La articolul 27 la aliniatul (1) se prevede că 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. (2) În cazul în care după încheierea hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz, serviciul public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee ori prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează: a) traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deservește traseele inițiale; b) traseele noi vor fi atribuite prin încheierea de hotărâri de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii, după caz, conform prevederilor prezentei legi. La articolul 28 la aliniatul (1) se prevede că durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local și județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară **sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale** și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de: a) **10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare**; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului; b) 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. La capitolul VIII operatori și utilizatori, secțiunea 1 operatorii serviciului public de transport local, articolul 29 la aliniatul (1) se prevede că serviciul public de transport local și județean poate fi atribuit pentru executare, în



gestiune directă sau delegată, **operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport**, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare. La articolul 30 la aliniatul (2) se prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor eliberate în condițiile legii. Aceștia pot fi: a) societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau **de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară** ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale; b) societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale; c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile; d) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective. **La articolul 37 la aliniatul (1) se prevede că atribuirea în gestiune directă sau delegată, conform legii, a serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se finalizează prin încheierea unei hotărâri de dare în administrare sau a unui contract de delegare a gestiunii serviciului, după caz. Licența de traseu reprezintă actul tehnic și juridic emis de o autoritate locală competentă ca anexă la hotărârea de dare în administrare sau, după caz, la contractul de delegare a gestiunii, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă dreptul unui operator de serviciu public de a presta pe un anumit traseu servicii publice regulate de transport rutier cu autobuze sau autocare. La aliniatul (3) se prevede că în cazul în care traseele serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate nu pot fi deservite de un singur operator de transport rutier și/sau transportator autorizat, autoritatea administrației publice locale are dreptul să decidă atribuirea gestiunii pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu și va încheia, după caz, hotărâri de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii cu doi sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători. La aliniatul (5) se prevede că în situația**



prevăzută la alin. (3), în hotărârile de dare în administrare sau contractele de delegare a gestiunii, după caz, se vor stabili clauze privitoare la valabilitatea legitimațiilor de călătorie individuale emise pentru fiecare dintre operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați, după caz, pe toate mijloacele de transport în comun. La aliniatul (6) se prevede că în cazul în care se vor încheia contractele respective cu 2 sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători, între aceștia și autoritatea administrației publice locale se va încheia un contract de distribuire a încasărilor provenite din vânzarea legitimațiilor de călătorie individuale cu valabilitate pe toate mijloacele de transport, prin care se va stabili modul concret în care se vor repartiza veniturile cuvenite fiecărui operator de transport rutier sau transportator autorizat. La aliniatul (7) se prevede că legitimațiile de călătorie individuale au regimul stabilit în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare. La aliniatul (8) se prevede că o licență de traseu conține toate cursele care se efectuează pe traseul respectiv, conform programului de transport adoptat. La aliniatul (9) se prevede că licențele de traseu pentru serviciul public de transport local și județean de persoane realizat prin curse regulate se eliberează de către autoritatea de autorizare pe baza hotărârii consiliului local, consiliului județean, Consiliului General al Municipiului București, după caz, de dare în administrare sau a hotărârii de atribuire în gestiune delegată a serviciului public de transport local și județean, fără licitație, precum și a deciziei de acordare a gestiunii delegate realizate în urma licitațiilor. Durata de valabilitate a licenței de traseu este egală cu durata de valabilitate a contractului de servicii publice. La aliniatul (2) se prevede că dovada atribuirii serviciului public de transport local o reprezintă licența de traseu, emisă de autoritatea de autorizare, pentru fiecare vehicul dovedit ca deținut în proprietate sau în baza unui contract de leasing, utilizat în realizarea transportului conform prevederilor contractului de servicii publice. Fac excepție, în ceea ce privește obligația deținerii licenței de traseu, tramvaiele, troleibuzele și trenurile de metrou. La capitolul X finanțarea serviciului public de transport local și județean de persoane, Articolul 41 la aliniatul (1) **finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.** La aliniatul (2) se prevede că veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a



tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii. La articolul 42 la aliniatul (3) se prevăd condițiile concrete în care vor fi acoperite costurile înregistrate pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean pe traseele sociale nerentabile se vor stabili prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și în condițiile reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 și de Regulamentul (UE) nr. 360/2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general. La articolul 43 se prevede că procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului public de transport local și județean de persoane se precizează în hotărârile de dare în administrare a serviciului, respectiv în contractele de delegare a gestiunii și trebuie să țină seama de următoarele reguli: a) tarifele și compensațiile încasate de operatorul de transport rutier sau de transportatorul autorizat în urma prestării serviciului public de transport local și județean de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului serviciului public de transport local respectiv; b) tarifele se actualizează periodic prin indexare cu indicii de creștere a prețurilor de consum, prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene, a Consiliului General al Municipiului București sau **a adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară**, după caz; c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii; d) modificarea tarifelor sau a compensațiilor se aprobă prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene, a Consiliului General al Municipiului București sau **a adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară** ori al altei forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale, după caz. La aliniatul (3) se prevede că se constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, funcționarii publici răspunzători pentru următoarele fapte: a) neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a prevederilor privind atribuirea gestiunii serviciului și a licențelor de traseu; b) nerespectarea prevederilor art. 19 privind obligațiile asumate de autorități prin contractele de atribuire a gestiunii și nerespectarea prevederilor art. 20 privind atribuțiile autorităților de reglementare pentru domeniul serviciului public de



transport local și județean; c) nerespectarea prevederilor art. 36 privind acordarea autorizațiilor de transport; d) nerespectarea prevederilor art. 39 privind retragerea sau suspendarea autorizațiilor de transport. La aliniatul (6) se prevede că se constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, funcționarii publici pentru nerespectarea prevederilor art. 18 alin. (1) lit. e) privind sancționarea operatorilor economici care nu prestează serviciile la parametrii de performanță la care s-au obligat.

4. Hotărârea nr. 246 din 16 februarie 2006, cu modificările și completările ulterioare, pentru aprobarea **Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice** la punctul 2.4. Serviciul de transportul public local prevede că datorită lipsei de fonduri și expertizei instituționale insuficiente, municipalitățile întâmpină dificultăți în întreținerea atât a drumurilor publice cât și a sistemului de transport public. Factorii importanți ce influențează nivelul cererii sunt: a) creșterea numărului proprietarilor de autoturisme; schimbările din structura economică, cu impact asupra numărului și locațiilor locurilor de muncă. Cele mai importante aspecte ce trebuie luate în considerare sunt următoarele: transportul public trebuie să fie perceput de către publicul larg ca fiind un mijloc de transport: suportabil, confortabil și avantajos; pentru ca aceasta cerință să fie atinsă, sunt necesare investiții periodice în mijloacele de transport și infrastructura aferentă pentru a se asigura că declinul calității actuale a serviciului oferit este stopat. În același timp, sunt necesare scheme de îmbunătățire a managementului traficului care să acorde prioritate transportului public, inclusiv măsuri pentru restrângerea utilizării mașinilor personale, cum ar fi parcare controlată în centrele orașelor. Există o nevoie urgentă de reevaluare a rețelei stradale ce este folosită de transportul public și a tipurilor mijloacelor de transport ce pot fi folosite. Aceasta va necesita o analiza pentru a determina dacă rețeaua actuală poate fi optimizată și dacă îndeplinește necesitățile pasagerilor existenți și potențiali. Pentru a evita dublarea rutelor, se va asigura că există concurență pentru rute și nu competiție pe călători transportați pe aceeași rută. La punctul 3.2.8. Cooperarea intercomunitară se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să aibă libertatea de a se asocia între ele. Formele de cooperare permise de lege trebuie să fie suficient de flexibile pentru ca colectivitățile interesate să le poată adapta nevoilor lor specifice și obiective lor, cu condiția ca acestea să reflecte efectiv interesul comun și ca acesta să fie definit de consiliile locale sau județene, după caz. Structurile de cooperare intercomunitară (asociațiile de dezvoltare comunitară) trebuie să rămână supuse principiilor



serviciului public, adică: principiul schimbării sau a adaptabilității (prestațiile sunt adaptate permanent nevoilor și evoluează în cantitate și în calitate); principiul egalității (accesibilități egale) utilizatorilor (utilizatorii sunt plasați pe o poziție egală, fără discriminări sau avantaje speciale); principiul continuității (activitatea se desfășoară într-o manieră regulată și continuă). La punctul 3.4.2. se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să asigure operatorului, public sau privat, resurse suficient de stabile și durabile pentru a-i permite să-și ia angajamente și să-și îndeplinească misiunea la timp. Autoritățile administrației publice locale trebuie să asigure un just echilibru între participarea beneficiarilor la finanțarea serviciilor prin tarif și finanțarea prin impozite și taxe, adică între principiul responsabilității și responsabilizării individuale și principiul solidarității. Aceste principii nu sunt conflictuale; ponderea unuia sau a altuia trebuie să varieze în funcție de circumstanțe și în vederea atingerii rezultatelor preconizate. În măsura posibilului, autoritățile administrației publice locale trebuie să pună la contribuție pe toți care beneficiază direct sau indirect de efectele pozitive ale serviciilor. Serviciile comunitare de utilități publice trebuie să beneficieze de un mod de finanțare bine adaptat particularităților acestora, rațiunilor economice și exigențelor sociale. După circumstanțe, care pot varia funcție de tipul serviciului, de loc, de modalitatea de gestiune, sunt posibile diferite tipuri de finanțare a serviciilor pe baza principiului "beneficiarul plătește": prin tarif, prin impozit, prin taxe speciale de tipul "poluatorul plătește" prin subvenții sau prin combinații ale acestora. La punctul 3.6.3. Finanțarea serviciilor în cazul gestiunii delegate se prevede că autoritățile administrației publice locale nu trebuie să utilizeze transferurile de fonduri publice către operator pentru a compensa rezultatele unei proaste gestiuni, ci pentru: a împărți costurile între beneficiarii direcți și indirecti; a acționa în beneficiul persoanelor defavorizate; a încuraja serviciile cele mai puțin dăunătoare pentru mediu; a asigura o dezvoltare durabilă, a face comunitățile mai atractiv pentru habitat și pentru întreprinderi. După fixarea părții din costuri care trebuie să fie acoperită din resurse publice, autoritățile administrației publice locale trebuie să finanțeze aceasta parte cu prioritate prin compensări pentru constrângerile specifice serviciului public (de ex. **compensație pentru zonele îndepărtate, pentru tarifele reduse** etc.) Autoritățile administrației publice locale trebuie să identifice în mod clar subvențiile implicite (de ex. alocații de la bugetul local, diminuarea fiscalității, etc.), să le consolideze în orice analiza de gestiune și să le acorde în urma unei alegeri clare și făcute în deplina cunoștință de cauză. Orice formă de transfer de



fonduri publice către operatorii privați din sfera serviciilor comunitare de utilități publice trebuie să fie făcută pe baza unui contract, stipulând ex-ante condițiile de acordare, obiectivele de atins și modalitățile de calcul ale sumei ce trebuie transferată. Autoritățile administrației publice locale trebuie să își organizeze evidența relațiilor financiare care au loc între ele și operatorii de servicii comunitare de utilități publice, precum și evidența sumelor acordate pentru fiecare operator în parte. La punctul 3.7.2. se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să folosească formele de cooperare intercomunitare existente, în special în cazul în care cooperarea între colectivități constituie condiția necesară pentru furnizarea eficientă a unui serviciu, de exemplu atunci când mărimea unei colectivități și / sau capacitatea sa financiară sunt limitate în raport cu dimensiunile și costul serviciului în cauză. În majoritatea domeniilor, trebuie ca structurile de cooperare intercomunitare să atingă o masă critică, aceea care permite sinergii și economii de fonduri, dar trebuie și să se asigure păstrarea contactului între aceste structuri și fiecare din asociații săi și chiar fiecare din beneficiarii săi. Această masă critică poate să varieze în funcție de situații concrete (în special tipul de serviciu, situația geografică și demografică, situația infrastructurii tehnico-edilitare etc.). Cu ocazia creării unei asociații intercomunitare, viitorii asociați trebuie să stabilească un plan financiar în care să fie justificată suma capitalului social. **Finanțarea structurilor de cooperare intercomunitară trebuie să aibă un anumit grad de stabilitate și să fie în general asigurată prin capitalul propriu, prin prețuri și tarife plătite de utilizatorii serviciilor, prin cotizările anuale ale asociațiilor și prin recurgerea la împrumut și la diversele subvenții.**

5. Hotărârea nr. 1.166 din 18 septembrie 2024 privind aprobarea **Strategiei naționale pentru dezvoltarea și susținerea digitalizării** (SNDCIDR) prin intermediul centrelor de inovare digital (CID) din România 2024-2027 la Secțiunea 2 Viziune 2030, articolul 2, alineatul (1) se prevede că viziunea SNDCIDR este aceea a unei transformări digitale accelerate și sustenabile care să susțină dezvoltarea economică și socială din România. Această viziune este marcată prin rolul fundamental al CID-urilor ca entități de intermediere, coordonare, inovare și accelerare, prin implicarea activă și colaborarea între actori importanți din cercetare, inovare și digitalizare, printr-o bună înțelegere din partea IMM-urilor și **autorităților publice** cu privire la oportunitățile transformării digitale a produselor și serviciilor de transformare digitală și prin existența unei infrastructuri materiale și umane care susține inovarea și digitalizarea. Această viziune pornește de la viziunea MCID și ADR prezentată în Strategia Națională de



Cercetare, Inovare și Specializare Inteligentă 2022-2027 de a avea o Românie dezvoltată, care concentrează și conectează excelența la frontiera științifică și la provocările societale, de la Programul de Guvernare care prevede prioritizarea transformării digitale atât **la nivelul serviciilor publice**, industrie, educație și sănătate, cât și la Operaționalizarea Mecanismului de Redresare și Reziliență și crearea cadrului instituțional și financiar de implementare a proiectelor celor **6 piloni inclusiv cel de transformare digitală**. MCID facilitează și accelerează procesul de transformare digitală în România în virtutea colaborării structurate cu Centrele de Inovare Digitală din România ca ecosisteme multi-actor, prin punerea în valoare a tehnologiilor de vârf, precum Inteligența Artificială, High Performance Computing, Blockchain și Securitate Cibernetică, pentru a stimula inovarea și a crește competitivitatea domeniilor care **au prioritate regională** și națională, de specializare inteligentă. La secțiunea 3 prioritățile, politicile și cadrul legal existente la aliniatul (5) se prevede că de asemenea, prin SNDCIDR și alte documente strategice, cum ar fi Cadrul strategic național privind **Inteligența Artificială, MCID și ADR** urmăresc îndeplinirea obiectivelor Comisiei Europene propuse prin Busola Digitală, parte a Programului de Politică pentru 2030 privind Deceniul Digital. Aceasta transpune ambițiile digitale ale UE pentru 2030 în dispoziții concrete axate pe patru elemente esențiale: la punctul 3 se prevede că transformarea digitală a întreprinderilor: până în 2030, trei din patru companii ar trebui să utilizeze servicii de cloud computing, sisteme de tip big data și inteligența artificială, **peste 90 % dintre IMM-uri ar trebui să ajungă cel puțin la un nivel de bază de adoptare a tehnologiilor digitale**, iar numărul de start-up-uri de tip unicorn din UE ar trebui să se dubleze. La punctul 4 **digitalizarea serviciilor publice se prevede că până în 2030, toate serviciile publice esențiale ar trebui să fie disponibile online și 80 % dintre cetățeni ar trebui să utilizeze o soluție de identificare electronică**. La Secțiunea 10 Implicații bugetare și surse de finanțare, articolul 14 la aliniatul (1) se prevede că pentru a facilita operaționalizarea CID-urilor și a obiectivelor propuse, precum și dezvoltarea Centrelor de Inovare Digitală ca entități care facilitează transformarea digitală și inovarea la nivelul IMM și al autorităților publice locale, finanțarea se va face prin intermediul următoarelor surse de finanțare, atât de la Bugetul de Stat, cât și din programe care fac parte din Cadrul Financiar Multianual 2021-2027 și Mecanismul de Redresare și Reziliență: Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare 2021-2027; Programele Regionale 2021-2027 din cele 8 regiuni de dezvoltare ale României; Programul Educație și Ocupare 2021-2027;



Erasmus; Interreg Europe, Interreg Danube, Orizont Europa, European Innovation Ecosystems, WIDERA; Programul Europa Digitală; Planul Național de Redresare și Reziliență.

6. Hotărârea nr. 855 din 9 octombrie 2025 pentru aprobarea **Strategiei naționale a hidrogenului 2025-2030 cu perspectiva anului 2050 și a Planului de acțiune** pentru implementarea acesteia la articolul 1, aliniatul (2) se prevede că - măsurile propuse prin Strategia națională a hidrogenului și Planul de acțiune pentru implementarea acesteia se aplică de către autoritățile/instituțiile publice implicate de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri. La articolul 2 se prevede că - finanțarea măsurilor pentru implementarea Strategiei naționale a hidrogenului 2025-2030 cu perspectiva anului 2050 prin fonduri de la bugetul de stat se va realiza cu încadrarea în creditele de angajament și creditele bugetare **aprobate anual autorităților/instituțiilor publice implicate**, conform prevederilor articolul 4 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare.

7. Ordinul nr. 1.421 din 18 august 2025 referitor la datele de la care se aplică anumite **cerințe de raportare privind durabilitatea** cu privire la – Directiva (UE) 2025/794 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2025 de modificare a Directivelor (UE) 2022/2.464 și (UE) 2024/1.760 în ceea ce privește datele de la care statele membre trebuie să aplice anumite cerințe de raportare și de diligență necesară în materie de **durabilitate a întreprinderilor**, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, din data de 16 aprilie 2025.

8. Metodologia din 16 noiembrie 2023 pentru raportarea durabilității - **Codul român al sustenabilității** pentru raportarea durabilității - Codul Român al Sustenabilității, denumită "Codul Român al Sustenabilității" reprezintă o metodologie pentru **raportarea durabilității** care oferă îndrumări clare cu privire la cerințele de conținut și procesul de întocmire a rapoartelor de sustenabilitate. Criteriile Codului sunt un set de linii directoare care servesc la clasificarea domeniilor de raportare cu privire la sustenabilitate, fiecare dintre criteriile Codului subsumează unul sau mai multe aspecte relevante, precum și o serie de indicatori de performanță, pe baza cărora utilizatorii își elaborează rapoartele de sustenabilitate. Fiecăruia dintre cele 20 de criterii îi corespunde câte o listă de verificare. Lista de verificare este un instrument adaptat la specificațiile de raportare. Aceasta conține explicații cu privire la criteriile care trebuie respectate în contextul elaborării raportului de sustenabilitate, detaliază aspectele din conținutul criteriilor și indicatorii de performanță utili pentru fiecare criteriu. Lista de verificare are rol de îndrumare și facilitează utilizatorilor posibilitatea de elaborare a unui raport



de sustenabilitate conform cu legislația în vigoare. Lista de verificare este corelată cu câmpurile de raportare oferite de Platforma Codului pentru încărcarea informațiilor și poate fi descărcată de pe Platforma Codului. De asemenea, pentru aspectele incluse în Cod, sunt prevăzuți indicatori de performanță relevanți, preluați din ultima ediție a Standardelor Global Reporting Inițiative (GRI).

9.Criteriile generale sunt redată în tabelul de mai jos.

Strategie	Criteriul 1. Analiză strategică și acțiuni
	Criteriul 2. Materialitate
	Criteriul 3. Obiective
	Criteriul 4. Complexitatea lanțului valoric
Managementul proceselor	Criteriul 5. Responsabilitate
	Criteriul 6. Reguli și procese
	Criteriul 7. Control
	Criteriul 8. Sistemul de stimulare
	Criteriul 9. Implicarea părților interesate
	Criteriul 10. Inovație și management de produs
Mediu	Criteriul 11. Utilizarea resurselor naturale
	Criteriul 12. Managementul resurselor
	Criteriul 13. Emisii relevante pentru climă
Societatea	Criteriul 14. Drepturile salariaților
	Criteriul 15. Egalitate de șanse
	Criteriul 16. Calificări
	Criteriul 17. Drepturile omului
	Criteriul 18. Cetățenie corporativă
	Criteriul 19. Influență politică
	Criteriul 20. Conduita conform legii și a liniilor directoare



I.3. Situația actuală.

1. Autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Prin realizarea acestui obiectiv, asociația urmărește prin strategiile pe care le va adopta următoarele:

1.1. Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport local de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială, precum și a infrastructurii aferente transportului regional;

1.2. Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a asociației, pe care îi deservește prin serviciile de transport;

1.3. Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;

1.4. Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;

1.5. Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;

1.6. Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;

1.7. Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;

1.8. Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

1.9. Menținerea serviciului de transport la indicatorii și standardele de performanță propuse.

2. Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau a mai multor activități din sfera respectivului serviciu



de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. Ținând cont de specificul acestor servicii și de resursele de care dispune autoritatea contractată, este necesară asigurarea unei asistențe de specialitate în vederea alegerii modalității de gestiune și întocmirii documentației de atribuire a serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate, **inclusiv realizarea unui studiu de oportunitate**. Serviciile de utilități publice fac parte din sfera serviciilor publice de interes general și au următoarele particularități:

- 2.1. Au caracter economico-social;
 - 2.2. Răspund unor cerințe și necesități de interes și utilitate publică;
 - 2.3. Au caracter tehnico-edilitar;
 - 2.4. Au caracter permanent și regim de funcționare continuu;
 - 2.5. Regimul de funcționare poate avea caracteristici de monopol;
 - 2.6. Presupun existența unei infrastructuri tehnico-edilitare adecvate;
 - 2.7. **Aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orășenești, municipale sau județene;**
 - 2.8. Sunt înființate, organizate și coordonate de autoritățile administrației publice locale;
 - 2.9. Sunt organizate pe principii economice și de eficiență;
 - 2.10. **Pot fi furnizate / prestate de către operatori care sunt organizați și funcționează fie în baza reglementărilor de drept public, fie în baza reglementărilor de drept privat;**
 - 2.11. Sunt furnizate / prestate pe baza principiului "beneficiarul plătește";
 - 2.12. Recuperarea costurilor de exploatare ori de investiție se face prin prețuri și tarife reglementate sau taxe speciale.
3. Reglementarea înființării, organizării, dezvoltării, funcționării și gestionării serviciilor publice este stabilită de Legea serviciilor comunitare de utilități publice 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, completată și de legile speciale fiecărui domeniu.
4. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a **stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local**, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Prin realizarea acestui obiectiv, Consiliul Local al Municipiului Vaslui, reprezentantul autorității deliberative al administrației publice locale al



U.A.T. Municipiul Vaslui, prin participarea ca membru asociat în asociația de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, urmărește prin strategiile pe care le va adopta, următoarele:

4.1. Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială al U.A.T. Municipiul Vaslui, precum și a infrastructurii aferente acestuia;

4.2. Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul utilizator), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială al U.A.T. Municipiul Vaslui, pe care îi deservește prin serviciile de transport;

4.3. Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;

4.4. Rentabilizarea activității operatorului de transport rutier / transportator autorizat S.C. TRANSURB S.A., desemnat în prezent, prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public, să presteze serviciile de transport public local de călători în U.A.T. Municipiul Vaslui;

4.5. Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;

4.6. Asigurarea capacității suficiente de transport pe rutele aglomerate, cu o frecvență rezonabilă;

4.7. Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;

4.8. Realizarea unei infrastructuri tehnico edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;

4.9. Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

4.10. Menținerea serviciului de transport la indicatorii și standardele de performanță propuse.

5. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie între asociația de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui privind sistemul de transport multimodal, multioperator și multipolar public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației, reprezentând un pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale, în calitate de delegatar și operatorul de transport rutier /



transportator autorizat în calitate de delegat, conform prevederilor Legii 51/2006 și Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.

6.În prezent, este în vigoare contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local încheiat între S.C. TRANSURB S.A ca operator de transport rutier / transportator autorizat și U.A.T. Municipiul Vaslui având calitatea de acționar unic al S.C. TRANSURB S.A. prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Municipiului Vaslui, exercitând atribuțiile de autoritate tutelară, aprobat prin H.C.L. nr. 189/22.11.2023.

7.Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local a fost stabilită prin contractul nr. 5152/19.01.2024 și este de 5 ani.

8.Durata contractului trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, ținându-se seama de dispozițiile cuprinse în Regulamentul 1370/2007 dar nu mai mult de 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze de mică sau mare capacitate.

9.Inițiatorul delegării gestiunii serviciului de transport public local este asociația de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, exercitând atribuțiile de autoritate tutelară, conform Legii nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, la Articolul 27, aliniatul (2) se prevede că - În sensul dispozițiilor art. 2 pct. 3 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 cu modificările și completările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, în cazul în care mai multe unități administrativ-teritoriale participă, prin asociere, la capitalul social al unei societăți sau la patrimoniul unei regii autonome, atribuțiile de autoritate publică tutelară se exercită de unitatea administrativ-teritorială desemnată sau entitatea asociativă constituită conform prevederilor legale, după caz, așa cum sunt prevăzute în actul constitutiv/de înființare. La aliniatul (3) se prevede că - Prin excepție de la prevederile alin. (2), pentru operatorii cărora li s-a delegat gestiunea serviciului de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii încheiat cu o asociație de dezvoltare intercomunitară, **atribuțiile de autoritate tutelară se exercită de către asociația de dezvoltare intercomunitară, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale.**



CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE, A ARIEI DESERVITE ȘI A SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE

II.1. Identificarea ariei teritoriale.

1.Trăsăturile de bază ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfășoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers și tarife prestabilite. Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiții, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, funcția principală a sistemului de transport public urban fiind aceea de a satisface cerințele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale locuitorilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populației (locuințele), cât și în cele industriale, comerciale și de agrement.

2.Rețeaua de transport public desemnează global toate instalațiile conținând mijloacele și echipamentul necesar pentru transportul călătorilor prin cadrul infrastructural, structura (numărul și tipul liniilor, rutele), exploatarea (frecvența), și autovehiculele utilizate. Deplasarea este transportul de la origine la destinație în care se folosesc unul sau mai multe mijloace de transport. O deplasare poate fi compusă din una sau mai multe călătorii.

3.Călătoria este transportul cu un singur mijloc de transport din stație în stație fără transfer. Una sau mai multe călătorii generează o deplasare. Sistemul de taxare reprezintă biletul fizic, oferta comercială și toate dispozitivele (fixe, mobile și portabile) și procedurile comerciale conexe utilizate de către operatorul de transport public sau de către **autoritate**, pentru colectarea taxelor de transport și furnizarea de statistici și rapoarte cu privire la traficul călătorilor.

4.Sistem de taxare integrat înseamnă un sistem de taxare care utilizează un suport fizic unic (de ex. hârtie, electronic) pentru întreaga ofertă a tuturor operatorilor/rețelelor de transport public dintr-o zonă/regiune metropolitană asigurând o bază de date comună și a unui instrument automat capabil să genereze echilibrul dintre între serviciile de transport vândute și cele efectiv prestate de către fiecare operator.

5.Titlurile electronice de călătorie înseamnă un sistem de taxare bazat pe tehnologia electronică



și IT cum sunt suporturile fizice ale biletelor (de ex. SmartCard, SmartPhone, NFC), dispozitivele specifice (mașini care emit biletele, validatoare, mașini portabile de control) și aplicații IT (baze de date, front office, back office, instrumente de raportare, casa de compensare), dispozitive de comunicare.

6. Prin intermediul titlurilor electronice de călătorie autoritățile publice locale pot controla volumul de călători și poate avea un management transparent al veniturilor operatorilor de transport public. Oferta tarifară reprezintă toate produsele (pozițiile tarifare) oferite publicului, care vor fi utilizate în sistemul de taxare: bilet unic, abonament, abonament fracționat, portofel electronic, etc.

7. În zona analizată, transportul public de călători la nivel local, regional, național și internațional, este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar. Cel mai frecvent mod de transport public care este întâlnit la nivelul zonei analizate este transportul rutier cu microbuze și autobuze, acesta operând la nivel local, județean și interjudețean. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este în administrarea Consiliului Județean Vaslui iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, operarea fiind asigurată de operatorul public CFR Călători.

8. Aria serviciului, în contextul prezentului studiu de oportunitate înseamnă aria teritorială unităților administrativ-teritoriale ale U.A.T. Municipiul Vaslui, U.A.T. COMUNA Zăpodeni și U.A.T. Comuna Muntenii de jos, situate în Regiunea de dezvoltare Nord-Est a României, în polul de creștere economică U.A.T. Municipiul Vaslui.

9. Sistemul de transport public local de persoane de tip urban este funcțional în U.A.T. Municipiul Vaslui prin două moduri de transport, cu troleibuzul și autobuzul și se realizează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

10. La nivelul U.A.T. Comuna Zăpodeni și U.A.T. Comuna Muntenii de Jos, la momentul actual nu este organizat un serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate.

11. În viitorul apropiat trebuie urmărită corelarea transportului public local de persoane în aria de competență teritorială a asociației cu sistemele de transport zonal și cel regional pentru asigurarea transferului între cele două servicii.



12. Punctele de transbordare trebuie să fie mai aproape, atât în ceea ce privește ora, cât și locul, astfel se va reduce distanța, respectiv timpul petrecut între servicii, ceea ce va conduce la creșterea atractivității serviciilor de transport public.

U.A.T. Municipiul Vaslui

Geografie.

1. U.A.T. Municipiul Vaslui este situat în jumătatea nordică a județului Vaslui, se învecinează la nord cu comuna Zăpodeni, la est cu comuna Tanacu, la sud-est cu comuna Muntenii de Jos, la sud cu comuna Lipovăț, iar la vest cu comunele Laza și Bălteni și Pușcași.

2. U.A.T. Municipiul Vaslui este reședința județului cu același nume și este în prezent principalul pol de creștere al județului. Împreună cu celelalte 10 comune care alcătuiesc zona sa metropolitană, această aglomerație urbană reprezintă, în același timp, și principala forță polarizatoare de la nivel județean, datorită serviciilor pe care le oferă și al numărului mare de funcții pe care le îndeplinește: centru administrativ, economic, social, cultural, medical, educațional etc.

3. Din punct de vedere teritorial, Zona Metropolitană Vaslui este amplasată în zona central nordică a județului cu același nume, la mică distanță de granița de est a României și a Uniunii Europene cu Republica Moldova.

4. La nivel național, Zona Metropolitană Vaslui face parte din regiunea istorică a Moldovei, respectiv din actuala regiune de dezvoltare Nord-Est. Aceasta din urmă este cea mai mare regiune din România, atât în termeni de suprafață (36.850 km², 15,5% din teritoriul național), cât și de populație cu domiciliul (3.994.475 de locuitori)

5. Coordonatele geografice ale municipiului sunt: 46°39' latitudine nordică și 27°44' longitudine estică. Suprafața teritoriului administrativ al U.A.T. Municipiul Vaslui este de 6844,25 ha, din care intravilan 1965,83 ha și extravilan 4878,42 ha.

6. Structura urbană a U.A.T. Municipiului Vaslui se prezintă astfel:

6.1. În U.A.T. Municipiul Vaslui există 3 zone industriale principale:

6.1.1. Zona industrială N (la ieșirea din Vaslui spre suburbia Moara Grecilor);

6.1.2. Zona industrială Rediu (șoseaua Bacăului și șoseaua Metalurgiei);

6.1.3. Zona agro-industrială (strada Podul Înalt).

6.2. Zonele rezidențiale, distribuite pe întreaga suprafață a municipiului, sunt alcătuite din:



- 6.2.1. Zonă de locuințe formată din ansambluri noi cu locuințe colective mari;
- 6.2.2. Zonă de locuințe colective mijlocii;
- 6.2.3. Zonă de locuințe individuale și colective mici;
- 6.2.3. Zonă de locuințe individuale și colective mici, izolate sau cuplate;
- 6.2.4. Zonă de locuințe individuale mici și mijlocii situate pe versanți slabi construiți;
- 6.2.5. Zonă izolată în extincție cu locuințe individuale mici;
- 6.2.6. Zonă de locuințe individuale mici și mijlocii situate în noile extinderi.
- 6.3. Utilitățile comerciale sunt, de asemenea, distribuite pe întreaga suprafață a municipiului, fără a exista o anumită delimitare pe zone.
- 6.4. Serviciul de transport public local de persoane se realizează prin autobuze și troleibuze furnizat de societatea TRANSURB VASLUI și de taxiuri.
- 6.5. Serviciul de transport public de persoane feroviar prin Gara Vaslui se realizează prin magistrala CFR 600 Făurei - Ungheni (punct de trecere a frontierei cu Republica Moldova, făcând legătura cu București și Constanța).
- 6.6. Transportul rutier se realizează prin drumurile naționale care trec prin U.A.T. Municipiul Vaslui care sunt următoarele:
 - 6.6.1. DN 24 Vaslui - Iași (N) și Vaslui - Bârlad (S);
 - 6.6.2. DJ 248 Vaslui - Iași (NV);
 - 6.6.3. DN 2F Vaslui - Bacău (E);
 - 6.6.4. DN 15D Vaslui - Piatra Neamț (NV).
 - 6.6.5. Drumul European E581 trece la 17 km Sud-Est de U.A.T. Municipiul Vaslui.
- 6.7. Serviciu de transport aerian se realizează prin cele mai apropiate aeroporturi din Municipiul Iași (76 km) și Municipiul Bacău (89 km), Municipiul Vaslui nu are un aeroport.

Demografie.

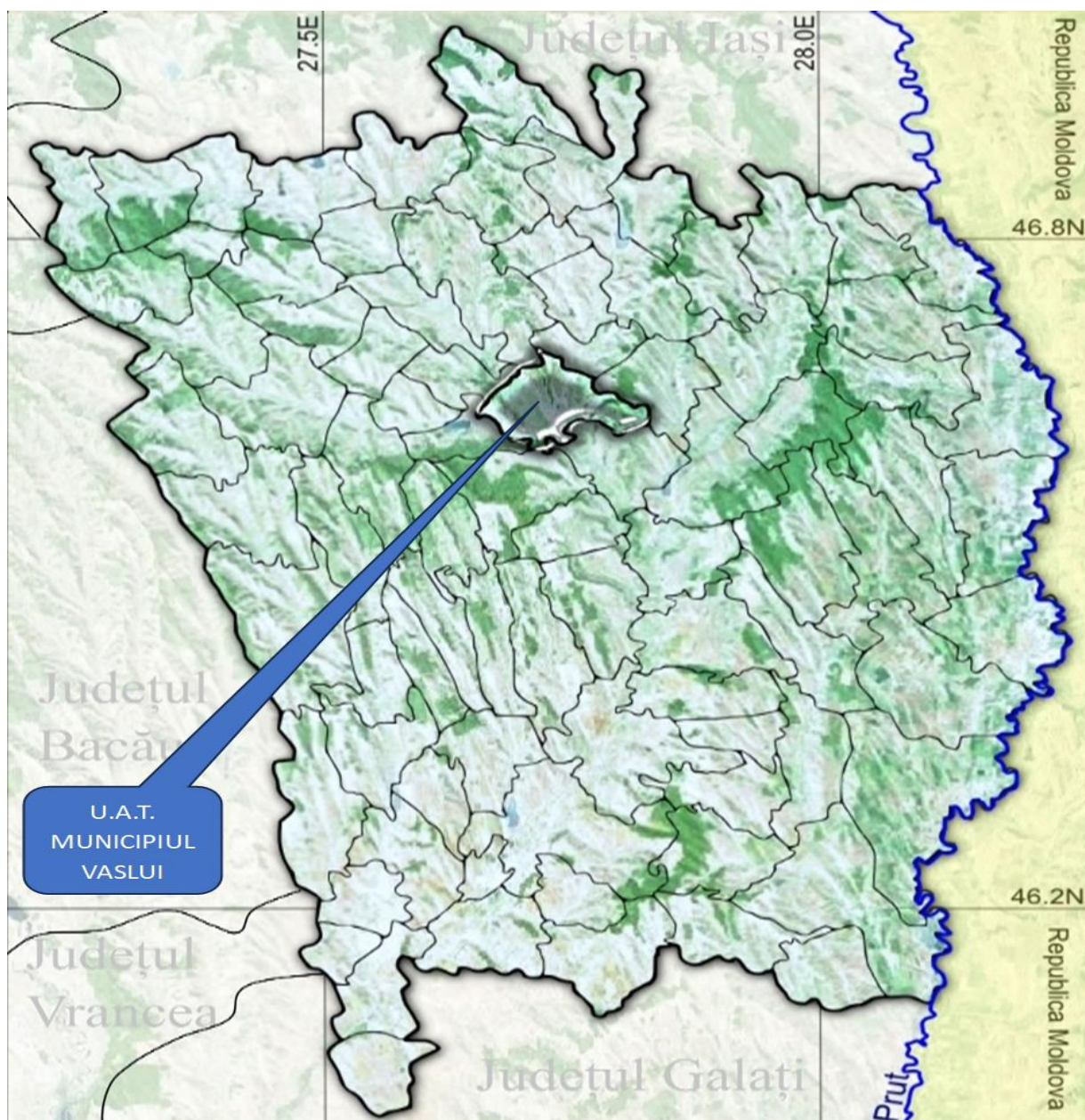
- 1. Municipiul Vaslui este municipiul de reședință al U.A.T. Județul Vaslui din Moldova, format din localitățile componente Bahnari, Brodoc, Moara Grecilor, Reditu, Vaslui (reședința) și Viișoara. Se află în estul României, aproape de frontiera cu Republica Moldova. Este atestat documentar în anul 1375.
- 2. Populația rezidentă în U.A.T. Municipiul Vaslui pentru anii 2022, 2023, 2024 după datele D.J.S. Vaslui, este următoarea: conform recensământului efectuat în 2021, populația



MANUM CONSULTUS
2008

Municipiului Vaslui se ridică la 63.035 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2011, când au fost înregistrați 55.407 locuitori.

3. Majoritatea locuitorilor sunt români (69,51%), iar pentru 29,97% nu se cunoaște apartenența etnică. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (67,57%), iar pentru 30,78% nu se cunoaște apartenența confesională. (Sursa – Primăria Municipiului Vaslui)

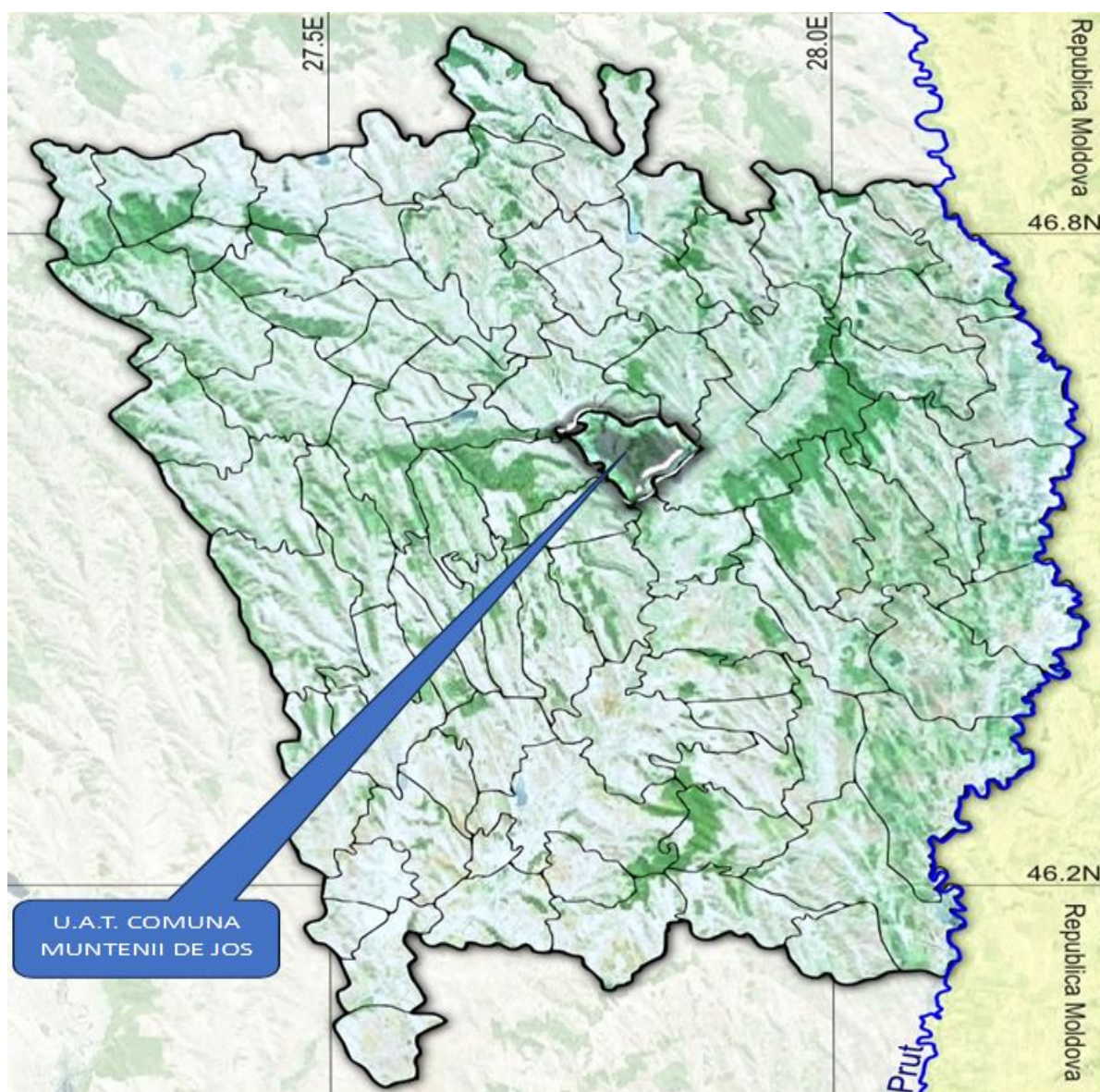




U.A.T. Comuna Muntenii de Jos.

Geografie.

1.U.A.T. Comuna Muntenii de Jos este o comună formată din satele Băcăoani, Mânjești, Muntenii de Jos (reședința) și Secuia. Comuna se află situată la 6 km, de reședința județului, Municipiul Vaslui, fiind tranversată de DN24. Din punct de vedere geografic, comuna se învecinează la nord cu Municipiul Vaslui, la sud cu U.A.T. Comuna Albești, la est cu U.A.T. Comuna Oltenești și la vest cu U.A.T. Comuna Lipovăț.





MANUM CONSULTUS
2008

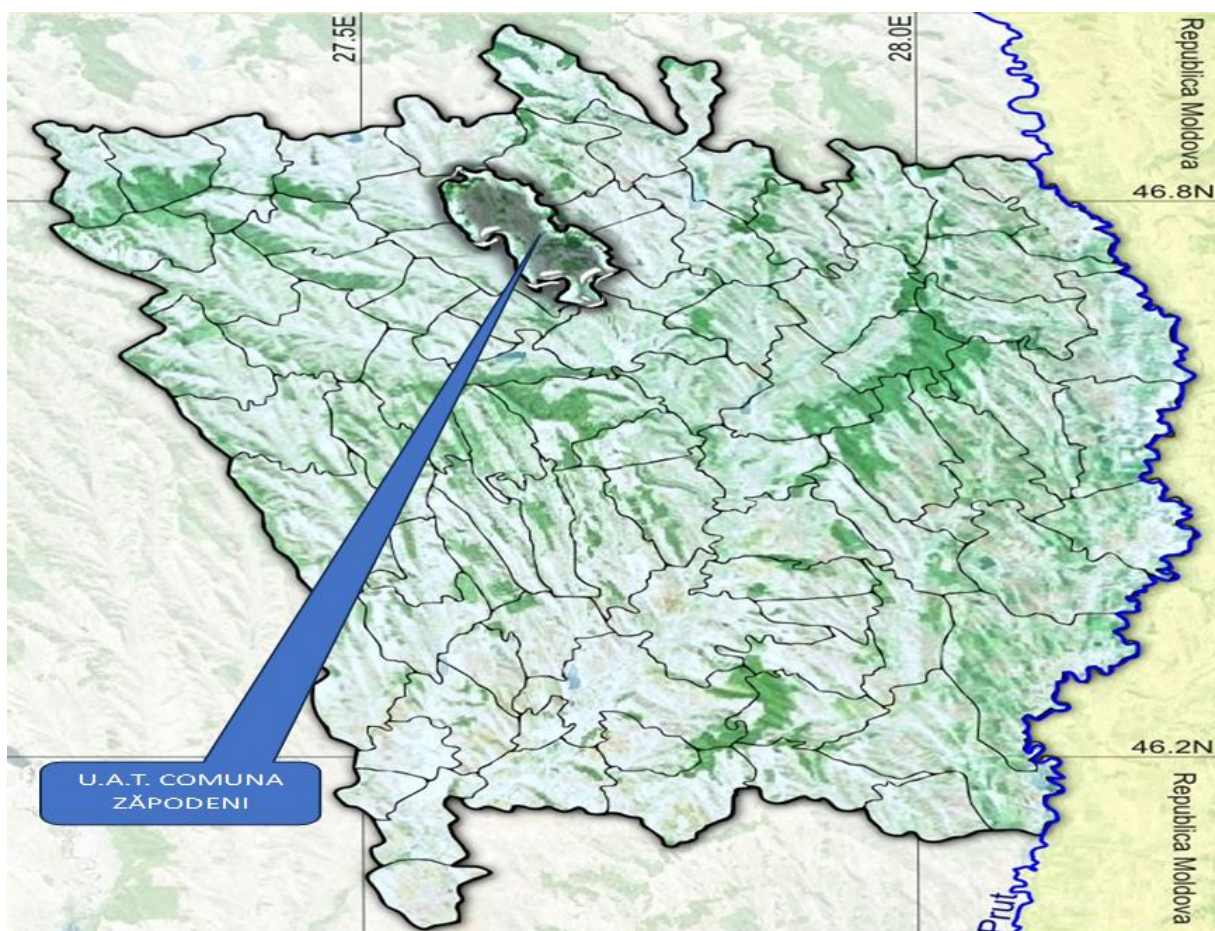
Demografie.

2. Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Muntenii de Jos se ridică la 4.090 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2011, când au fost înregistrați 3.584 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (90,88%), iar pentru 8,53% nu se cunoaște apartenența etnică. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (89,83%), iar pentru 9,05% nu se cunoaște apartenența confesională. (Sursa – Primăria Muntenii de Jos).

U.A.T. Comuna Zăpodeni.

Geografie.

1. U.A.T. Comuna Zăpodeni este o comună, formată din satele Butucăria, Ciofeni, Delea Dobroslovești, Măcrești, Portari, Telejna, Uncești Zăpodeni (reședința). Are o populație de 3.743 locuitori și o suprafață de 101,16 km².





Demografie.

2. Conform recensământului efectuat în 2021, populația U.A.T. Comuna Zăpodeni se ridică la 3.743 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2011, când au fost înregistrați 3.724 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (89,58%). Din punct de vedere confesional, marea majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (89,21%), iar pentru 10,63% nu se cunoaște apartenența confesională. (Sursa – Primăria Zăpodeni)

II.2. Istoricul și principiile activității serviciului de transport public local de persoane.

1. Forma juridică a operatorului public: Societate comercială în baza legii 31 / 1990 cu acționar unic și capital integral de la U.A.T. Municipiul Vaslui.

2. Tipul de proprietate a operatorului public: proprietate publică.

3. Autoritatea tutelară: U.A.T. Municipiul Vaslui prin Consiliul Local al Municipiului Vaslui.

4. Societatea TRANSURB S.A. Vaslui prestează, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în U.A.T. Municipiul Vaslui nr. **5152/19.01.2024**, aprobat prin HCL nr. **189/29.11.2023**, servicii către populația municipiului, principala activitate fiind transportul public local de persoane.

5. Societatea TRANSURB SA este membră a Uniunii Române de Transport Public - URTP - care este asociată la Uniunea Internațională de Transport Public cu sediul la Bruxelles.

6. Serviciul de transport local de persoane funcționează din anii 60 având diferite forme de organizare și subordonare locală sau județeană și a deservit dintotdeauna U.A.T. Municipiul Vaslui și localitățile din aglomerația urbană a Municipiului Vaslui. Serviciul de transport public local - urban și periurban - a suferit transformări substanțiale după anul 1990, ca urmare a schimbărilor apărute în economia românească datorită tranziției acesteia către economia de piață.

7. Nivelul economic și social al unei comunități se reflectă în calitatea serviciului de transport public local, acesta fiind foarte sensibil la orice modificări ale structurii economice și sociale ale unei comunități.



8. Serviciul de transport public local **are un caracter social** influențând direct calitatea vieții unei comunități, prin asigurarea dreptului fundamental la serviciul de mobilitate a oricărui locuitor având ca scop final **incluziunea socială**.

9. Furnizarea serviciului de transport local oricărui locuitor indiferent de vârstă, origine socială, sex, etnie, etc., este de o manieră performantă și nediscriminatorie și reprezintă o condiție importantă a integrării europene și a atingerii unor obiective ca:

9.1. Promovarea principiilor economice de viață, cu asigurarea climatului corespunzător unei concurențe loiale;

9.2. Descentralizarea serviciilor publice și preluarea lor de către administrațiile publice locale pentru asigurarea unei calități corespunzătoare cerințelor populației;

9.3. Restructurarea mecanismelor de protecție socială prin facilități acordate persoanelor defavorizate și unor categorii sociale;

9.4. Extinderea serviciului de transport local și pentru zona aglomerației urbane a Municipiului Vaslui, mărin­d astfel gradul de acces al locuitorilor la serviciu de mobilitate.

10. Transportul public local de persoane este caracterizat prin câteva elemente specifice:

10.1. Este un serviciu de utilitate publică și socială;

10.2. Se află în raport permanent cu instituțiile și autoritățile administrație publice locale;

10.3. Furnizează prestații de interes colectiv și general.

11. Acest serviciu funcționează pe baza a două principii fundamentale:

11.1. Continuitatea - serviciul nu poate fi întrerupt, trebuie să satisfacă cerințele de transport în mod continuu, indiferent de situația existentă la un moment dat în viața socială a unei comunități;

11.2. Interesul general - care trebuie să primeze în fața celui particular.

12. Pentru ca acest serviciu public să funcționeze corect într-o comunitate și în spiritul celor două principii fundamentale, este necesar să se asigure:

12.1. Realizarea managementului traficului general cu prioritizarea transportului public local;

12.2. Infrastructura tehnico edilitară inclusiv mijloace de transport la standarde acceptabile;

12.3. Resurse financiare corespunzătoare la nivel de cheltuieli de funcționare și a cheltuielilor de dezvoltare;

12.4. Personal tehnic, economic, administrativ și muncitori cu un înalt grad de pregătire, specializat în domeniu sistemului de transport public local;



13. Programele de transport se întocmesc pe baza unor studii de specialitate sau pe baza unei analize efectuate de autoritatea locală de transport, în funcție de necesitățile de transport ale populației. Pentru aprobarea programului de transport public de persoane, prin hotărâri ale autorităților publice locale, conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, este necesară consultarea populației și a operatorilor de transport rutier. Luarea deciziilor privind politica și strategia de dezvoltare a serviciului de transport se vor face cu consultarea populației și a asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport.

Asocierea intercomunitară.

1. La nivelul aglomerației urbane Municipiul Vaslui nu funcționează o altă asociația de dezvoltare intercomunitară în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public de persoane efectuat cu troleibuze și autobuze, respectiv alte moduri de transport pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului de transport.

2. Regulamentul 1370/2007 prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta norme generale definite la art.2 litera (l) ca fiind măsuri care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă. În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că:

2.1. Normele generale sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice.

2.2. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice.



2.3. Această precizare era necesară pentru a sublinia că întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr.1370/2007 reprezintă norme generale în sensul acestuia.

3. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în aria de competență a asociației se poate administra sub mai multe forme, după cum sunt stipulate în legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare și în legea 51/2006 cu modificările și completările ulterioare.

II.3. Descrierea serviciului de transport public local de persoane.

1. Serviciul de transport public de persoane în U.A.T. Municipiul Vaslui este asigurat de către societatea TRANSURB S.A. prin curse regulate efectuate cu autobuze de mare și de mică capacitate (microbuze) respectiv cu troleibuze. Între principalele elemente de eligibilitate și legalitate a operatorului pentru a presta serviciul public de transport în aria de competență a asociației sunt următoarele:

1.1. Necesitatea ca societatea să aibă capitalul social deținut integral de toate sau unele dintre unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară.

1.2. Obiectul principal de activitate – cod CAEN 4931.

1.3. Durata societății să fie nelimitată.

1.4. Asociați să fie un singur U.A.T. sau toate UAT-urile asociate din cadrul asociației.

1.5. Capitalul social total subscris și integral vărsat de acționari să aibă cote de participare din partea UAT-urilor membre asociate sau acționar în cazul unui singur U.A.T membru asociat în cadrul asociației.

1.6. Participarea acționarilor la profit și la suportarea pierderilor să se stabilească potrivit cotei de participare a fiecăruia la capitalul social.

2. Serviciul de transport județean funcționează în regim comercial. U.A.T. Județul Vaslui nu a mai organizat sistemul de transport public de persoane în regim compensat prin procedură competitivă pentru rutele stabilite prin programul de transport județean.

3. Transportul în regim comercial la nivelul U.A.T. Județul Vaslui nu a fost reglementat așa cum prevedea legea specială, în sensul stabilirii unei politici tarifare unice și a standardelor de cost unice la nivelul rutelor stabilite prin programul de transport județean.



4.U.A.T. Municipiul Vaslui și-a intrat în rol conform legii speciale și dreptului comunitar, respectând caracterul social al serviciului de transport local de persoane, în acest sens a inițiat înființarea asociației de dezvoltare intercomunitară Transport Metropolitan Vaslui, cu scopul de a susține dezvoltarea unui sistem de transport local în regim compensat.

5.La data prezentului studiu de oportunitate în aria teritorială studiată nu există organizat serviciului de transport local ca transport în regim compensat, cu excepția U.A.T. Municipiul Vaslui.

II.3.1. Date de identificare.

1.Societatea TRANSURB S.A. este înregistrată la Registrul Comerțului sub numărul J37/119/1999, având cod de înregistrare fiscal RO11711424, fiind înființată prin H.C.L. nr. 17 din 23.03.1999. Capitalul social al societății este în valoare de 126.625 lei, constituit prin preluarea patrimoniului Regiei Autonome de Gospodărie Comunală, Locativă și Transport Călători Vaslui, aferent activităților menționate în actul constitutiv, în urma reorganizării acesteia.

2.Capitalul social este împărțit în 50.650 acțiuni nominative în valoare nominală de 2,50 lei fiecare. Acțiunile sunt nominative și emise în formă dematerializată. Capitalul social este format din capital propriu al societății: 126.625 lei, care aparține U.A.T. Municipiul Vaslui, având calitatea de acționar unic.

3.Societatea TRANSURB S.A. este o societate specializată în domeniul transporturilor de persoane, având calitatea de operator de transport rutier / transportator autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public local de persoane, care prestează servicii publice, cu o largă experiență în domeniul său de activitate.

4.Activitatea de transport prestată de societatea TRANSURB S.A. este o activitate relevantă în sectorul de utilitate publică, întrucât aceasta efectuează un serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială U.A.T. Municipiului Vaslui, pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către autoritatea deliberativă Consiliul Local al Municipiului Vaslui.



II.3.2. Obiectul de activitate.

1.Principalul obiect de activitate al societatea TRANSURB S.A. îl reprezintă transportul public local de persoane cu autobuze de mare și mică capacitate respectiv troleibuze în U.A.T. Municipiul Vaslui.

2.Conform certificatului constatator, societatea TRANSURB S.A. are codul C.A.E.N.: **4931**

2.1.Domeniul principal de activitate: Transporturi urbane , suburbane si metropolitane de calatori.

2.2.Activitatea principală: - **Transport public urban de calatori**, cu precizarea că nu au fost realizate modificări ale codurilor C.A.E.N. conform Ordinului președintelui Institutului Național de Statistică privind actualizarea Clasificării activităților din economia națională – C.A.E.N. din 25 aprilie 2024.

3.Nu sunt venituri relevante din activități secundare.

II.4. Rețeaua de transport public de călători și aria teritorială de prestare a serviciului.

1.Pentru a răspunde cat mai bine cerințelor populației din cadrul U.A.T. Municipiului Vaslui, în ceea ce privește deplasările (origine – destinație) efectuate cu mijloace de transport, s-a dezvoltat de-a lungul timpului o rețea de transport, care acoperă o arie importantă din total suprafață a Municipiului Vaslui. Numărul traseelor operate de către societatea TRANSURB SA, lungimea fiecăruia, precum și viteza medie comercială practică pentru anul 2024 sunt prezentate mai jos.

Nr. crt.	Anul de referință	Tip mijloc de transport	Nr. linie	Traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus-întors (km)	Viteza comercială (km/h)
1.	2024	Autobuz	1	Autogara-Centru-Zona Industrială	23	16	25
2.	2024	Autobuz	1/	Zona Industrială-Traian-Centru	16	14	25
3.	2024	Autobuz	1B	Autogară-Sala Sporturilor-	23	17	25



MANUM CONSULTING
2008

Nr. crt.	Anul de referință	Tip mijloc de transport	Nr. linie	Traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus-întors (km)	Viteza comercială (km/h)
				Zona Industrială			
4.	2024	Autobuz	1C	Autogara-Ceramicii-Zona Industrială	8,2	14	26
5.	2024	Autobuz	1D	Autogară-Ceramicii-Zona Ind.-Traian-Centru-Protecția Copilului	28,5	32	25
6.	2024	Autobuz	2	Autogară-Centru-Brodac	20	25	26
7.	2024	Autobuz	2/	Brodac-Traian-Centru	20	17	25
8.	2024	Autobuz	2B	Autogară-Sala Sporturilor-Brodac	21	25	26
9.	2024	Autobuz	2C	Autogară-Ceramicii-Zona Ind.-Brodac	13	18	26
10.	2024	Microbuz	3	Autogară-Centru-Bahnari Biserică(școală)	18(21)	40	27
11.	2024	Autobuz	3A	Autogară-Centru-Viișoara Pârtie	26	18	24
12.	2024	Autobuz	3B	Autogară-Sala Sporturilor-Bahnari Deal	30	16	25
13.	2024	Microbuz	3D	Bahnari Școală-Motor Grup	18	26	26
14.	2024	Autobuz	4	Autogară-Centru-Moara Grecilor	25	18	25
15.	2024	Autobuz	4/	Autogară-Traian-Moara Grecilor	30	18	25



MANUM CONSULTUS
2008

Nr. crt.	Anul de referință	Tip mijloc de transport	Nr. linie	Traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus-întors (km)	Viteza comercială (km/h)
16.	2024	Autobuz	4/ *	Moara Grecilor-Traian-Centru	27	16	25
17.	2024	Autobuz / Microbuz	4A	Autogară-Centru-Păcurari-Moara Grecilor	27	19	25
18.	2024	Autobuz	4B	Autogară-Sala Sporturilor-Moara Grecilor	21	12	26
19.	2024	Microbuz	5	Autogară-Centru-Capăt Călugăreni	23	20	27
20.	2024	Autobuz	6	Textila-Zona Industrială	22	13	25
21.	2024	Autobuz	6A	LCL-Zona Industrială	26	14	25
22.	2024	Autobuz	6D	Autogară-Centru-Textilă	14	12	25
23.	2024	Microbuz	7	Autogară-Traian-Cartier Veteran	20	11	26
24.	2024	Autobuz	7*	Autogară-Centru-Cartier Veteran	11	12	25
25.	2024	Microbuz	8	Autogară-Centru-Baraj Delea	18	18	26
26	2024	Autobuz/Microbuz	9/	Autogară-Traian-Protecția Copilului	27	17	25
27.	2024	Troleibuz/Autobuz	9A	Autogară-Centru-Protecția Copilului	25	18	25
28.	2024	Autobuz	9C	Autogară-PC-Brodac-Zona Ind-Ceramiciei-Autogară	42	27	26
29.	2024	Autocar		Cursă Specială			



2. Transportul public local de persoane prin curse regulate are un rol deosebit în viața unei comunități prin asigurarea legăturilor între diferitele zone funcționale, între zonele rezidențiale și cele industriale, recreaționale și cultural-administrative ale acesteia. Transportul public reprezintă și un element de echitate socială, facilitând accesul populației din zonele dezavantajate ale orașului la serviciile de interes general.

3. Sistemul de transport public local de persoane garantează:

3.1. Accesul cetățenilor la și de la locul de muncă;

3.2. Accesul la zonele comerciale în vederea aprovizionării cu bunuri de consum;

3.3. Accesul și crearea de facilități pentru educare și recreere;

3.4. Risc minim al excluderii sociale: facilități la transport pentru persoanele cu handicap, alte categorii sociale defavorizate.

4. Traseele de transport public acoperă satisfăcător teritoriul U.A.T. Municipiul Vaslui având în vedere configurația și starea străzilor cu mențiunea că există și zone neacoperite de rețeaua de transport.

5. Rețeaua de troleibuze a fost pusă în funcțiune în 1994, iar circulația troleibuzelor a fost sistată în anul 2009 din cauza uzurii fizice și morale a infrastructurii tehnico edilitare și a mijloacelor de transport. Prin proiectul P.O.R. 2007-2013 s-a realizat extinderea și reabilitarea rețelei de transport electric pe circa 13 km. Terminalul intermodal realizat în cadrul proiectului realizat asigură o transbordare facilă în legătură cu zona centrală și cu gara C.F (P.M.U.D. Vaslui).

Flota de mijloace de transport public - autobuze și troleibuze.

1. Pentru desfășurarea activității de bază și pentru asigurarea serviciului de transport public local de persoane în conformitate cu structura rețelei de transport și a programelor de circulație, societatea dispune de un parc activ de mijloace de transport compus din **29,4%** troleibuze, **26,4%** autobuze, **23,5%** autobuze hibride, **17,6%** microbuze, **2,9%** autocare. A se vedea mai jos pentru o reprezentare vizuală a distribuirii mijloacelor de transport utilizate.

2. Flota de transport a societății TRANSURB S.A. are următoarea componență:

2.1. Autobuze: 9 autobuze de mare capacitate: **6** bucăți CITELIS respectiv **3** bucăți KAROSA;

2.2. Autobuze hibride: 8 autobuze hibride de mare capacitate: MERCEDES;

2.3. Troleibuze: 10 troleibuze: SOLARIS;

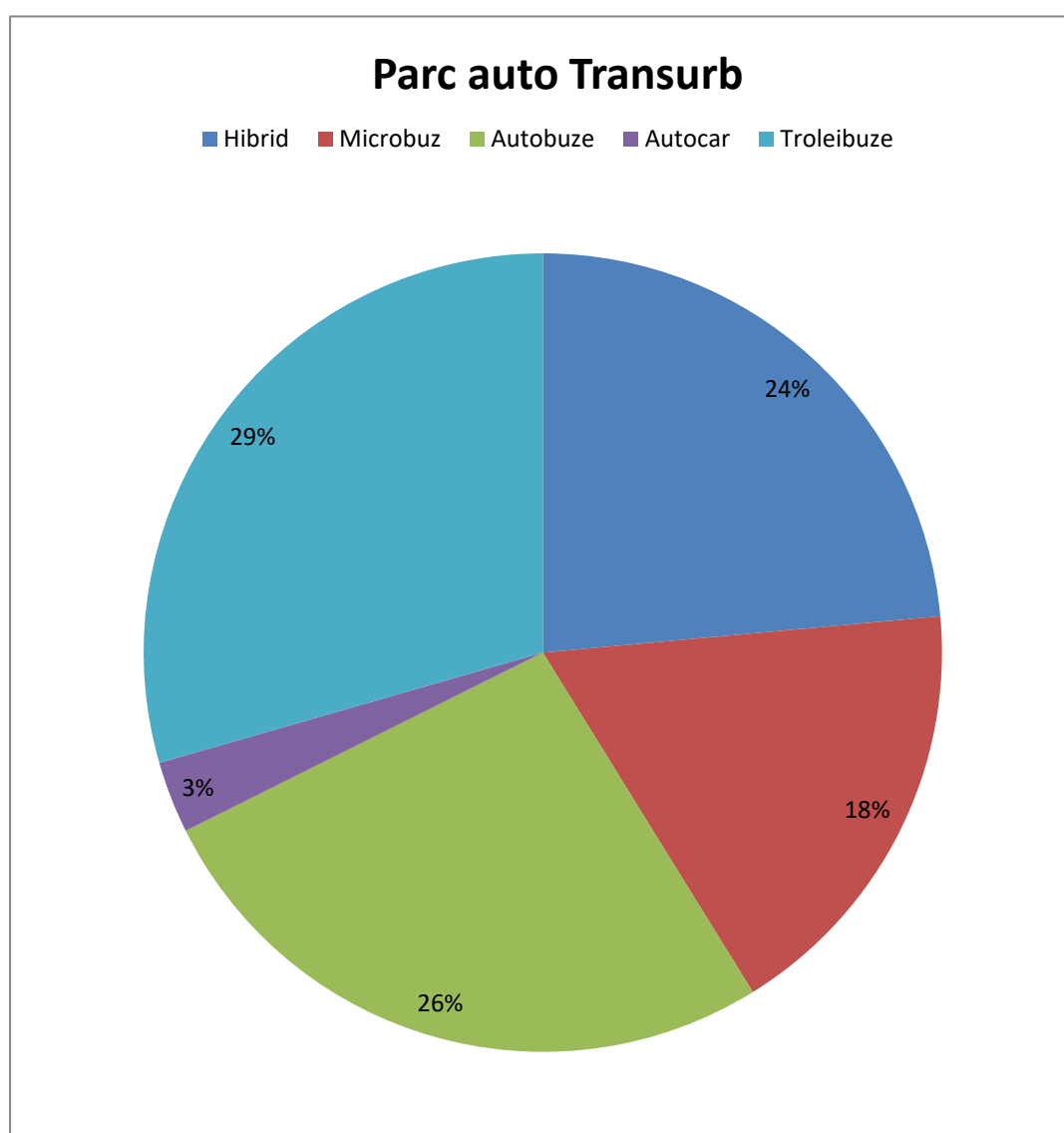
2.4. Autobuze de mică capacitate: 6 autobuze de mică capacitate (microbuze): 6bucăți



KARSAN;

2.5.Autocare: un autocar: IVECO.

3.Conform H.G. 2139/30.11.2004 cu completările și modificările ulterioare pentru aprobarea catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, se prevede că duratele normale de funcționare pentru autobuzele utilizate în transportul public urban de călători să nu depășească 8 ani, decât în condițiile respectării legii amortizării capitalului.



Mijloace de transport - societatea TRANSURB S.A.



4. Tipul mijloacelor de transport utilizate de către societatea TRANSURB S.A. în realizarea obligației de serviciu sunt prezentate mai jos.

Nr. crt.	Tip mijloc de transport	Număr de înmatriculare	Anul punerii în funcțiune	Stare tehnică	Norma de poluare
1.	Autobuz	VS25TUV	2005	Nefunctional	Euro 3
2.	Autobuz	VS28TUV	2005	Functional	Euro 3
3.	Autobuz	VS38TUV	2005	Nefunctional	Euro 3
4.	Autobuz	VS30TUV	2008	Functional	Euro 3
5.	Autobuz	VS31TUV	2008	Functional	Euro 3
6.	Autobuz	VS32TUV	2008	Functional	Euro 3
7.	Autobuz	VS33TUV	2008	Functional	Euro 3
8.	Autobuz	VS34TUV	2008	Functional	Euro 3
9.	Autobuz	VS35TUV	2008	Fununctional	Euro 3
10.	Autobuz	VS06VGY	2021	Functional	Euro 6
11.	Autobuz	VS06VGU	2021	Functional	Euro 6



MANUM CONSULTING
2008

Nr. crt.	Tip mijloc de transport	Număr de înmatriculare	Anul punerii în funcțiune	Stare tehnică	Norma de poluare
12.	Autobuz	VS06VGZ	2021	Functional	Euro 6
13.	Autobuz	VS06VGV	2021	Functional	Euro 6
14.	Autobuz	VS06VGW	2021	Functional	Euro 6
15.	Autobuz	VS06VGS	2021	Functional	Euro 6
16.	Autobuz	VS06VGX	2021	Functional	Euro 6
17.	Autobuz	VS06VGP	2021	Functional	Euro 6
18.	Microbuz	VS06GJR	2019	Functional	Euro 6
19.	Microbuz	VS06GJS	2019	Functional	Euro 6
20.	Microbuz	VS06KJD	2020	Functional	Euro 6
21.	Microbuz	VS06KJE	2020	Functional	Euro 6
22.	Microbuz	VS07GFI	2023	Functional	Euro 6
23.	Microbuz	VS07GFH	2023	Functional	Euro 6



MANUM CONSULTING
2008

Nr. crt.	Tip mijloc de transport	Număr de înmatriculare	Anul punerii în funcțiune	Stare tehnică	Norma de poluare
24.	Troleibuz	VS501	2023	Functional	Electric
25.	Troleibuz	VS502	2023	Functional	Electric
26.	Troleibuz	VS503	2023	Functional	Electric
27.	Troleibuz	VS504	2023	Functional	Electric
28.	Troleibuz	VS505	2023	Functional	Electric
29.	Troleibuz	VS506	2023	Functional	Electric
30.	Troleibuz	VS507	2023	Functional	Electric
31.	Troleibuz	VS508	2023	Functional	Electric
32.	Troleibuz	VS509	2023	Functional	Electric
33.	Troleibuz	VS510	2023	Functional	Electric
34.	Autocar	VS10TUV	2005	Functional	Euro 3



CAPITOLUL III - SITUAȚIA ECONOMICO - FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI.

III.1. Politica tarifară și numărul de călători transportați.

1.Cadrul legislativ de reglementare a politicii tarifare este dat de Ordinul A.N.R.S.C. 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu completările și modificările ulterioare.

2.Ordinul 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane emitent Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C. la articolul 2 se prevede că - prezentele norme-cadru stabilesc modul de calcul privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane. La articolul 3 se prevede că - tarifele pentru serviciile de transport public local și județean de persoane trebuie să asigure executarea unui transport public **la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare călători**, realizarea serviciului în condiții de calitate și autonomie și independența financiară a operatorilor de transport rutier / transportatorilor autorizați. La articolul 5 se prevede că - în baza prezentelor norme-cadru, tarifele pentru serviciile publice de transport public local și județean de persoane sunt supuse stabilirii, ajustării sau modificării **de către autoritățile deliberative ale administrației publice locale implicate sau, după caz, de către adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitare** în baza mandatului primit de la unitățile administrativ-teritoriale membre. La articolul 7 la litera a) se prevede că - autoritatea locală competentă este unitatea administrativ-teritorială sau **asociația de dezvoltare intercomunitară**, după caz. La litera b) se prevede că - autoritatea națională de reglementare competentă este Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C. La litera c) se prevede că - stabilirea tarifelor este operațiunea de stabilire a structurii și nivelurilor tarifelor inițiale, pentru serviciile de transport public local și județean de călători, potrivit prezentelor norme-cadru, prin care se stabilesc structura și nivelul tarifelor. La litera p) se prevede că - obligația tarifară este obligația care impune operatorilor de transport practicarea tarifelor stabilite de autoritățile competente,



contrar interesului comercial al operatorilor, impunere care rezultă fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife. La litera t) se prevede că - **tariful de călătorie** este tariful plătit anticipat de călător operatorului sau, după caz, autorității locale competente **sub formă de titlu de călătorie**, pe care operatorul are obligația să-l aplice la toți călătorii care nu fac parte dintr-o anumită categorie de călători. La litera u) se prevede că - tarifele de călătorie cu valoare redusă sunt tarife sub nivelul tarifului mediu pe călătorie stabilite pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, instituite prin norme generale și/sau prin hotărâri ale autorităților locale competente. La litera v) se prevede că - **titlurile de călătorie** pot fi bilete, legitimații, abonamente, autorizații de călătorie gratuită, carduri, cartele electromagnetice, cartele fără contact emise de autoritățile locale competente sau de operatori, după caz, în baza cărora este permis accesul în mijloacele de transport public, iar călătoria este autorizată; titlurile de călătorie sunt nominale sau nenominale, transmisibile sau netransmisibile, după caz. La articolul 9 la litera b) se prevede - că este considerat serviciu public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește și condiția de a se efectua pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre **ale asociației de dezvoltare intercomunitară** sau numai între localitățile unui județ, **fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate.** La articolul 11 la aliniatul (1) se prevede că - serviciile publice compensate de transport persoane se stabilesc prin norme generale și/sau prin hotărâri ale autorităților locale competente. La aliniatul (2) se prevede că - serviciul public compensat de transport se desfășoară numai pe bază de contract de servicii publice încheiat între autoritatea locală competentă implicată, care a stabilit și a solicitat executarea serviciului, și operatorul de transport rutier/ transportatorul autorizat căruia îi revine obligația efectuării acestuia. La aliniatul (3) se prevede că - prin serviciu public compensat de transport se înțelege acel transport public care necesită compensații bugetare, pe care un operator de transport rutier/transportator autorizat este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale pe perioada efectuării serviciului public compensat contractat. La articolul 13 la aliniatul (1) se prevede că - se consideră că o obligație de exploatare și/sau de transport poate avea efect



economic negativ asupra activității operatorilor de transport rutier de persoane/transportatorilor autorizați care îndeplinesc respectiva obligație, dacă cheltuielile ocazionate de efectuarea acestei obligații sunt mai mari decât veniturile obținute. La aliniatul (4) se consideră că - obligația tarifară are efecte economice negative atunci când diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente serviciului public compensat de transport este mai mică decât diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente aceluiași transport, dacă acesta s-ar fi desfășurat în condiții de concurență, iar tarifele de călătorie s-ar fi stabilit pe criterii comerciale. La aliniatul (5) se prevede că - pentru serviciile publice de transport public local sau județean de persoane se organizează evidență contabilă distinctă. La Capitolul V tarifele pentru serviciile de transport public local și județean de la secțiunea 1 criteriile generale privind finanțarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de la aliniatul (1) se prevede că - finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați. La aliniatul (2) se prevede că - veniturile operatorilor de transport rutier de persoane/transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la călători a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din compensații de la bugetul de stat, de la bugetele locale, de la bugetele județene și de la bugetele altor instituții, calculate ca diferență de tarif și/sau ca diferență între costurile și veniturile operatorului plus un profit rezonabil, conform prevederilor din contractul de servicii publice. La aliniatul (3) se prevede că - sumele necesare finanțării, funcționării și exploatării serviciilor publice de transport local sau județean de persoane, provenite din gratuități/diferențe de tarif și din compensații, se prevăd în bugetele locale sau ale altor instituții. La articolul 15 la aliniatul (1) se prevede că - acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la titlurile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale, bugetele județene sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege. La aliniatul (2) se prevede că - acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la titlurile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local sau județean de persoane, aprobate pentru anumite categorii de călători de către autoritățile administrației publice locale implicate, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și veniturile realizate ca urmare a vânzării titlurilor de călătorie la nivelul tarifelor impuse de vânzare către călători se asigură din bugetele



locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, sub formă de compensații financiare, până la nivelul acoperirii cheltuielilor totale suportate de operator pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public plus un profit rezonabil. La articolul 18 la aliniatul (1) se prevede că - în cazul operatorilor de transport rutier/ transportatorilor autorizați care prestează servicii publice de transport local de persoane și nu beneficiază de compensații, contravaloarea unei călătorii este egală cu cuantumul tarifului mediu pe călătorie, calculat și fundamentat pe structura elementelor de cheltuieli conform anexei nr. 1 la prezentele norme-cadru. La articolul 21 se prevede că - tarifele pentru serviciile publice de transport local sau județean de persoane efectuat prin curse regulate **se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă.** La articolul 29 se prevede Anexa nr. 1 cu structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport local de persoane efectuat prin curse regulate.

3.Politica tarifară pentru serviciul public de transport de călători desfășurate de către operator se vor stabili conform prevederilor contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, aprobat prin Hotărâri ale autorităților publice locale cu privire la tarifele de călătorie care vor fi stabilite, modificate și ajustate prin reglementări anuale în urma auditului tehnico-economic la care este supus operatorul de transport. Structura a fost adaptată pe elemente de cheltuieli specifice operatorilor de transport, utilizând valorile medii lunare. Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale operatorilor de transport rutier între serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de operator se va realiza prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă categoriilor de activități desfășurate din total cifră de afaceri. Pentru stabilirea tarifelor pentru serviciul public de transport local de călători, în fișa de fundamentare se vor lua în considerare situația cheltuielilor realizate, a numărului de călătorii estimat în funcție de numărul de abonamente, facilități de transport, bilete, numărul de călătorii estimat pe toate liniile pe durata unei luni de zile.

4.Politica tarifară pentru serviciul public de transport local de persoane desfășurate de către societatea TRANSURB S.A. au fost stabilite conform prevederilor contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în Municipiul Vaslui nr. **5152/19.01.2024**, aprobată prin HCL nr. 102 / 25.07.2024.



5. Prin HCL nr 102 / 25.07.2024 Consiliul Local al Municipiului Vaslui aprobă prețurile la titlurile de călătorie (bilete și abonamente) de transport urban de călători din Municipiul Vaslui, prețuri practicate de către S.C. TRANSURB S.A. Tarifele la bilete și abonamente utilizate sunt stabilite prin HCL 102 / 25.07.2024, după cum urmează.

Nr. crt.	DENUMIRE TITLU DE CĂLĂTORIE	VALOARE 2022
1.	BILET VALABIL UNA CĂLĂTORIE	3
2.	TITLU DE CĂLĂTORIE FLEXI CU 30 CĂLĂTORII	75
3.	ABONAMENT UNA LINIE, 2 CĂLĂTORII/ZI VALABIL UNA LUNĂ	104
4.	ABONAMENT 2 LINII, 4 CĂLĂTORII/ZI VALABIL VALABIL UNA LUNĂ	120
5.	ABONAMENT ELEV VALABIL UNA LUNĂ	65
6.	ABONAMENT TOATE LINIILE VALABIL VALABIL UNA LUNĂ	130
7.	BILET SUPRATAXĂ	50

6. Numărul de persoane estimate transportate, utilizatori ai serviciului de transport public local pentru anul 2024 a fost următorul:

Pentru anul 2024, se remarcă înregistrarea următoarelor valori:

Media lunară = 208.328 persoane.

Media zilnică = 17.361 persoane.

Numărul de persoane transportate în anul 2024.

NR. CRT.	DENUMIRE	Număr persoane
		Anul 2024
1.	PERSOANE TRANSPORTATE(valori estimate)	6.354.002
2.	MEDIA ZILNICĂ	17.361
3.	MEDIA LUNARĂ	208.328



III.2. Situația economică-financiară a serviciului de transport public local de persoane.

III.2.1. Situația veniturilor.

1. Performanțele economico și financiare ale societății TRANSURB S.A. sunt exprimate în funcție de veniturile, cheltuielile și profitul sau pierderea exercițiului financiar.

2. Societatea realizează venituri rezultate din prestarea activității de transport public de călători prin curse regulate și curse speciale, precum și venituri din alte activități conform obiectului de activitate.

3. Activitățile conexe transportului public și alte activități desfășurate de către societatea TRANSURB S.A. sunt:

3.1. Închiriere spații clădiri;

3.2. Închiriere spațiu parcare;

3.3. Închiriere spații publicitate;

3.4. Activități transport ocazional de persoane;

3.5. Vânzare directă titluri de călătorie;

3.6. Activități de reparații proprii;

3.7. Stație proprie de alimentare cu carburant.

4. Activitățile conexe ale serviciului de transport public de persoane nu au o pondere semnificativă în structura veniturilor societății.

5. Pe viitor societatea va elabora un program de marketing cu direcții principale în vederea dezvoltării activităților conexe transportului, ca sursă suplimentară de venituri, în vederea eficientizării activității economice..

6. Se vor promova contractele de publicitate la nivelul sistemului de transport atât utilizând infrastructura tehnico edilitară cât mai ales mijloacele de transport.

7. Se va îmbunătăți imaginea transportului public local de persoane prin creșterea calității serviciului de mobilitate inclusiv a atractivității acestuia.

8. Se va dezvolta serviciu de I.T.P. către terțe persoane la nivelul operatorului ca activitate conexă a transportului public local de persoane.

9. La finalul exercițiilor financiare din 31.12.2022, 31.12.2023 și 31.12.2024, societatea înregistrează un volum al veniturilor totale având următoarea structură:



Situația veniturilor înregistrate de operatorul de transport pentru perioada 2022-2024.

Nr. crt.	Categorია de venituri	ANUL (lei)		
		31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
I.	VENITURI TOTALE, din care	7.989.675	9.034.656	10.832.069
1.	Cifra de afaceri, din care	5.373.768	5.772.702	6.449.724
1.1.	Venituri din activitatea de bază	2.063.099	2.059.517	2.306.436
1.1.1.	Venituri din bilete	2.021.156	1.711.924	1.944.852
1.1.2.	Venituri din abonamente	41.943	347.594	361.584
1.2.	Alte venituri din servicii	117.880	126.418	113.066
1.3.	Venituri din subvenții	5.700.364	6.781.048	7.987.905
2.	Alte venituri din exploatare	108.332	67.672	424.662
3.	Venituri financiare	0	0	0

5.1. Se constată o scădere al veniturilor din vânzarea de bilete față de anul 2022. În schimb prin măsurile luate se constată o creștere semnificativă a numărului de abonamente vândute în anul 2024 față de anul 2022, ducând la concluzia că indicatorul atractivitate a serviciului de transport în Municipiul Vaslui a crescut foarte mult iar încrederea locuitorilor este pe o pantă ascendentă față de prestația societății TRANSURB S.A. VASLUI.

III.2.2. Situația cheltuielilor.

1. Pentru serviciul de transport public de persoane prestat către anumite categorii sociale, bugetul local suportă cheltuielile în funcție de protecția socială acordată unor categorii de utilizatori.

2. Se constată o scădere semnificativă al cheltuielilor la capitolul cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile în cursul anului 2024 față de anul 2022.

3. Pentru prestarea serviciului de transport public de călători în condiții de siguranță, securitate și confort, pentru asigurarea tuturor condițiilor și obligațiilor ce decurg din aceasta, operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat cu toate că a înregistrat un volum al cheltuielilor totale în creștere datorită modificărilor prețurilor la materialele, piesele de bază respectiv combustibilului și energiei electrice a reușit eficientizarea activității privind mentenanța.

4. Inflația comunicată de Institutul Național de Statistică și creșterea salariului brut minim



garantat în plată pe economie au condus la creșterea cheltuielilor totale ale operatorilor de transport rutier. Din datele prezentate se constată o creștere a cheltuielilor societății la capitolul cheltuieli cu personalul creșteri datorate inflației aflată pe un trend ascendent în anii 2022, 2023 respectiv 2024(inflație comunicată de I.N.S)

5. Pentru prestarea serviciului de transport public de călători în condiții de siguranță, securitate și confort, pentru asigurarea tuturor condițiilor și obligațiilor ce decurg din aceasta, societatea a înregistrat un volum al cheltuielilor totale având următoarea structură:

Situația cheltuielilor înregistrate de operatorul de transport pentru perioada 2022-2024.

Nr. crt.	Categorica de cheltuieli	ANUL (lei)		
		31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
I.	CHELTUIELI TOTALE, din care	8.305.463	8.829.920	10.538.447
1.	Cheltuieli de exploatare totale	8.305.463	8.829.920	10.538.447
1.1.	Cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile	2.104.679	1.967.627	1.818.807
1.2.	Alte cheltuieli materiale	115.579	140.690	136.595
1.3.	Alte cheltuieli externe	0	0	0
1.4.	Cheltuieli cu personalul	5.486.968	5.895.340	6.887.818
1.5.	Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale	22.256	29.627	30.160
1.6.	Ajustări de valoare privind activele circulante	0	1.704	-1.704
1.7.	Alte cheltuieli de exploatare	678.561	739.193	1.636.429
1.8.	Ajustări privind provizioanele	-102.580	55.739	30.342
2.	Cheltuieli financiare totale:	-	-	-
2.1.	Cheltuieli privind dobânzile	-	-	-
2.2.	Alte cheltuieli financiare	-	-	-



III.2.3. Situația datoriilor.

Situația datoriilor înregistrate de operatorul de transport pentru perioada 2022-2024.

Anul exercițiului	31.12.2022(lei)	31.12.2023(lei)	31.12.2024(lei)
Datorii totale	989.459	895.573	968.005

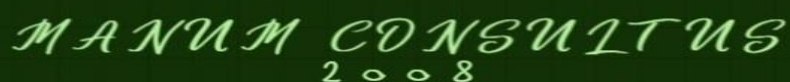
1.Din datele prezentate se constată o scădere a datoriilor societății în anul 2024 față de anul 2022 datorită eficientizării activității de mentenanță a serviciului de transport și creșterii volumului de producție.

III.2.4. Profit/pierdere.

Situația înregistrată de operatorul de transport pentru perioada 2022-2024.

Nr. crt.	Categoria de profituri	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
1.	Profitul sau pierderea din exploatare	-315.788	204.736	293.622
2.	Profitul sau pierderea financiară	0	12	16
3.	Profitul sau pierderea brută	-315.788	204.748	293.638
4.	Profitul sau pierderea netă a exercițiului financiar	-315.788	204.748	283.207

1.Rezultatul brut este pozitiv la nivelul anului 2024 datorită eficientizării activității de mentenanță a sistemului de transport, menținându-se pe un trend ușor ascendent față de anul 2023.

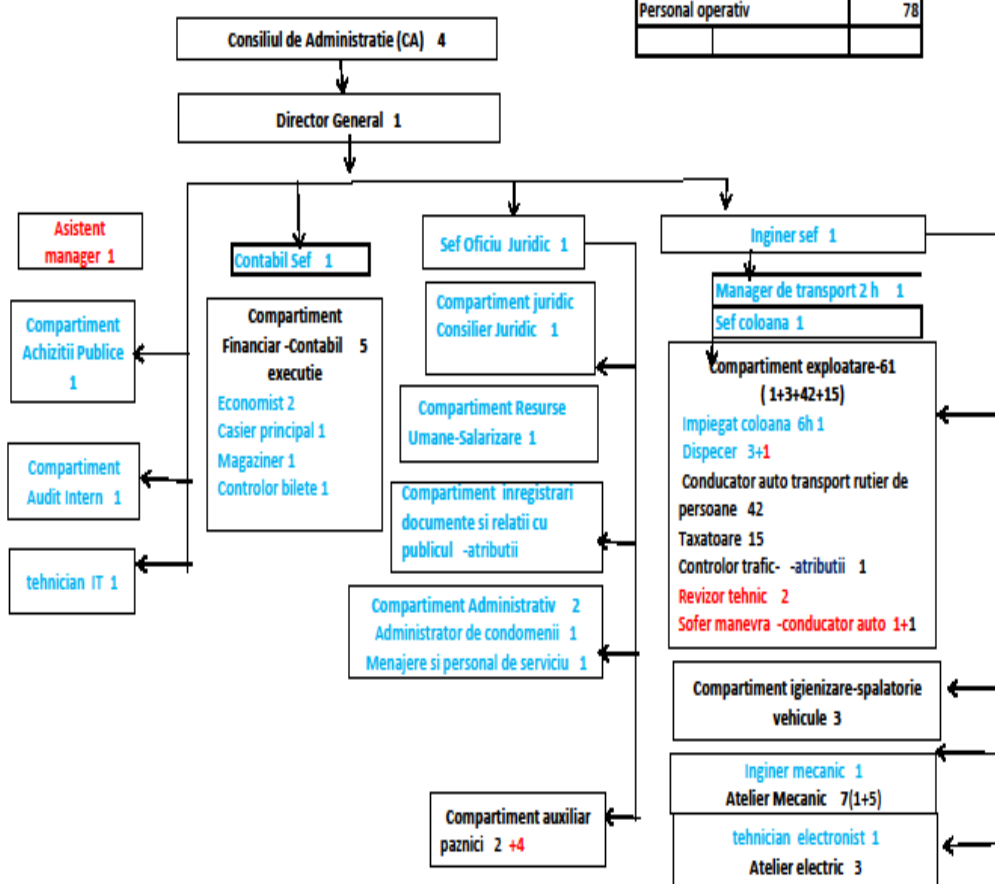


TRANSURB S.A.
Str. Decebal, nr. 3, VASLUI

modif conf Decizia nr 17/20.12.2024



Total	109
Conducere	5
T.E.S.A	26
Personal operativ	78



- 78 -



CAPITOLUL IV - INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI.

1.În ultima perioada operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat, respectiv prin U.A.T. Municipiul Vaslui, a modernizat sistemul de transport prin investiții atât în infrastructura tehnico-edilitară cât și în mijloace de transport dar la un nivel foarte redus. Investiții importante au fost realizate și în modernizarea străzilor, a trotuarelor și aleilor pietonale, amenajarea unor intersecții sau chiar trasarea unor piste pentru biciclete. Cu toate acestea, cota modală a deplasărilor cu autoturismul personal rămâne, conform PMUD, una ridicată pentru suprafața studiată, situație agravată de creșterea continuă a parcului auto, preponderent prin importuri de vehicule second-hand cu nivel ridicat de poluare. Acest lucru se reflectă în apariția unor ambuteiaje la orele de vârf pe principalele artere și în intersecții, dar și în deficitul de locuri de parcare publice și rezidențiale, multe vehicule fiind parcate pe trotuare, lateral pe străzile deja congestionate.

2.În acest context, se impune continuarea investițiilor pentru a încuraja transportul public de persoane prin investiții în vederea eliminării traficului greu și reducerea blocajelor în trafic respectiv a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării fonice.În cadrul Planului de Mobilitate durabilă al ariei studiate se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către servicii de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine sistemului de transport public de persoane. Sistemul de transport public local de persoane de tip multimodal la nivelul aglomerației urbane U.A.T. Municipiul Vaslui aduce o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și activ.

3.Proiectele propuse a se realiza în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse din categoria accesibilitate, protejarea mediului, siguranță, eficiență economică respectiv la creșterea calității vieții și nu în ultimul rând a crește indicatorul de atractivitate al sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul aglomerației urbane U.A.T. Municipiul Vaslui.

4.Lucrări de investiții în infrastructura tehnico edilitară a sistemului de transport sunt în curs de finalizare la sfârșitul anului 2025 lucrări de extindere rețele electrice pentru fir contact troleibuz și de execuție a unui depou modern dotat cu garaje , spălătorie , punct de alimentare,



atelier de reparații și stație ITP, lucrări care vor asigura un serviciu de mobilitate atractiv.

5.În prezent, este în vigoare contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local încheiat între S.C. TRANSURB S.A ca operator de transport rutier / transportator autorizat și U.A.T. Municipiul Vaslui având calitatea de acționar unic al S.C. TRANSURB S.A. prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Municipiului Vaslui, exercitând atribuțiile de autoritate tutelară.

6.Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local a fost stabilită prin contractul nr. 5152/19.01.2024 și este de 5 ani.

7.Flota de transport a societății TRANSURB S.A. are următoarea componență:

7.1.Autobuze: 9 autobuze de mare capacitate: **6** bucăți CITELIS respectiv **3** bucăți KAROSA;

7.2.Autobuze hibride: 8 autobuze hibride de mare capacitate: MERCEDES;

7.3.Troleibuze: 10 troleibuze: SOLARIS;

7.4.Autobuze de mică capacitate: 6 autobuze de mică capacitate (microbuze): 6 bucăți KARSAN;

7.5.Autocare: un autocar: IVECO.

8. În anul 2023 s-au achiziționat un număr de 10 troleibuze Solaris prezentate mai jos.

1.	Troleibuz	VS501	2023	Functional	Electric	
2.	Troleibuz	VS502	2023	Functional	Electric	
3.	Troleibuz	VS503	2023	Functional	Electric	
4.	Troleibuz	VS504	2023	Functional	Electric	
5.	Troleibuz	VS505	2023	Functional	Electric	
6.	Troleibuz	VS506	2023	Functional	Electric	
7.	Troleibuz	VS507	2023	Functional	Electric	
8.	Troleibuz	VS508	2023	Functional	Electric	
9.	Troleibuz	VS509	2023	Functional	Electric	
10.	Troleibuz	VS510	2023	Functional	Electric	

9.În cursul anului 2026 vor fi achiziționate un număr de 13 autobuze electrice de către U.A.T. Municipiul Vaslui, ca membru asociat al asociației de dezvoltare intercomunitară.

.



CAPITOLUL V - ANALIZA S.W.O.T.

1. Punctele tari și punctele slabe, riscurile precum și oportunitățile identificate în urma analizei diagnostic în vederea participării la strategia de dezvoltare a unei asociații de intercomunitară privind sistemul de transport multimodal, multioperator și multipolar public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației reprezentând un pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale sunt prezentate în continuare.

2. Metoda de analiză folosită în acest sens este cea denumită generic S.W.O.T., ce reprezintă acronimul cuvintelor Strengths (forte, puncte forte), Weaknesses (slăbiciuni, puncte slabe), Opportunities (oportunități, șanse) și Threats (amenințări). Primele două privesc operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat și reflectă situația acesteia, iar ultimele două se referă la mediul social și economic oglindind impactul acestuia asupra activității acesteia.

Oportunități

1. Societatea TRANSURB S.A. este cel mai important prestator de servicii de transport public de persoane din U.A.T. Municipiul Vaslui, atât prin capacitatea oferită, dar și avându-se în vedere aria de deservire a serviciului și poziția pe piața specifică oferind soluții optime de mobilitate.

2. Societatea TRANSURB S.A. deține licențele și autorizațiile necesare pentru efectuarea serviciului de transport public de călători prin curse regulate și curse speciale. Autobuzele de mare și de mică capacitate (microbuzele) sunt clasificate după prevederile legale în vigoare.

3. Societatea TRANSURB S.A. deține următoarele autorizații de funcționare:

3.1. Pentru operator de transport rutier: **licența nr. 1061555;**

3.2. Pentru transportator autorizat: Autorizația de transport nr. 22400/15.07.2008;

3.3. Pentru atelierele de întreținere și reparații autorizație de mediu: nr. 107/09.09.2022;

3.4. Pentru atelierele de întreținere și reparații autorizație R.A.R.: nr. 26094/14.05.2021.

4. Participarea societății TRANSURB S.A. la dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local de persoane ca prestator de servicii conduce la asigurarea unui serviciu de mobilitate atractiv pentru utilizatorii transportului public, oferind soluții optime de mobilitate.

5. Societatea TRANSURB S.A. poate participa la dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multimodal care să cuprindă mai multe moduri de transport:



transportul cu troleibuz, transportul cu autobuz și transportul metropolitan.

6. Societatea TRANSURB S.A. se implică direct în organizarea unor campanii de conștientizare a populației, care să vizeze dezvoltarea unui transport public de persoane local durabil.

7. Societatea TRANSURB S.A. participă direct la creșterea serviciului de mobilitate a populației respectiv atragerea unui număr mai mare de călători, reducând astfel transportul individual cu autovehicule proprii;

8. Societatea TRANSURB S.A. contribuie la extinderea infrastructurii tehnico edilitare a sistemului de transport prin suport tehnic acordat autorităților administrației publice locale.

9. Societatea TRANSURB S.A. poate propune asigurarea unui sistem de semaforizare și crearea unor benzi dedicate transportului public, care să asigure un trafic fluent și asigurarea prioritizării transportului public local de persoane, față de traficul general.

10. Societatea TRANSURB S.A. are posibilitatea accesării fondurilor furnizate de UE pentru dezvoltarea infrastructurii tehnico edilitare de transport a sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate, alături de autoritățile administrației publice locale.

11. Societatea TRANSURB S.A. se implică în creșterea numărului de utilizatori de servicii de transport public local de persoane, prin punerea în aplicare a planului de mobilitate la nivel de aglomerație urbană a U.A.T. Municipiul Vaslui.

12. Societatea TRANSURB S.A. urmărește riguros reducerea nivelului de zgomot și de emisii poluante prin ecologizarea și modernizarea sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate.

13. Societatea TRANSURB S.A. conduce campania de promovare a unui transport public local de persoane atractiv și durabil.

14. Societatea TRANSURB S.A. promovează campanii de educare a populației și promovarea utilizării sistematice a transportului public local de persoane pentru deplasarea către activități profesionale (serviciu, școlar, etc.) ca alternativă la mijloacele proprii de transport.

15. Societatea TRANSURB S.A. poate proceda la înființarea și dezvoltarea unui serviciu de marketing pentru transportul public local de persoane (abordarea unei noi politici tarifare) pentru consolidarea fidelității utilizatorilor.

16. Societatea TRANSURB S.A. poate sprijinii și asigura suport tehnic pentru promovarea sistemelor de transport inteligente prin introducerea unui sistem de transport public local de persoane prin curse regulate integrat și a unui sistem de e-ticketing integrat (plata titlurilor de



călătorie online și pe bază de card bancar sau telefon).

17.Societatea TRANSURB S.A. poate sprijinii și asigura suport tehnic pentru modernizarea și utilizarea sistemelor inteligente de transport pentru activitățile conexe care susțin serviciul de mobilitate.

18.Societatea TRANSURB S.A. poate asigura creșterea numărului traseelor pe care să se efectueze transportul public local de persoane dezvoltând o rețea de transport care să cuprindă și zonele neacoperite sau zone cu o frecvență scăzută.

19.Societatea TRANSURB S.A. poate sprijinii și asigura suport tehnic pentru implementarea unui sistem de management al traficului care să asigure prioritizarea mijloacelor de transport public asigurând benzi dedicate acestora care duc la creșterea vitezei comerciale sporind atractivitatea transportului de la o destinație la alta.

20.Societatea TRANSURB S.A. va promova campania de amplasarea unor hărți explicative cu traseele și orarul mijloacelor de transport pentru activitatea transportului public de persoane, în toate stațiile mijloacelor de transport public, utilizând inclusiv sisteme inteligente în transportul public local respectiv hărți explicative cu punctele de transbordare cu alte moduri de transport către zone de interes general sau turistic.

21.Societatea TRANSURB S.A. poate promova îmbunătățirea informării și comunicării către utilizatorii sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate.

22.Societatea TRANSURB S.A. va sprijinii și contribui prin asigurarea de suport tehnic la reabilitarea infrastructurii tehnico edilitare destinate sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate.

23.Societatea TRANSURB S.A. participă în mod direct la elaborarea unor planuri de investiții care să vizeze soluții de eficientizare a serviciului de transport public local de persoane.

24.Societatea TRANSURB S.A. poate promova, sprijinii și asigura suport tehnic pentru trecerea la un transport de tip ecologic prin investiții în infrastructura tehnico edilitară respectiv mijloace de transport nepoluante respectiv extinderea rețelei de transport cu troleibuze și autobuze electrice de mică și mare capacitate.

25.Societatea TRANSURB S.A. poate promova campanii de conștientizare a persoanelor din comunitățile locale care să vizeze: impactul emisiilor de gaze cu efect de seră asupra schimbărilor climatice respectiv impactul pozitiv al modernizării sistemului de transport, asupra sănătății persoanelor.



26. Societatea TRANSURB S.A. poate sprijinii și implementa dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multimodal într-un echilibru care să conducă la un transport public compensat care să respecte principiile de eficacitate, economicitate și eficiență a fondurilor publice.

27. Societatea TRANSURB S.A. poate participa la dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multimodal care să cuprindă o rețea de transport public principală cu legături directe între comunitățile locale respectiv o rețea de transport secundară care se va dezvolta la nivelul comunităților locale, care poate fi implementat la nivel de aglomerație urbană U.A.T. Municipiul Vaslui cu centrul în polul de creștere principal Municipiul Vaslui asigurând un serviciu de mobilitate atractiv și calitativ la nivelul U.A.T. Județul Vaslui și chiar regional.

28. Societatea TRANSURB S.A. poate sprijinii oportunitatea de a realiza în prima fază a unui planificator de călătorie local la nivelul aglomerației urbane U.A.T. Municipiul Vaslui, ulterior extins la nivelul județului, cu centrul în polul de creștere principal U.A.T. Municipiul Vaslui.

29. Societatea TRANSURB S.A. având calitatea de operator intern poate beneficia de legislația în vigoare de atribuirea directă a serviciului de transport public local.

30. Societatea TRANSURB S.A. promovează prin activitățile pe care le desfășoară un sistem de transport public local de persoane prin curse regulate atractiv și durabil.

Riscuri.

1. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui cunoaște riscurile la care sunt expuși operatorii de transport / transportatorii autorizați indiferent de tipul capitalului social deținut, care sunt de ordin administrativ atât în planul acționariatului cât și al managementului. Schimbările la acest nivel, nefiind de dorit, pentru a se continua politica de consolidare a poziției societății TRANSURB S.A. pe piața transportului public local de persoane, în aglomerația urbană U.A.T. Municipiul Vaslui.

2. Riscurile care pot apărea sunt și cele de ordin legislativ, reglementările din ce în ce mai stricte din domeniul transporturilor care supune acționariatul unei presiuni continue privind modul susținut de finanțare a sistemului de transport.

3. Riscul reducerii locurilor de muncă are drept consecință scăderea numărului de utilizatori ai serviciului de transport public local de persoane.



4. Riscul reducerii vitezelor comerciale în transportul public local de persoane datorită lipsei benzilor dedicate mijloacelor de transport respectiv ca o consecință a deficitului de locuri de parcare.
5. Riscul poluării excesive datorată intensificării traficului individual și cel de tranzit indiferent de scop, pe teritoriul U.A.T.-urilor componente a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.
6. Riscul scăderii numărului de utilizatori în cazul în care transportul public local de persoane nu devine atractiv și nu oferă condiții de siguranță și securitate a utilizatorului în planificarea călătoriilor respectiv asigurarea unor frecvențe optime a mijloacelor de transport pentru întreaga rețea de transport public local de persoane.
7. Riscul existenței unui segment de piață prestabilit, fără posibilități mari de extindere, cazul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.
8. Riscul lipsei atractivității transportului public local de persoane are o consecință greu de imaginat cu privire la utilizarea transportului individual cu autovehicule proprii în continuă creștere.
9. Riscul crizei economice care va conduce la degradarea nivelului de trai respectiv creșterea utilizatorilor cu venituri reduse sau fără venituri care au pierdut locurile de muncă.
10. Riscul neaplicării dreptului exclusiv din contractul de servicii publice pentru societatea TRANSURB S.A. conduce la utilizarea infrastructurii tehnico edilitare de către alți operatori de transport de tranzit în aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, cazul stațiilor de transport public.
11. Riscul unor curse efectuate de anumiți transportatori rutieri în mod nelegal, fără forme legale, în și din aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.
12. Riscul creșterii gradului de poluare a aerului, a nivelului de zgomot și vibrații, în situația utilizării în continuare a autovehiculelor poluante în traficul general local sau de tranzit în aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.
13. Riscul creșterii emisiilor datorate traficului rutier care afectează solul și ecosistemele, prin



emisiile de noxe în atmosferă, provocate de procesele de combustie.

14. Riscul deteriorării stării de sănătate a populației din comunitățile locale deservite.

Puncte tari.

1. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate verifica în mod direct experiența operatorilor de transport rutier / transportatori autorizați în domeniul transportului public local de persoane, tradiția îndelungată în domeniul transportului de persoane ce sunt două aspecte definitorii în prezenta analiză. Experiența societății TRANSURB S.A. în domeniul transportului public local de persoane respectiv percepția utilizatorilor referitoare la serviciile de transport prestate este influențată într-o mare măsură de reputația și de activitatea anterioară a acesteia. Renumele și reputația societății a câștigat încrederea utilizatorilor prin siguranță și seriozitate, astfel aceștia acordă credibilitate serviciul de transport, fără să aibă o atitudine de nesiguranță și o lipsă de securitate în mijloacele de transport sau în stațiile publice.

2. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui în calitate de autoritate tutelară poate supraveghea, organiza și controla direct impunând în mod imperativ funcționarea societății TRANSURB S.A. în conformitate cu legislația în vigoare privind: dreptul de funcționare, dreptul de administrare, dreptul social, dreptul comercial, dreptul mediului, dreptul muncii, dacă nu dețin sau dețin autorizațiile de funcționare emise de autoritățile publice abilitate, dacă nu dețin sau dețin licențe de transport, licențe de execuție traseu. autorizații de operator de transport rutier/transportator autorizat public de persoane.

3. Societatea TRANSURB S.A. prin sisteme inteligente de transport asigură corect capacitatea de transport prin flota mijloacelor de transport pusă la dispoziție și stabilește dacă este suficientă pentru deservirea călătorilor pe traseele care le deține în calitate de operator de transport rutier/transportator autorizat.

4. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui controlează în mod direct societatea TRANSURB S.A. dacă dispune de personal calificat, atestat profesional de organisme abilitate, capabili să presteze în condiții optime serviciile cuprinse în activitatea de bază, ceea ce face posibilă continuarea în condiții de profitabilitate activitatea economico financiară.



5. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui verifică în mod direct societatea TRANSURB S.A. privind stabilitatea personalului, fidelitatea și atașamentul față de aceștia respectiv nivelul de disciplină a muncii în rândul angajaților.
6. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui stabilește în baza atribuțiilor care îi revin conform legislației în vigoare standardul de calitate a serviciului de transport și nivelul tehnologic al sistemului de transport verificând în mod direct societatea TRANSURB S.A. dacă deține dotarea tehnică adecvată obiectului de activitate, ce asigură deservirea în condiții optime de exploatare tehnică și comercială a flotei de mijloace de transport.
7. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate asigura o piață restrânsă dar sigură pentru societatea TRANSURB S.A., o organizare eficientă a activității comerciale și a managementului acesteia recomandând direcții concrete pentru continuarea activității în condiții de profitabilitate. Societatea are o bună cunoaștere a fluenței utilizatorilor în aglomerația urbană U.A.T. Municipiul Vaslui, constituind un avantaj solid în vederea asigurării unui serviciu de mobilitate atractiv și de calitate.
8. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are o poziție strategică, fiind parte a polului de creștere a U.A.T. Municipiul Vaslui.
9. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, fiind parte a dezvoltării regionale, în contextul geopolitic internațional se află în zona de interes a comunităților locale, societatea TRANSURB S.A. asigurând acestora rezolvarea problemelor ce țin de serviciu de mobilitate în spațiul național, european și internațional.
10. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are acces direct la rețeaua regională și națională de transport rutier, respectiv la viitoarele autostrăzi.
11. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui este situată pe direcția unor artere rutiere naționale internaționale importante.
12. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui este situată pe traseul unei artere de comunicații feroviare importante care trece prin polul de creștere U.A.T. Municipiul Vaslui.
13. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan



Vaslui are autogară, care asigură puncte de transbordare importante inclusiv pentru rețeaua feroviară interjudețene pe traseul unei artere de comunicații feroviare importante respectiv magistrala feroviară București – Iași.

14.În aria de competență a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui sunt zone industriale de regulă plasate în afara zonelor rezidențiale. Are o poziție strategică, fiind punct de trecere spre zona de răsărit a Moldovei, situat la aproximativ 65 de km față de frontiera cu Republica Moldova.

15.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui deține cadrul legal de organizare, funcționare și control privind serviciul de transport public local de persoane, în calitate de autoritate tutelară și autoritate locală de transport.

16.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate atribui direct delegarea serviciului de transport public local de persoane către societatea TRANSURB S.A., fiind operator intern, având la bază Legea nr. 92/2007 privind transporturile, Legea nr. 51/2005 cu privire la serviciile comunitare și 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.

17.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are cadrul legal prin Legea nr. 92/2007 privind transporturile, Legea nr. 51/2005 cu privire la serviciile comunitare și a Regulamentul (CE) nr.1370/2007 privind acordarea de compensații pentru costurile suportate și/sau acordarea de drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, către operatorul intern societatea TRANSURB S.A..

18.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui prin Legea nr. 92/2007 privind transporturile, Legea nr. 51/2005 cu privire la serviciile comunitare are cadrul legal pentru acordarea de facilități pentru unele categorii de utilizatori ai transportului public pe care să le impună în contractul de servicii publice, societății TRANSURB S.A..

19.Societatea TRANSURB S.A. poate asigura serviciului de transport de persoane cu autobuze de mică și mare capacitate și troleibuze deținute ca flotă activă.

20.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are la dispoziție utilizarea punctelor de transbordare existente la nivelul asociației, rezolvând împreună cu societatea TRANSURB S.A. optimizarea rețelei de transport deservită.



21.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui verifică în mod direct autogăurile, autobazele, flota mijloacelor de transport, terenul și construcțiile în care se desfășoară activitățile necesare asigurării în condiții optime a sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate.

22.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui controlează nemijlocit sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu posibilitatea extinderii programului de circulației, prin modificare contractului de servicii publice.

23.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui sprijină în mod direct acordarea de compensații prin bugetele locale pentru utilizatorii care beneficiază de facilității, conform legislației în vigoare sau al Hotărârilor de Consiliul Local sau al Hotărârilor de Consiliul Județean.

24.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui sprijină extinderea sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate spre zonele neacoperite de rețeau de transport asigurând un serviciu de mobilitate atractiv și calitativ, cu ajutorul societății TRANSURB S.A. având o vastă expertiză în domeniul transporturilor de persoane.

25.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui prin prevederile Planului de mobilitate durabil va putea extinde aria de competență teritorială cu alte U.A.T. – uri învecinate prin facilitarea accesului tuturor persoanelor la locurile de muncă și la servicii, îmbunătățirea siguranței și securității, reducerea poluării, emisiilor de gaze cu efect de seră și consumului de energie, creșterea eficienței și eficacității costurilor pentru transportul de local de persoane și creșterea atractivității și calității mediului în aglomerația urbană U.A.T. Municipiul Vaslui.

26.Societatea TRANSURB S.A. se implică în mod direct la implementarea de soluții ecologice de mobilitate în siguranță și condiții de securitate și confort, prin dezvoltarea sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate de tip ecologic respectiv reabilitarea și extinderea acestuia.

27.Societatea TRANSURB S.A. adoptă și implementează normele care reglementează, la nivel internațional, activitățile de transport, care vor conduce la diminuarea impactului acestora asupra calității mediului și va potența creșterea securității acestuia.



28.Societatea TRANURB S.A. poate asigura capacitatea necesară de transport prin flota mijloacelor de transport deținută la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

29.Societatea TRANSURB S.A. este cel mai important prestator de servicii și operator tradițional în activitatea de transport local de persoane de transport public local la nivelul aglomerației urbane U.A.T. Municipiul Vaslui, constituie avantaj solid în vederea delegării serviciului către societatea TRANSURB S.A.

30.Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui prin sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate, are acces direct la rețeaua națională de transport rutier (DN 24, DN 2F), DN 24: București – Iași, DN 2F: Vaslui – Bacău, DJ15D: Vaslui – Roman.

31.Societatea TRANSURB S.A. are experiența în prestarea serviciului de transport public de persoane din anul 1999.

32.Societatea TRANSURB S.A. utilizează punctul de transbordare intermodal de pe strada Decebal, construit cu finanțare din fonduri europene.

33.Societatea TRANSURB S.A. asigură transportul în U.A.T. Municipiul Vaslui și suburbiile Moara Greci, Reditu, Brodoc, Vișoara și Bahnari care conduc la sporirea utilizării serviciilor publice de transport local de către utilizatori.

34.Societatea TRANSURB S.A. participă activ la implementarea de soluții ecologice pentru serviciu de mobilitate în siguranță și condiții de securitate și confort a utilizatorului, prin utilizarea mijloacelor de transport nepoluante în dezvoltarea sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate de tip ecologic.

Puncte slabe

1.Societatea TRANSURB S.A. întâmpină greutăți în dezvoltarea segmentului de piață pe care sistemul de transport își desfășoară activitatea, segment bine delimitat, fără posibilități mari de extindere.

2.Societatea TRANSURB S.A. nu deține resursele financiare necesare dezvoltării și modernizării flotei de mijloacele de transport, a infrastructuri tehnico edilitare la nivelul asociației, acestea fiind insuficiente și la nivelul bugetelor comunităților locale, având în vedere volumul extrem de ridicat de fonduri necesare pentru achiziționarea de capacități noi de



transport și alte mijloace care intră în componența sistemului de transport.

3. Condiții de trafic necorespunzătoare datorită traficului general din rețeaua de transport, a transportului public județean și interjudețean, a traficului greu ocazional și a infrastructurii tehnico-edilitare învechite și insuficient dezvoltate.

4. Circulație îngreunată în unele zone, cauzată de numărul mare de autovehicule, a arhitecturii tramei stradale a U.A.T.-urilor membre asociate.

5. Inexistența mai multor puncte de transbordare la nivelul polului de creștere pentru sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate, de tip multimodal sau interconectare cu alte sisteme de transport. Stațiile publice care asigură transbordarea nu sunt amenajate corespunzător, iar altele nu există deloc.

6. Lipsa agenților economici din zonele industriale tradiționale implicit lipsa locurilor de muncă respectiv încetarea activității unor societăți cu un număr mare de angajați care erau utilizatori ai sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate.

7. Transportul public de persoane actual se desfășoară pe o rețea de transport care nu asigură toate cerințele serviciului de mobilitate din partea utilizatorilor.

8. Lipsa campaniilor de conștientizare a populației locale, care să vizeze dezvoltarea unui sistem de transport public local de persoane prin curse regulate durabil.

9. Imposibilitatea stabilirii unor trasee pentru mijloacele de transport public, în vederea asigurării anumitor cerințe a serviciului de mobilitate pentru utilizatori, din cauza arhitecturii tramei stradale la nivelul comunităților locale membre asociate și a așezării geografice (străzi înguste, imposibilitatea întoarcerii mijloacelor de transport).

10. Limitarea rețelei de transport din cauza așezării geografice și a infrastructurii insuficient dezvoltate.

11. Uzura fizică și morală accentuată a unor mijloace de transport public respectiv echipamente și tehnologii uzate fizic și moral.

12. Costuri mari de exploatare și întreținere a flotei de mijloacelor de transport pentru asigurarea serviciului de mobilitate, necesită cheltuieli suplimentare pentru siguranța, securitatea și confortul utilizatorilor.

13. În ceea ce privește aspectul de mediu se poate invoca lipsa resurselor umane calificate și insuficiența furnizorilor și a partenerilor experimentați, care pot genera costuri de dezvoltare ridicate.



14.În concluzie este un avantaj pentru sistemul de transport public local de persoane prin curse regulate, din perspectiva experienței dobândite a activității economico financiară și administrative, forma de atribuirea directă a contractului de servicii publice către societatea TRANSURB S.A. având calitatea de operator intern și care are capacitatea tehnică și financiară în a asigura continuitatea serviciului de transport public local de persoane respectiv în a participa la dezvoltarea acestuia, **soluția atribuirii directe fiind una fezabilă.**



CAPITOLUL VI - FEZABILITATEA DELEGĂRII GESTIUNII.

VI.1. Fezabilitatea economico-financiară.

1. Prin delegarea gestiunii serviciului de transport public local de călători se urmărește ca tarifele practicate să mențină un raport calitate/preț care să reflecte costul efectiv al prestației. În același timp se urmărește menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract, astfel încât în momentul creării unui dezechilibru să se poată interveni, iar ajustările de tarife din motive obiective să poată fi efectuate. Politica tarifară aplicată prețurilor pentru titlurile de călătorii (bilete și abonamente) va trebui să se raporteze gradul de suportabilitate al utilizatorului transportului public local din aria teritorială a U.A.T. Vaslui respectând caracterul social și criteriul de bază al atractivității și anume **incluziunea socială**. **Caracterul social** al transportului public local impune menținerea unui echilibru în modul de repartizare a costurilor realizate de către operatorul de transport, între utilizator și entitatea contractantă care asigură compensația în funcție de gradul de suportabilitate al populației din cadrul U.A.T. Vaslui.

2. Stabilirea, ajustarea, actualizarea tarifelor pentru serviciul de transport public local de călători efectuat prin curse regulate se realizează în conformitate cu Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272 / 12.12.2007 cu modificările și completările ulterioare pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

3. Modalitatea de gestiune directă pe o durată mai lungă permite realizarea de investiții de către operator care pot conduce la creșterea productivității muncii și scăderea prețurilor.

Eficientizarea utilizării fondurilor publice.

1. S.C. TRANSURB S.A. poate face față necesităților de transport ale utilizatorilor, având în vedere că:

1.1. Are norme de consum bine stabilite cu respectarea programelor de mentenanță pentru bunurile de retur, de preluare și cele proprii, comportându-se ca un bun proprietar în exploatarea tehnică și comercială a acestora.

1.2. Are un colectiv tehnic capabil să gestioneze proiecte investiționale atribuite societății.



1.3. Deține certificări pentru sistemul de calitate cu preocupare de menținere a standardelor de sănătate și securitate în muncă, mediu și chiar pentru responsabilitate socială.

1.4. Are dezvoltat un sistem de control intern managerial al societății cu programe anuale de dezvoltare a acestuia.

1.5. Puterea de cumpărare a populației este scăzută, suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condițiile transferului la un operator de transport rutier/transportator autorizat cu capital mixt sau privat care urmărește maximizarea profitului. Nu există în regiune operator economic care să îndeplinească cerința de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport local cu troleibuzul, iar pentru acei operatori economici care prestează un asemenea serviciu (toți sunt operatori cu capital de stat care nu au dreptul de a presta transportul în alte comunități, deoarece au contracte în derulare în calitate de operatori interni) nu le este permis participarea la o selecție competitivă de atribuirea a prezentului contract de servicii publice.

1.6. Pentru alți operatori economici din afara regiunii, costurile operaționale cu sistemul de transport public local cu troleibuzul și autobuzul ar fi mult mai mari decât cele oferite de către societatea TRANSURB S.A.. Alegerea unei astfel de soluții ar duce la creșterea cheltuielilor eligibile peste valorile realizate de către societatea TRANSURB S.A., ca operator intern, cu sediul în U.A.T. Municipiul Vaslui.

1.7. Transportul de persoane, are un caracter social și nu unul comercial fiind o activitate socială, care este necesar a fi compensată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil, nu pot fi suportate de utilizatori, costurile înregistrând valori mari.

VI.2. Fezabilitatea fiscală.

1. Unul dintre cele mai importante motive ale delegării gestiunii prin atribuire directă către operatorul intern societatea TRANSURB S.A. cu acționar unic U.A.T. Municipiul Vaslui, având sediul în Municipiul Vaslui este cel de natură fiscală, acesta fiind cel mai mare contribuabil la bugetul de stat și local, cel mai mare angajator legal, incomparabil cu alți transportatori privați care circulă în regim comercial și recurg la diverse metode de a maximiza profitabilitatea activității de transport public de persoane.

2. Compensația reprezintă acele compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în



aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.

3.Compensația acordată este complementară efectului financiar net ca sumă a efectelor financiare, pozitive sau negative, ale conformării operatorului cu obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea obligației de serviciu public suportate de operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia.

4.Entitatea 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) ofertat/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.

5.Sumele aferente compensației se prevăd în bugetele locale ale membrilor asociați în Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui și se estimează anual de către entitatea contractantă potrivit formulei (conform Ordin ANRSC 131/1401/2019):

Canuală= $(T_{cm} - T_c) \times N$ estimat căl, unde:

Canuală[lei]- reprezintă compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului,

T_{cm} [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, ofertat și fundamentat de către operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, T_c (lei/călătorie)– tariful de călătorie, impus de entitatea contractantă pe criterii sociale,

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

Compensația lunară plătită operatorului se calculează după următoarea formulă:

$C_{lunară} = CE + Pr - V$, unde:

$C_{lunară}$ (lei) – reprezintă compensația lunară plătită operatorului,

CE (lei)– total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de operator pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute și 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,

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.

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.

6.Politica tarifară și tarifele pentru titlurile de călătorie sunt aprobate de către U.A.T. – urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară prin Hotărâre ale Consiliului Local și se va vota ulterior în baza mandatului primit de către reprezentantul în A.G.A. a asociației.

7.Indicatorul de exploatare tehnică la care se raportează modul de calcul a compensației și se repartizează veniturile din titlurile de călătorie la nivelul rețelei de transport este Kilometru, pentru fiecare U.A.T. membru asociat după cum urmează:

7.1.Defalcarea veniturilor obținute din vânzarea titlurilor de călătorie la nivelul rețelei de transport pentru modurile de transport cu troleibuz și autobuz se face folosind o cheie de repartizare în funcție de ponderea numărului de kilometri realizați în limita administrativă a fiecărui U.A.T. membru asociat din total kilometri realizați pe întreaga rețea de transport, urmând ca procentul rezultat să fie aplicat pentru repartizarea veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie.

7.2.Se va întocmi o fișă de identificare pentru fiecare traseu al rețelei de transport în aria de competență teritorială a asociației care va stabili numărul de km rulați pe teritoriu fiecărui U.A.T. membru asociat.

7.3.Cheltuielile eligibile se vor stabili în funcție de numărul de kilometri rulați și costul unitar lei/km pentru fiecare mod de transport și vor fi alocate fiecărui U.A.T. membru asociat.

7.4.Compensația pentru fiecare U.A.T. membru asociat se va calcula în funcție de cheltuielile eligibile și veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie alocate, conform unei proceduri operaționale aprobate. Costul unitar lei/km va fi aprobat de către U.A.T. -urile membre asociate ale asociației de dezvoltare intercomunitară prin Hotărâre ale Consiliului Local și se va vota ulterior în baza mandatului primit de către reprezentantul în A.G.A. al asociației.



VI.3. Fezabilitatea de ordin social.

1. Delegarea serviciului prin atribuire directă societății TRANSURB S.A., având calitatea de operator intern, al cărui acționar unic este U.A.T. Municipiul Vaslui și stabilirea unei relații contractuale cu acesta determină conștientizarea acestuia despre necesitatea executării unui transport sigur și de calitate, cel puțin la un nivel de performanță impus prin contractul de delegare a gestiunii.

2. Societatea TRANSURB S.A. și Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, prin programele de protecție sociale proprii, pot extinde facilitățile pentru transport acordate anumitor categorii sociale. De asemenea, în funcție de disponibilitățile financiare, asociația poate susține cheltuielile de exploatare ale operatorului de transport, astfel încât tariful practicat să fie unul suportabil de călători, avându-se în vedere puterea de cumpărare a acestora. Oportunitatea delegării este fundamentată de o serie de schimbări care s-au petrecut în ultimii ani în diverse direcții:

2.1. În structura categoriilor sociale care folosesc rețeau de transport.

2.2. Datorită schimbărilor economice ca urmare a creării de noi locuri de muncă, altele decât cele existente din anul 1990.

2.3. Posibilitatea asigurării de facilități (gratuități și reduceri) pentru categoriile sociale defavorizate.

2.4. Trecerea de la o activitate economico financiară a societății TRANSURB S.A. pe baza optimizării și rentabilității la o activitate pe bază de profit.

VI.4. Protecția mediului.

1. Există preocuparea ca prestarea serviciului să fie executată într-un mediu sănătos din punct de vedere al poluării fonice, noxe și vibrații. Indicatorii de mediu fac parte din categoria de criterii obligatorii pentru societatea TRANSURB S.A..

2. Societatea TRANSURB S.A a implementat și dezvoltă în permanență standardul care reglementează protecția mediului.

3. Societatea TRANSURB S.A. a elaborat programe pentru protecția mediului privind întreținerea spațiilor administrative și de producție ale societății.

4. Societatea TRANSURB S.A. prin compartimentul de achiziții a introdus criterii de mediu pentru achizițiile de piese de schimb și materiale de tip ecologic.



CAPITOLUL VII - NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI.

1. Redevența este obligația de plată calculată anual și stabilită în sarcina operatorului de transport în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor de retur puse la dispoziție de către membrele asociate în cadrul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

2. Contractul de servicii publice nr. 5152/19.01.2024, încheiat de către U.A.T. Municipiul Vaslui și societatea TRANSURB S.A prevede o redevență în valoare de 36.286,12 Lei .

3. În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor de retur puse la dispoziție de către membrele asociate în cadrul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, se recomandă ca operatorul să plătească entității contractante, conform prevederilor Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență, calculată anual pe toată durata contractului, cu un procent în limită maximă de 0,03% din totalul valorii rămase de amortizat a bunurilor patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico-edilitară) puse la dispoziția operatorului, ținând cont de gradul de sustenabilitate al populației și corelat cu datele Institutului Național de Statistică.

4. Pe durata derulării contractului de servicii publice, părțile vor proceda la actualizarea bunurilor de retur, în baza încheierii unui act adițional la contract. Redevența se va calcula începând cu data semnării procesului verbal de predare primire a bunurilor de retur.

5. Bunurile de retur puse la dispoziție prin mandatarea asociației de către membrele U.A.T. asociate către operatorul de transport/transportatorul autorizat în scopul executării contractului, sunt bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de operatorul de transport/transportatorul autorizat în conformitate cu programul de investiții al entității contractante și pentru care, la încetarea contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, membrilor asociate în cadrul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.



CAPITOLUL VIII - DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI.

1. Durata contractului privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane este reglementată de Legea nr. 92 / 2007 - Legea serviciilor de transport public local care prevede că (1) Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie 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, 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu, 5 ani pentru transportul fluvial, 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.

2. 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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE, prevede la aliniatul (24) că - în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament. La aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

3. Având în vedere structura flotei de mijloace de transport utilizate de către societatea TRANSURB S.A. pentru transportul public local de persoane, aceasta fiind compusă din autobuze de mare și mică capacitate respectiv troleibuze, durata contractului de delegare propusă este de 5 ani.



CAPITOLUL IX - ANALIZĂ COMPARATIVĂ PENTRU ALEGEREA MODULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI PREVĂZUT DE LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC DE PERSOANE.

1. Analiza comparativă a modului de atribuire al contractului de servicii publice pentru transportul local de persoane în aria de competență a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are la bază criterii administrative, procedurale, legale, sociale, mediu, durată, rezultatele și modul de atingere al obiectivelor impuse operatorului de transport rutier respectiv transportator autorizat.

2. Modurile de atribuire ale contractului de servicii publice abordează cele trei posibilități principale de atribuire și anume:

2.1. Varianta numărul 1 - Gestiune directă prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

2.2. Varianta numărul 2 - Gestiune delegată prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați.

2.3. Varianta numărul 3 - Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital de stat, privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă.

IX.1. Gestiune directă prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.



1. Sarcina de a satisface nevoile de transport public local de persoane în aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate fi efectuată de o autoritate locală înființată de aceasta, pe cont propriu, printr-un compartiment de specialitate, din cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, conform Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.
2. Gestiunea directă se realizează prin intermediul înființării serviciului de transport public local de persoane în cadrul structurii proprii a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, creat în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care deține un certificat de operator de transport rutier și autorizație de transport.
3. Activitatea din cadrul serviciului de transport public local de persoane înființat în cadrul structurii proprii a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui este tratat ca o linie bugetară distinctă în cadrul asociației, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public și cu implicații directe asupra cuantumului contribuției bugetare a fiecărui membru asociat.
4. Personalul angajat va face parte din structura organizatorică a serviciului de transport public local de persoane al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.
5. Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui este o persoană juridică de drept privat fără scop patrimonial și de utilitate publică care nu poate avea calitatea de operator economic conform legislației speciale naționale și comunitare de reglementare a transportului public local de persoane.
6. Potrivit legii 92/2007, în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale **își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local** și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.
7. Legea 51/2006 stipulează că - Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, **își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin** potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la



administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

8. Legea 92/2007 prevede că 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.

9. Aceeași formulare o regăsim și în cuprinsul legii 51/2006 care face referire la gestiunea direct - **Gestiunea directă** se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, **astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h),** fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.”

10. Așadar, cele două legi oferă o definiție similară a gestiunii directe, cu singura diferență că legea 51/2006 detaliază cu o referire la calitatea operatorului de drept public și privat prin care se realizează gestiunea direct a serviciilor de transport public, prin indicarea art. 2 lit. g), respective lit. h) și anume la litera **g) se prevede că** - operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice iar la litera h) operator regional - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației.

11. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin



înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

12.Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare;”

13.În contextul analizei din prezentul studiu este de direct interes referirea de la punctul lit. h), aplicabilă asociațiilor de dezvoltare intercomunitară. Se reține în acest sens calitatea de operator regional în vederea posibilității de gestiune directă a serviciului de transport public zonal de călători în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară.

14.În continuare, prezentăm în paralel, atât pentru legea 92/2007, cât și pentru legea 51/2006, referirile din cuprinsul lor la societățile care pot face obiectul gestiunii directe a serviciilor de transport public:

Legea 92/2007	Legea 51/2006
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;	a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) societăți reglementate de Legea 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	b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.



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.	

15. Reținem că legea 51/2006 face trimiterea la operatorul regional încă din alineatul (2) al art. 28 în care este definită gestiunea directă. În aceste condiții prevăzute de legiuitor, modalitatea prin care o asociație de dezvoltare intercomunitară poate realiza gestiunea directă a serviciului de transport public local (zonal) de călători este prin intermediul unui operator regional (situație stipulată clar și de legea 92/2007 cât și de legea 51/2006).

16. Legea 51/2006 detaliază în cuprinsul său condițiile care trebuie întrunite în mod concomitent în vederea încredințării unui operator de drept privat a gestiunii serviciilor de utilități publice prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii. Aceste condiții trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii cât și pe durata acestui contract:

16.1. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în **calitate de acționari/asociați ai operatorului regional**, prin intermediul asociației, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe.

16.2. Operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, **desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general** ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației.

16.3. Capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este **deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației**.

17. În continuare, Legea 92/2007 prevede că contractele de servicii publice încheiate în



modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pot fi contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) și c) (a se vedea tabelul anterior). Așadar, pentru operatorii regionali este necesară încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local (zonal).

18.La rândul său, legea 51/2005 prevede că - În cazul serviciului de transport public local de călători, **atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Ambele prevederi legale naționale invocă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.**

19.În temeiul Regulamentului(CE) nr. 1370/2007, prin - contract de servicii publice se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public, în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

19.1.Sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau

19.2.Care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau **încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern.**

20.Operatorii organizați ca servicii publice de interes local sau județean, cu personalitate juridică, sunt subiecte juridice de drept fiscal, sunt titulari ai codului unic de înregistrare fiscală și ai conturilor deschise la unitățile teritoriale ale trezoreriei sau la unitățile bancare și întocmesc, în condițiile legii, buget de venituri și cheltuieli și situații financiare anuale.

21.Potrivit legii 92/2007 se prevede că - 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.**

22.Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 **atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.**



23. Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că - **Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern**, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, **fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători**, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători **sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.** Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

23.1. În scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă **exercită controlul**, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, **nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii.**

23.2. Condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare **activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente**, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care **intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente.**

23.3. Fără a aduce atingere literei (b), **operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct**, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să



nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

23.4.În lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

23.5.Dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, **operatorul intern** trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.

24.Cu referire la punctul e), acesta este interzis de dreptul intern (legea 92/2007 referitor la gestiunea directă).

25.Reținem din aceste prevederi controlul exercitat asupra operatorului regional căruia i se atribuie în mod direct gestiunea serviciului, gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale, aria teritorială pe care trebuie să își desfășoare activitatea operatorul regional.

26.Celelalte articole din cuprinsul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 care fac referire la **atribuirea directă** a contractelor de servicii publice indică că aceasta se poate realiza, în condițiile în care dreptul intern nu o interzice, în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. De asemenea, aceste plafoane pot fi mărite la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul întreprinderilor mici și mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule.

27.De asemenea, atribuirea directă a contractelor de servicii publice este posibilă în spiritul celor stipulate de Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 ca și măsură de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui



contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

28.În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local trebuie:

28.1.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.

28.2.Să stabilească în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil.

28.3.Să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

29.Analizând situația transportului public la nivelul teritoriului unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, reiese că la ora actuală există un operator de transport deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, cazul societății TRANSURB S.A.

30.De reținut, de asemenea, că prestarea directă a serviciului public de transport local de persoane de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară nu este posibilă din două motive principale: nu este stipulată de dreptul intern (dreptul intern indică posibilitatea gestiunii directe în cazul unei asociații de dezvoltare intercomunitară doar prin încredințarea serviciului prin contract de delegare a gestiunii unui operator) iar asociația nu are calitatea de operator economic și nu va desfășura activități economice, fapt menționat în statutul cadru al asociației. De fapt cele două motive se reduc la unul singur dacă ținem cont de prevederile dreptului intern.

31.Avantaje:



31.1.Asociația își păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modalitatea de desfășurare a serviciului, deținând control și influență dominantă asupra operatorului în ce privește organizarea și funcționarea acestuia.

31.2.Nu este necesară realizarea procedurii de atribuire a serviciului public.

31.3.Din punct de vedere economic și financiar, avantajul prim rezidă din faptul că asociația va avea un control superior al costurilor iar acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se va realiza direct din bugetul acesteia.

32.Dezavantaje și riscuri

32.1.Demersurile și formalitățile legate de înființarea societății – operator regional implică o anumită perioadă de timp și implicarea de resurse umane.

32.2.Costurile legate de înființarea societății/operatorului regional.

32.3.Decizii asupra amplasării sediului în cadrul unei U.A.T. membru a asociației.

32.4.Este necesară autorizarea și licențierea operatorului de transport.

32.5.Punerea de acord asupra asigurării resurselor umane necesare funcționării societății/operatorului regional existând riscul unei competiții între U.A.T.-uri cu privire la ponderea resurselor umane pe care se dorește a fi încadrată din partea fiecărui U.A.T. membru.

32.6.Posibile dificultăți în gestionarea modului de acordare a diferențelor de tarif și a compensației pentru serviciu public mai ales în cazul în care operatorul regional va alege să desfășoare și alte activități conexe transportului public (atenție, atribuirea directă a gestiunii către acesta nu se face decât în condițiile în care acesta desfășoară cel puțin 80% din activități ca fiind obligație de serviciu public).

33.Participarea la capitalul social al unui operator existent deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară și încredințarea gestiunii serviciului către acest operator prezintă în situația de față un mare avantaj dar această modalitate neputând fi adoptată, așa cum s-a justificat anterior.

IX.1.1. Procedura de atribuire a serviciului public.

1.În cazul gestiunii directe, Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui își asumă direct prestarea serviciului de transport public local de persoane, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea,



coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

2. Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse serviciului de transport înființat se stabilesc prin actul de dispoziție internă care contravine legislației în vigoare cu privire la activitățile economice bazate pe profitabilitate.

3. Așadar, contractul este de delegare a gestiunii dar modalitatea de gestiune este directă pentru că asupra operatorului intern asociația de dezvoltare intercomunitară în calitate de entitate contractantă exercită controlul ca și cum ar exercita asupra propriei structuri având un nivel corespunzător de reprezentativitate în organele administrative, de conducere sau supraveghere, precum și influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale.

4. Operatorul intern se înființează prin hotărâre adoptată de către asociație și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea 31/1990 a societăților, republicată, la fel ca orice companie privată. Sarcinile îndeplinite de operatorul intern sunt finanțate din capitalurile sale proprii. U.A.T.-urile din cadrul asociației pot furniza active operatorului intern astfel încât acesta să poată îndeplini serviciul de transport.

IX.1.2. Procesul de selectare a operatorului de transport rutier/transportator autorizat.

1. Nu se organizează nici un proces de selecție a operatorului de transport rutier/transportator autorizat, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un serviciu de transport public de persoane înființat, revine Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, după cum rezultă din hotărârea internă și independentă a asociației.

2. Concluzie: nu este o soluție fezabilă pentru utilizarea gestiunii directe prin înființarea unui serviciu de transport public local de persoane în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, deoarece asociația nu poate avea calitatea de operator economic conform dreptului intern.



IX.2. Gestiune delegată prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați.

1. Sistemul de transport public de persoane și obligația de servicii aferentă acestuia pentru utilizatorii din aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate fi îndeplinit de asociație pentru situația în care acționează prin intermediul unei societăți comerciale în baza legii 31/1990 cu modificările și completările ulterioare.

2. S.C. TRANSURB S.A. s-a înființat prin Hotărâre adoptată de către Autoritatea deliberativă a U.A.T. Municipiul Vaslui prin Consiliul Local al Municipiului Vaslui, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale având capital integral aparținând U.A.T. Municipiul Vaslui.

3. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, prin mandat acordat Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui pot încredința unui operator economic de drept privat gestiunea delegată a 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:

3.1. Deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului;

3.2. 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;

3.3. Capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

3.4. Obligațiile de serviciu ale societății comerciale sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Membrii asociați ai Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui pot asigura și furniza active operatorului intern, astfel încât acesta să poată îndeplini sarcinile atribuite.

3.5. Activitatea din cadrul societății comerciale are autonomie administrativă și financiară. În cazul în care societatea comercială efectuează și alte activități, care nu sunt legate de obligația



de serviciu public, acele alte activități trebuie să fie organizate prin separarea în contabilitate, astfel încât să poată fi ușor identificate în vederea calcului compensației acordate pentru serviciul public.

4. Societățile comerciale astfel înființate sunt declarate prin **efectul legii 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. Societatea comercială 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 societate comercială cu capital privat sau mixt caz în care participarea la capitalul social este sub cea prevăzută de lege pentru U.A.T.-uri ca acționari sau asociați.

5. Legea 92/2007 indică faptul că în cazul societăților înființate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară li se poate delega gestiunea serviciului de transport public local direct, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii, cu condiția ca acestea să fie operatori de transport rutier autorizați, deținători ai licențelor eliberate în condițiile legii, autorizația de transport fiind eliberată de către autoritatea locală de transport a asociației de dezvoltare intercomunitară.

IX.2.1.Procedura de atribuire a serviciului public.

1. Conform Legii nr. 51/2006, contractul de servicii publice se atribuie unei societăți comerciale nou înființate 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 în limita prevăzută de lege de către autoritatea publică. Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei societăți comerciale prin contractul de servicii publice reprezentat de contractul de delegare a gestiunii, conform Legii nr. 92/2007 privind transportul public local și se aprobă de către Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

2. 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 *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 *plus* Un profit rezonabil.

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

IX.2.2. Procesul de selectare a operatorului de transport rutier/transportator autorizat.

1.Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în 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, 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 un membru sau mai mulți membrii asociați în cadrul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui **să aibă controlul integral.**

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

3.De asemenea, contractul de servicii publice reprezentat de contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit conform legii nr. 92/2007 privind transportul public local respectiv legii nr. 51/2006, care prevede următoarele:

3.1.Operatorul de transport rutier/transportator autorizat public local este înființat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local;

3.2.Autoritatea publică va fi unicul acționar / asociat al Operatorului de transport

3.3.Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului de transport rutier/transportator autorizat (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:



3.3.1. Gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere.

3.3.2. Dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății.

3.3.3. Participarea la capitalul social este 100%.

3.3.4. Influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății. Aceste obligații sunt conforme și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

4. Concluzie: este o soluție fezabilă pentru utilizarea Gestunii delegată prin înființarea / existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați.

IX.3. Gestione delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital de stat, privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă.

1. O autoritate deliberativă a administrației publice locale prin mandat acordat Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui poate încredința îndeplinirea atribuțiilor sale unei entități care nu are calitatea de operator intern. O astfel de entitate poate fi o societate conform Legii 31/1990, cu modificările și completările ulterioare, având capital privat sau mixt cu mențiunea precizată anterior sau o societate comercială aparținând unui membru sau a mai multor membrii asociați în Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui dar care nu a făcut obiectul unei atribuirii directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

2. Atribuțiile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, iar în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

3. Obligația de serviciu public este efectuată de un operator de transport rutier/transportator autorizat cu capital privat sau mixt sunt finanțate din capitalurile proprii ale societății comerciale respective. Membrii asociați în Asociația de dezvoltare intercomunitară de



transport public local Transport Metropolitan Vaslui pot furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini obligația de servicii public.

4.Gestiunea delegată este forma de atribuire prin delegare de gestiune a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

5.Față de gestiunea directă există diferențe majore din punct de vedere managerial:

5.1.În cazul gestiunii delegate încetarea apartenenței la structura administrației locale marchează un grad de autonomie sporit față de autoritatea care a decis delegarea.

5.2.Societate devine independentă economic **în calitate de comerciant.**

5.3.Ca formă de conducere:

5.3.1.Forma de conducere care exercită **administrarea** este la nivelul asociației și își gestionează portofoliul propriu.

5.3.2.Forma de conducere care **exploatează** este societatea de transport care valorifică patrimoniul pus la dispoziție.

5.4.Din punct de vedere operațional acest ultim aspect trebuie interpretat astfel:

5.4.1.Administrarea implică fixarea anticipată a căilor (modalităților, mijloacelor).

5.4.2.Exploatarea implică fixarea anticipată a obiectivelor (scopurilor, rezultatelor).

6.Legea 92/2007 cu referire la **gestiunea delegată** precizează că aceasta se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Potrivit aceleiași legi, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate de Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, se stabilește de către asociațiile de dezvoltare intercomunitară 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.

7. Potrivit Legii 51/2006 gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în **care asociațiile de dezvoltare intercomunitară** având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

8. Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de servicii de utilități publice, denumit și operatori - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice) care pot fi:

8.1. Societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;

8.2. Societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

8.3. 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. Am menționat acest caz pentru a sublinia exact ce prevede legea, **dar această situație este aplicabilă în cazul de față, dat fiind că la nivelul UAT-urilor din cadrul asociației există la ora actuală societate cu capital social integral public care să poată participa la o eventuală procedură de atribuire. Cu atât mai mult în acest caz societate a avut anterior un contract de delegare a gestiunii serviciului atribuit în mod direct.**



9.Conform legii 51/2006 se prevede că - În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:

9.1.Modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii.

9.2.Calitatea serviciilor furnizate/prestate.

9.3.Indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate.

9.4.Modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice.

9.5.Modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

10.Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, 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/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.

11.Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

12.Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit de caietul de sarcini și regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.



13. Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe **principii concurențiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive**. În acest sens sunt și dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, care prevede că - În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament. Această idee este întărită în art.5 alin (3) din Regulament prin care se prevede 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), (5) și (6).**

14. 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 pre selecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

15. Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar(entitatea contractantă), după caz, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

16. Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea menționate anterior. În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit.

17. Din punctul de vedere al gestiunii delegate, există varianta delegării de gestiune către un operator extern, o societate cu capital de stat, privat sau mixt.



18. Delegarea gestiunii serviciului către un operator extern are avantaje și dezavantaje:

18.1. Avantajele se referă la procedura de atribuire care se realizează pe principii competitive;

18.2. Dezavantajele și riscurile se referă la:

18.2.1. Există riscul major ca la nivel regional **să nu existe un operator de transport /** transportator autorizat care să dispună de dotările necesare prestării serviciului de transport public local și astfel nu se va putea asigura un transport modern și ecologic, așa cum este prevăzut în documentele strategice (PMUD, strategie).

18.2.2. Procedura competitivă de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public poate dura și până la 6 luni, incluzând pregătirea documentației de atribuire, timpul necesar desfășurării procedurii, eventualele contestații.

18.2.3. Resurse suplimentare implicate în pregătirea documentației de atribuire în vederea atribuirii contractului de delegare a gestiunii.

IX.3.1. Procedura de atribuire a serviciului public.

1. Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui dar care trebuie să probeze capacitatea de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport public de persoane, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

2. Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la utilizatori și/sau în schimbul unei compensații pentru realizarea obligației de serviciu public. Operatorul Privat se selectează pe baza unei licitații organizată de către Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui responsabilă.

IX.3.2. Procesul de selectare a operatorului de transport rutier/transportator autorizat.

1. 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 că o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență:

1.1. O măsură sub forma unei atribuirii directe.



1.2. Un acord de prelungire a contractului de servicii publice existent.

1.3. O cerință impusă operatorului de transport rutier/transportor autorizat de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia).

2. Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

3. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000,000 de Euro și, respectiv, la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

4. 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

5. Concluzie: nu este o soluție fezabilă gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital de stat, privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă atâta timp cât un membru asociat în cadrul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui are înființat un operator de transport rutier/transportator autorizat, cazul societății TRANSURB S.A. care îndeplinește calitatea de operator intern, conform legislație comunitare și naționale și beneficiind de dreptul de încheia contractul de servicii publice prin atribuire directă cu Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui. .



IX.4. Analiza comparativă a celor trei variante prezentate.

1.Cele trei variante prezentate mai sus vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

1.1.Administrativ și procedural.

1.2.Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarificare; cost/km).

1.3.Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută).

1.4.Social (călători deserviți; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități).

IX.4.1. Criteriul Administrativ și procedural.

1.Varianta de Gestiune Directă prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

1.1.U.A.T -rile membre în asociației vor trebuie să adopte Hotărâri de Consiliul Local de aprobare a modalității de gestiune și să încredințeze mandat special pentru reprezentanți acestora în Adunarea Generală a Asociațiilor să voteze în acest sens.

1.2.**Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui** prin Hotărâre aprobă modalitatea de gestiune direct a serviciului public de transport public local și înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta în cont propriu respectiv varianta delegată în aria de competență teritorială a asociației, a Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și a Caietului de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a asociației.

1.3.Conform Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare privind transportul în cont propriu, a Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.



51/2006, cu modificările și completările ulterioare, a Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, 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 Ordinului nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor cadru de stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordinului nr. 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul – cadru utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în unitățile administrative teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, ale Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare “Regulamentul (CE) 1370/2007”; Comunicarea Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01, ale Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru **exercitarea ocupației de operator de transport rutier, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu completările și modificările ulterioare**, ale Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare cu completările și modificările ulterioare, ale Ordinului nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare, ale Ordonanței de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de **autorizare a autorităților de autorizare** pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a **autorizațiilor de transport** în domeniul serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare, ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale cu completările și modificările ulterioare, ale Legii nr. 287/2009 privind Codul civil cu completările și modificările ulterioare, ale Ordonanței de



Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare Asociația ar trebuie procedural să adopte hotărâri cu privire la:

1.3.1. Aprobarea înființării serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației.

1.3.2. Aprobarea înființării autorității de autorizare ca autoritate locală de transport în cadrul aparatului tehnic al asociației

1.3.3. Aprobarea înființării operatorului de transport rutier și a transportatoului autorizat pentru serviciul de transport public local de persoane în varianta cont propriu și varianta delegate în aria de competență teritorială a asociației.

1.3.4. Aprobarea în cadrul aparatului tehnic al asociației de compartimente specifice obținerii licenței de operator de transport rutier respectiv a autorizației de transportator autorizat și înființarea compartimentului de transport cu rol de autoritate locală prin modificarea organigramei asociației în acest sens.

1.3.5. Aprobarea statului de funcții în baza organigramei și angajarea de personal specific și suficient pentru îndeplinirea obligației de serviciu în calitate de operator de transport rutier respectiv de transportator autorizat, în vederea funcționării serviciului de transport.

1.3.6. Aprobarea dezvoltării rețelei de transport prin primirea de noi membrii în asociație , presupune și un număr de personal în permanentă creștere la operator de transport rutier respectiv transportatoul autorizat în funcție de sarcinile încredințate.

1.4. Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui este o persoană juridică de drept privat fără scop patrimonial și de utilitate publică prin efectul legii.

1.5. Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui nu poate avea calitatea de operator economic conform legislației în vigoare. Licențierea ca operator de transport rutier și autorizarea ca transportator autorizat presupune desfășurarea de activități economice și comerciale care contravin scopului și obiectivelor stabilite statutar pentru asociație.

1.6. Posibile avantaje:

1.6.1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului de transport conform legislației pentru achizițiile publice de servicii.



1.6.2. Asociația ar deține control direct asupra sistemului de transport, existând un raport direct de subordonare a operatorului de transport rutier și a transportatorului autorizat.

1.7. Posibile dezavantaje:

1.7.1. Costuri suplimentare directe pentru operaționalizarea sistemului de transport cu influențe semnificative asupra execuției bugetare a asociației.

1.7.2. Dificultăți majore în obținerea autorizațiilor, licențelor necesare pentru funcționare a operatorului de transport rutier și a transportatorului autorizat.

1.7.3. Orice modificare a cadrului legislativ privind execuția contractului de servicii publice, a legislației privind funcționarea operatorului de transport rutier și a transportatorului autorizat implică modificarea organigramei și statului de funcții al aparatului tehnic al asociației, respectiv rectificări bugetare privind cheltuielile de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport și ca urmare a noile cerințe pentru structura de personal al aparatului tehnic al asociației.

1.8. Concluzie: nu este o soluție fezabilă Gestiune Directă prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat înființat în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, asociația fiind o persoană juridică de drept privat fără scop patrimonial și de utilitate publică prin efectul legii și faptul că asociația va obține licențierea ca operator de transport rutier și autorizarea ca transportator autorizat presupune desfășurarea de activități economice respectiv comerciale conform legislației în vigoare, care contravin scopului și obiectivelor stabilite statutar pentru asociație. Se precizează în mod imperativ că o astfel de asociație nu poate avea calitatea de operator economic.

2. Gestiune delegată prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați.

2.1. Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, prevede ca societățile înființate în baza Legii nr. 31/1990 ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează atribuirea 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, operatorul de transport rutier și transportatorul autorizat trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele criterii:

2.1.1. Să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor.

2.1.2. Să aibă capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială sau unitățile administrativ teritoriale pe raza căreia își desfășoară activitatea. De asemenea, în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități – în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile legii 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 economică desfășurată.

2.1.3. În ceea ce privește personalul angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă sau contractele de mandat încheiate cu aceștia trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute de Codul Muncii respectiv de legislația specifică serviciului de transport public local de persoane respectiv a O.U.G 109/2011, a H.G. 722/2016 și H.G. 639/2023 și anume să aibă anexat la contractul de muncă respectiv contractul de mandat, un act adițional ce are ca obiect stabilirea și cuantificarea indicatorilor de performanță financiari și nefinanciari, aprobați prin bugetul de venituri și cheltuieli.

2.1.4. În ceea ce privește avizele necesare pentru atribuirea directă către un operator intern a 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.

2.1.5. 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.

2.2. Posibile avantaje:

2.2.1. Nu este necesară modificarea organigramei și a statului de funcții a aparatului tehnic al asociației.



2.2.2. Nu se realizează procedura de atribuire competitivă a serviciului public de transport public local de persoane.

2.2.3. Gestionarea obligației de serviciu este una convenabilă pentru controlul direct al serviciului de transport public local de persoane printr-un **operator de transport rutier respectiv transportator autorizat înființat sau existent având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.**

2.2.4. Acționariatul operatorului intern în baza controlului direct poate menține la standarde ridicate de calitate cu tehnologii și sisteme inteligente de transport achiziționate de îndată ce apar pe piață pentru sistemul de transport care vor fi atribuite ca bunuri de retur societății TRANSURB S.A.

2.3. Concluzie: este o soluție fezabilă pentru utilizarea gestiunii delegate prin înființarea / existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați, având în vedere că societatea TRANSURB S.A. ARE CALITATEA DE OPERATOR INTERN și că respectă toate prevederile legislației în vigoare privind îndeplinirea obligației de serviciu, în acest caz asociația poate alege această modalitate de delegare pentru operarea serviciului de transport public local de persoane în aria de competență teritorială a asociației.

3. Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă.

3.1. Spre deosebire de celelalte două modalități de gestiune directă sau gestiune delegată prin atribuire directă, 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 care să respecte:

3.1.1. 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.

3.1.2. 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.

3.1.3. 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.

3.2. 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.

3.3. 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 non concurențe nereală, 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”.

3.4. Mai mult decât atât, în situația în care se dorește delegarea serviciului de transport public către operator privat, dar în același timp și obținerea de finanțare nerambursabilă pentru investiții urbane prin POR 2021-2027 este imperios necesar a se depune odată cu cererea de finanțare, Acordul Comisiei Europene sau dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea atribuirii 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”.

3.5. De asemenea, 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 S.E.A.P.

3.6. În concluzie, dacă Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat a fost efectuată 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).

3.7. 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.

3.8. 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....”.

3.9.Posibile avantaje:

3.9.1.Nu este necesară modificarea organigramei și a statului de funcții a aparatului tehnic al asociației.

3.9.2.Se realizează procedura de atribuire competitivă a serviciului public de transport public local de persoane care simplifică raportările cu privire la acordarea ajutoarelor de stat.

3.9.3.Se realizează sustenabilitatea unei piețe concurențiale în domeniul transportului public regional de persoane.

3.9.4.Nu există cheltuieli administrative cu înființarea, organizarea și funcționarea operatorului de transport rutier și transportatorului autorizat având atributul de operator intern.

3.10.Posibile dezavantaje:

3.10.1.Nu există un control direct al activităților economico financiare prestate cu ocazia îndeplinirii obligației de serviciu încredințată.

3.10.2.Se realizează procedură de atribuire competitivă a serviciului publicpublic local de persoane cu o documentație de achiziție greu de întocmit în care toate prevederile, clauzele, indicatorii de performanță, standardelor de calitate .

3.10.3.Procedura competitivă este supusă contestațiilor care afectează direct continuitatea serviciului cu probleme directe privind instituirea situației de urgență privind atribuirea obligației de serviciu de transport la alt operator dacă perioada de asigurarea continuității serviciului prevăzută în contractul de servicii publice încheiat cu primul operator economic, a expirat.

3.10.4.Politica economico-financiară de întocmire a documentațiilor pentru accesarea fondurilor nerambursabilestabilește măsuri și garanții suplimentare pentru acest tip de modalitate de gestiune delegată.

3.11.Concluzie: nu este o soluție fezabilă pentru utilizarea gestiunii delegate prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă atâta timp cât există un operator intern al unui membru al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, în cazul de față societatea TRANSURB S.A. cu acționar unic U.A.T. MUNICIPIUL VASLUI, pentru faptul că dezavantajul



administrativ în acest caz de gestiune delegată este evident, asociația ar avea un control scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea delegată unui operator intern, desfășurată prin intermediul unei societăți comerciale al cărei capital social aparține în proporție de 100% acționarului unic U.A.T. Municipiului Vaslui, ca membru al asociației. În cazul de față operatorul intern este TRANSURB S.A Vaslui.

IX.4.2. Criteriul Economico-financiar (redevență; profit rezonabil; compensație; tarifyare; cost lei/km).

1.Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale din unitățile administrative membre ale asociației condiționează deplasările locuitorilor din zonă care cel mai frecvent au loc de două ori pe zi (dus/intors serviciu/școală). Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în **incluziunea socială**.

2.În vederea îndeplinirii acestor nevoi, serviciul de transport public trebuie să atragă utilizatorii prin **creșterea atractivității** prin modernizarea infrastructurii, creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale și îmbunătățirea siguranței și securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură. Pentru atingerea tuturor acestor elemente, U.A.T.-urile membre vor efectua demersurile necesare pentru accesarea de fonduri în vederea finanțării investițiilor care se propun.

3.Operarea serviciului de transport public local cu autovehicule electrice va fi în măsură să conducă la obținerea unor servicii de transport public de calitate, în condițiile unor costuri reduse cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. Mai mult, implementarea unui sistem integrat de e-ticketing (de asemenea parte a proiectului investițional) va conduce la o gestiune eficientă a veniturilor și costurilor aferente operării serviciului de transport public.

4.Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate se va asigura din veniturile convenite operatorului de transport intern. Veniturile se vor forma din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și din



subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

5. Tarifele de călătorie vor constitui un element important a **atractivității transportului public** zonal din Vaslui. Transportul public zonal trebuie să fie accesibil financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge la transportul public de persoane doar în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile, tarife care trebuie să fie în concordanță cu **nivelul de suportabilitate al populației din zona deservită.**

6. În analiza aspectelor sociale ale încredințării în mod direct a gestiunii serviciului de transport public zonal prin curse regulate unui operator intern trebuie ținut cont de faptul că beneficiarii direcți ai acestuia sunt cetățenii localităților membre ale UAT-urilor membre ale asociației. În acest mod s-ar crea premisele satisfacerii cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al localităților componente.

7. Transportul urban de călători are un caracter profund social, ceea ce determină ca programul de transport să țină cont de necesitățile locuitorilor localităților membre asociate. **Programul de transport trebuie să acopere întreaga perioadă a zilei, cu toate că sunt ore la care fluxul de călători este mai scăzut.** Segmentul de populație mai defavorizat sau cu venituri mai mici este luat în considerare în administrarea serviciului de transport public cu referire la categoriile de beneficiari ai transportului care vor beneficia de gratuități și reduceri.

8. Legislația națională fundamentează posibilitatea ca pensionarii și alte categorii de călători să circule gratuit sau cu titluri de călătorie cu valori reduse. Puterea de cumpărare a populației de la nivelul zonei luate în analiză este scăzută iar **suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condițiile transferului la un operator privat care urmărește maximizarea profitului.** Transportul de persoane este o **activitate socială** care este necesar a fi subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari.

9. Motivele de ordin social care pledează în pentru un operator intern și încredințarea către acesta a gestiunii serviciului sunt reprezentate și de locurile de muncă oferite de viitorul operator de transport și asigurarea unui serviciu de transport public eficient care să deservească cât mai mare parte a populației din localitățile membre ale asociației.

10. Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea încredințării gestiunii serviciului unui operator intern căruia i se vor pune la dispoziție bunurile achiziționate



prin proiectul investițional – troleibuze și autobuze electrice, acțiune care va conduce la **reducerea poluării și a emisiilor de CO₂**. Astfel, prin funcționarea unui sistem de transport public deservit de mijloace de transport moderne, caracterizate prin confort și siguranță ridicate pentru călători, se estimează manifestarea unei atractivități ridicate pentru transportul public.

11. Administrarea și operarea serviciului de transport public se va face cu respectarea principiilor de mediu, astfel încât să se reducă la minim impactul negativ asupra acestuia. Operatorul intern de transport se va obliga să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

12. În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, operatorul de transport va trebui să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare.

13. Transportul public prin curse regulate va contribui la reducerea poluării prin diminuarea numărului de autovehicule care circulă în orașe. De exemplu un număr de 40 de autovehicule personale, care în medie transportă 50 pasageri, poluează de 30 de ori mai mult decât un autobuz care transportă același număr de persoane. La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul public este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de noxe decât transportul cu autoturismul (1 autobuz este cât 70 de autoturisme care ocupă în trafic 1 km de din trama stradală, la o viteză de deplasare de 50 km/h).

14. Între principalele probleme cu care se confruntă autoritățile locale și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul diferit al mijloacelor de transport - autoturismul fiind considerat modern iar transportul public demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate care nu își pot permite un autoturism.

15. Astfel, nu este nevoie doar de **sporirea atractivității transportului public de persoane** ci și **limitarea în mod conștient a utilizării autoturismului** deoarece nu există resurse



financiare și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru autoturisme și pentru transportul public de persoane pe distanțe scurte.

16. Prin marketing orientat direct și promovare a transportului public de către ADI, există oportunitatea să se atingă un echilibru stabil între călătoria cu autovehiculul personal și transportul public.

17. Din punct de vedere instituțional, administrațiile locale membre ale asociației dovedesc o capacitate ridicată de management, în special U.A.T. Municipiul Vaslui. Există un interes ridicat pentru proiecte de mobilitate, dat fiind investițiile preconizate

18. Pentru a putea optimiza funcționarea serviciului de transport public și pentru a putea atrage fonduri nerambursabile este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate. În acest sens, prin asociație au fost puse bazele unui puternic parteneriat instituțional între UAT-urile membre, ai căror reprezentanți au înțeles că este esențială cooperarea și dezvoltarea unui personal specializat, dedicat și motivat să realizeze în zonă implementarea unui serviciu de transport public modern, nepoluant și care să deservească nevoile de mobilitate ale populației. Deschiderea către cetățeni, crearea unor structuri instituționale puternice și bine definite, parteneriatele cu societatea civilă, alți actori locali, județeni, regionali sunt aspecte esențiale ale implementării coerente a serviciului de transport public zonal.

19. În vederea implementării măsurilor și proiectelor care vizează transportul public local/zonal, se impunea existența unei structuri administrative puternice, profesionaliste și care are un permanent dialog și o comunicare cu alți actori publici și privați. Încredințarea directă a gestiunii serviciului de transport public zonal către un operator intern apare ca fiind alegerea corectă pentru administrațiile locale și ca măsură de externalizare a unei activități cu mare grad de specializare cum este transportul public de persoane.

20. Din perspectivă instituțională, autoritățile locale colaborează cu finanțatorii pentru a da undă verde proiectelor care își propun să realoce spațiul stradal în favoarea transportului public. Astfel printr-un simplu set de investiții într-un sistem de transport public mai performant se ajunge la comunități în care calitatea vieții este ridicată.

21. Fezabilitatea tehnică presupune următoarele:

21.1. Eficiența unui operator intern depinde de modalitatea de utilizare conjugată a disponibilităților sale: vehicule, durate de exploatare, programe, etc., în contextul analizei



atente a cererii de transport. Se poate presupune că, la o corelare corectă a disponibilităților sale, activitatea se va desfășura fără utilizări neeconomice, nici ale vehiculelor, nici ale timpului.

21.2. Această corelare trebuie să aibă în vedere două laturi ale activității de transport: **cererile publicului călător și disponibilitățile operatorului de transport**, dar aduse la un numitor comun. Numitorul comun poate fi realizat prin luarea în considerație a cererii și prestației unitare, adică a călătoriei (în fond, se prefigurează o problemă complexă de prognoză).

21.3. În cazul unui transportator, care realizează anumiți parametri de exploatare, pe baza modelării matematice, se poate prognoza activitatea pe o anumită perioadă. Prin calcule de prognoză, prin utilizarea unor modele probabilistice pentru determinarea rezultatului unei confruntări între unități omogene ce vin în relații reciproce, se pot determina valori normative pentru unele din activități. Este de la sine înțeles că atât dimensionarea mijloacelor, cât și întinderea în timp a activității transportatorului, sunt în strânsă legătură cu cererea și caracteristicile acesteia: sintetic, determinarea capacității indicate a mijloacelor mobile (în esență, mărimea vehiculelor pentru o deplasare eficientă, dar civilizată) se poate obține printr-o tehnică care urmărește corelarea ofertei, la structura cererii.

21.4. Locurile de amplasare a stațiilor pot fi în puncte care constituie surse de călători și destinații importante ale călătorilor, în preajma intersecțiilor arterelor principale, în puncte de confluență a mai multor trasee de transport public (noduri, care reprezintă puncte de oprire obligatorii), înaintea pasajelor de cale ferată, în apropierea străzilor ce constituie artere de scurgere a importantelor fluxuri de călători, în apropierea unităților economico-comerciale și a obiectivelor social-culturale.

21.5. O stație trebuie să corespundă cerințelor urbanistice, dar este necesar să aibă și un minimum de amenajări și accesorii. În stațiile de oprire trebuie să se asigure o mișcare liberă a călătorilor, în vederea realizării operațiunilor legate de deplasarea acestora și îmbinarea fluidității sosirii potențialilor călători, cu plecările intermitente ale vehiculelor. De amplasarea corectă a stațiilor de oprire pentru mijloacele de transport în comun, depinde viteza comercială, durata parcursului pe jos până la stație și - în parte - capacitatea de circulație și transport a liniei. La stabilirea locului de amplasare a stațiilor se ține seamă de utilizarea cât mai completă a capacității de trafic a arterei pe care se amplasează, de perturbarea minimă reciprocă dintre diferitele mijloace de transport care circulă în paralel pe același carosabil, de asigurarea unor



condiții comode și de securitate pentru accesul pietonilor la punctele de oprire.

21.6. În majoritatea cazurilor, amplasarea stațiilor de oprire se face în raport cu dispozitivul punctelor de polarizare și al nodurilor principale ale rețelei de străzi. Totuși, este important să existe un anumit criteriu care să permită să se aprecieze lungimea medie a distanței dintre stații, în raport cu câștigul de timp pentru unii dintre călători și cu pierderea de timp pentru alții. Această apreciere a timpului conduce - în mod practic - la stabilirea lungimii optime a interstației. Interstația optimă este un parametru care depinde de densitatea locuitorilor, a locurilor de muncă, a dotărilor comerciale și social-culturale, fiind dublu limitată de condiția asigurării unui minim de calitate pentru actul călătoriei (distanța medie de mers pe jos, nu prea mare, durata călătoriei cu vehiculul, cât mai mică).

22. Fezabilitatea tehnică de operare a serviciului presupune:

22.1. Asigurarea unei gestionări eficiente a utilizării parcului și resurselor consumate prin planificarea curselor, planificarea programului conducătorilor de vehicule, coordonarea activităților de mentenanță, urmărirea circulației, constituirea unei baze de date pentru analize și decizii centralizate și fundamentate riguros.

22.2. Informarea publicului călător în vehicul și în stații, pe pagină web dedicată și prin aplicații specific asupra diferitelor opțiuni de acces către destinații frecvent utilizate.

23. Matricea riscurilor operării serviciului de transport public.

Categoria de risc	Descriere	Efecte	Strategia de minimizare
Infrastructura rutieră	Deteriorarea calității arterelor pe care se va efectua transportul local	Uzura mijloacelor de transport public și în consecință creșterea costurilor cu întreținerea lor	Adoptare unui plan pentru întreținerea în stare bună a arterelor rutiere de către membrele U.A.T. asociate
Deteriorarea condițiilor economice generale	Intervenția unor schimbări fundamentale și neașteptate în condițiile economice generale, care conduc la reducerea cererii pentru aceste servicii	Venituri sub proiecțiile financiare anterioare	Se pot prevedea în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport condiții care să asigure acoperirea pierderilor
Reduceri demografice	O schimbare demografică sau socio-economică	Venituri sub proiecțiile financiare anterioare	Modificarea prestării serviciului astfel încât acesta



Categoria de risc	Descriere	Efecte	Strategia de minimizare
semnificative	afectează cererea pentru serviciile de transport public, riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările		să asigure cererea utilizatorilor finali.
Schimbări legislative si / sau de politică referitoare la prestarea serviciilor de transport public	Schimbare legislativă și / sau a politicii autorităților locale, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului de delegare și care este adresată direct, specific și exclusiv prestării serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport	O creștere semnificativă în costurile operaționale ale operatorului de transport care va presta serviciul de transport public și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Monitorizarea și limitarea schimbărilor ce ar putea avea astfel de consecințe asupra serviciului de către prestatorul serviciului de transport public
Schimbări legislative și/sau de politică la nivel național	Schimbările legislative și/sau de politică la nivel național care nu pot fi anticipate conduc la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport care va presta serviciul de transport public	O creștere semnificativă în costurile operaționale ale operatorului de transport care va presta serviciul de transport public și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Prevederea în cadrul contractului de delegare de clauze care să reglementeze cât mai multe asemenea modificări posibile: taxe și impozite, inflație, etc.
Riscul exploatării serviciului	Disfuncționalități în prestarea serviciilor de transport public	Neasigurarea prestării serviciului de transport public conform prevederilor contractuale, regulamentului de transport și caietului de sarcini	Implicarea de personal specializat, asigurarea prestării serviciului de către un operator de transport care are la dispoziție o flotă de autobuze/troleibuze corespunzătoare din punct de vedere al cerințelor;



MANUM CONSULTUS
2008

Categoria de risc	Descriere	Efecte	Strategia de minimizare
			Monitorizarea permanentă de către asociație a desfășurării contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public
Riscul asociat protecției mediului	Nivel ridicat de poluare al autovehiculelor cu care se realizează activitatea de transport public local de călători	Poluare cu noxe și poluare fonică	Asigurarea prestării serviciului de către un operator de transport care are la dispoziție autovehicule ecologice cu nivel scăzut de poluare fonică
Riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;	Incapacitatea operațională și organizatorică a operatorului de transport de a asigura prestarea serviciului de transport public în parametrii optimi	Deficiențe apărute în asigurarea transportului conform contractului de delegare, regulamentului de transport și caietului de sarcini	Implicarea de personal specializat, asigurarea unei structuri de management performant în cazul operatorului de transport Monitorizarea permanentă de către asociație a activității operatorului de transport
Riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;	Acest risc poate apărea doar în timp, pe termen lung, după depășirea duratei de viață a autovehiculelor care vor asigura transportul public	Deficiențe apărute în asigurarea transportului conform contractului de delegare, regulamentului de transport și caietului de sarcini	Monitorizarea permanentă de către asociație a activității operatorului de transport respectiv modernizarea infrastructurii rutiere
Forța majoră	Eveniment extern, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil	Apariția imposibilității fizice de a presta serviciului, a realizării contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse	Stipularea de prevederi contractuale relativ la cazurile de forță majoră în contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate



Categoria de risc	Descriere	Efecte	Strategia de minimizare
		regulate	



24.Fezabilitatea economică și financiară presupune următoarele:

24.1.Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se prevede că această prezumție de compatibilitate și exceptare de la obligația de notificare nu se referă la posibilul caracter de ajutor de stat al compensației plătite pentru prestarea de servicii de transport public. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark.

24.2.Pe scurt, Decizia Altmark stabilește cadrul în care pot fi acordate subvențiile ce sunt vărsate în compensarea realizării unui serviciu public de către o întreprindere privată (printre acestea fiind incluse și societățile cu capital public, dar care funcționează ca societăți comerciale de drept privat).

24.3.Curtea confirmă în decizia sa că normele dreptului comunitar nu se opun acordării de compensații pentru serviciile de interes economic general (SIEG), dar impune respectarea cumulativă a patru condiții pentru ca acestea să intre sub incidența regulilor impuse de dreptul comunitar pentru ajutoarele de stat:

24.3.1.Întreprinderea beneficiară să fi fost însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public definite în mod clar.

24.3.2.Parametrii de calcul ai compensației să fi fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent.

24.3.3.Compensația să nu depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare sumele încasate în legătură cu acest serviciu, precum și un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații;

24.3.4.Nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor la care s-ar fi expus o întreprindere de nivel mediu, bine gestionată și echipată în mod adecvat pentru satisfacerea exigențelor impuse de serviciul public (când este vorba despre o întreprindere însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public care nu a fost aleasă în cadrul unei proceduri concurențiale, cum ar fi cazul operatorilor interni cărora li s-au atribuit direct contracte de delegare a gestiunii cu respectarea regulilor in house).

25.Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu



dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării. Astfel, compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. **Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.**

26.În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public. Veniturile legate direct sau indirect de prestarea serviciului public, trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

27.Conform Regulamentului 1370/2007, paragraful (34) din Preambul, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, compensația pentru serviciul public nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil. Articolul 6 din Regulamentul 1370 prevede obligația absenței compensării în exces în cazul contractelor de servicii publice atribuite în mod direct. Acest lucru se datorează faptului că atribuirea directă nu va apărea ca rezultat al interacțiunii concurențiale a forțelor pieței, ci mai degrabă al unei negocieri directe între autoritatea competentă și prestatorul de servicii (Comunicarea Comisiei din 2014).

28.Costurile relevante incluse în calculul compensației:

28.1.Costurile cu forța de muncă.

28.2.Consumul de combustibil / energie

28.3.Reparații.

28.4.Materiale.

28.5.Amortizarea activelor fixe ale operatorului.

28.6.Investiții: trebuie să fie descrise în anexa la contractul de servicii publice.

28.7.Alte cheltuieli: redevențe, orice alte taxe și costuri generate de furnizarea serviciului.

28.8.Cheltuieli financiare.

28.9.Costuri indirecte.

29.Entitatea contractantă va plăti operatorului compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie ofertat/estimat și fundamentat de către operator 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.

Redevența.

1.Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, nu se plătește redevență.

2.Varianta numărul 2 – În cazul Gestiunii delegate prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociației, stabilirea nivelului redevenței de către autoritatea publică locală va lua în considerare bunurile patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico-edilitară) puse la dispoziție odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice. În acest caz, având în vedere că operatorul de transport rutier și transportator autorizat nu deține mijloace proprii pentru asigurarea obligației de serviciu public și va utiliza mijloacele de transport respectiv infrastructura tehnico-edilitară din domeniul public sau privat al U.A.T. Vaslui respectiv al U.A.T. – urilor membre ale asociației și cele proprii ale asociației este necesară plata unei redevențe stabilite prin contractul de servicii publice. Nivelul redevenței va influența costul lei pentru un km, redevența fiind un element de cost cuprins în fișa de stabilire a tarifului conform Ordinului 272 / 2007 pentru transportul public local de călători.

3.Varianta numărul. 3 – În cazul Gestiunii delegate prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, stabilirea nivelului redevenței de către autoritatea publică locală va lua în considerare numai bunurile patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico-edilitară) care este dispusă să le pună la dispoziție odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice. În acest caz, având în vedere că operatorul de transport rutier și transportator autorizat este obligat să dețină mijloace proprii demonstrând capacitatea tehnică pentru asigurarea obligației de serviciu public și va utiliza infrastructura tehnico-edilitară din domeniul public sau privat al U.A.T. – urilor membre ale asociației și cele proprii ale asociației,



în aria de competență teritorială a asociației este necesară plata unei redevențe stabilite prin contractul de servicii publice. Nivelul redevenței va influența costul lei pentru un km, redevența fiind un element de cost cuprins în fișa de stabilire a tarifului conform Ordinului 272 / 2007 pentru transportul public local de călători.

4.Redevența este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor puse la dispoziția operatorului de transport. În acest caz, în special în situația realizării de investiții noi de către asociație prin UAT-urile membre, valoarea redevenței va fi mare. Operatorul își va recupera cheltuiala cu redevența prin intermediul formulei compensării, deci în final asociația prin UAT-urile membre suportă în mare parte redevența (o parte este acoperită din veniturile colectate de la călători). În plus, în acest caz este influențat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, deci această variantă conduce la creșterea tarifelor către populație. Dat fiind faptul că bunurile puse la dispoziție vor avea valori mari, fiind nou achiziționate prin proiectul de investiție, valoarea redevenței calculată ca și valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziție ar conduce la o creștere foarte mare a tarifelor de transport, cu mult peste gradul de suportabilitate al populației. De aceea este indicat să se aplice un procent la această valoare. Astfel, propunem o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de 0,03% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție.

5.S-au aplicat diverse metode de plată a acestor redevențe: unele din ele sunt calculate în lei/km parcurs (Oradea), altele în lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamț), iar altele au o anumită valoare anuală fixă (Arad). Autoritatea contractantă va adopta varianta corespunzătoare strategiei proprii și va adapta modelul de contract conform variantei adoptate.

6.Valoarea redevenței reprezintă valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziție de entitatea contractantă în cadrul contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport. Dat fiind faptul că bunurile puse la dispoziție vor avea valori mari, fiind nou achiziționate prin proiectul de investiție, valoarea redevenței calculată ca și valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziție ar conduce la o creștere foarte mare a tarifelor de transport, cu mult peste gradul de suportabilitate al populației. De aceea este indicat să se aplice un procent la această valoare. Astfel, propunem o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de 0,03% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziție..

7.Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socioeconomice 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.

8.Redevența este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor puse la dispoziția operatorului de transport. În acest caz, în special în situația realizării de investiții noi de către asociație prin UAT-urile membre, valoarea redevenței va fi mare. Operatorul își va recupera cheltuiala cu redevența prin intermediul formulei compensării, deci în final asociația prin UAT-urile membre suportă în mare parte redevența (o parte este acoperită din veniturile colectate de la călători). În plus, în acest caz este influențat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, deci această variantă conduce la creșterea tarifelor către populație.

9.**Modul de calcul al redevenței** din legea nr. 51/2006, prevede că - redevența trebuie calculată similar amortizării anuale a bunurilor proprietate publică puse la dispoziția operatorului luând în considerare și gradul de suportabilitate a populației și faptul că - nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; 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. Aceeași lege prevede că - Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, 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/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz.

10.În textele legislației naționale care tratează noțiunea de sumă care revine proprietarului de drept al bunurilor încredințate ca auxiliare în contractele de delegare de gestiune, cuvântul redevența **este urmat de formularea după caz**. În mod explicit redevența este o obligație financiară care se plătește periodic și sub formă de cotă fixă. Formularea **după caz** este



introdusă în lege pentru a sublinia că administrațiile locale trebuie să decidă nivelul redevenței în funcție de condițiile locale:

10.1.Anvergura pieței transporturilor de călători în aria teritorială deservită.

10.2.Calitatea tramei stradale.

10.3.Vechimea parcului de vehicule pus la dispoziția operatorului.

10.4.Nivelul de trai al locuitorilor din comunitățile deservite.

10.5.Costul real al călătoriei (nu costul de comercializare a legitimațiilor).

10.6.Apartenența la o perioadă investițională.

10.7.Alte circumstanțe particulare.

11.Prin Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, **redevențele** aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

12.În ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor puse la dispoziție în cadrul contractelor de servicii publice:

12.1.Minimizarea impactului asupra populației.

12.2.Simplificarea procedurilor de decontare.

Profit rezonabil.

1.Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, nu se impune calcularea unui profit rezonabil deoarece în cadrul unei entități fără scop patrimonial și de utilitate publică, noțiunea de profit ține locul sintagmei de excedent bugetar. Execuția bugetară anuală pentru activitatea de transport public la nivel de asociație se va închide pe activitate non profit și activitate economică. Asociația nu poate fi operator economic.

2.Varianta numărul 2 – În cazul de Gestiune Delegată prin atribuire directă către un operator de transport rutier respectiv transportator autorizat care are calitatea de operator intern (



înființat de nou / existent la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați), la calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (<http://www.ajutordestat.ro/pag=202>) aferent duratei contractului de delegare: $ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii} \leq \text{prag swap}\%$, mai exact Profit rezonabil = $ROE (\leq \text{prag swap } \%) \times \text{capitaluri proprii}$ și se presupune un profit rezonabil care este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitivă, astfel încât societatea comercială să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de continuitatea a obligației de serviciu asumate prin contractul de servicii publice.

3.Varianta numărul. 3 - Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, presupune existența unui profit rezonabil care poate fi mai mare (caz în care urmărirea cheltuielilor eligibile este imperios necesară atât în cazul supracompensării cât și în cazul subcompensării obligației de serviciu) 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. Operatorul extern poate să asigure o obligație de serviciu utilizând un sistem de transport atât în regim comercial cât și un caracter social.

Compensația.

1.Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, nu se impune o compensație pentru serviciu de transport, deoarece execuția bugetară anuală pentru activitatea de transport public la nivel de U.A.T. – uri membre ale asociației se va închide pe total cheltuieli, în acest caz nu mai este necesară plata compensației de la bugetele locale către serviciul de transport înființat.

2.Varianta numărul 2 – În cazul de Gestiune Delegată prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral



deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați, compensațiile (supracompensațiile / subcompensațiile) 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.
$$\text{Compensația} = \text{Costul de operare al serviciului de transport public} - \text{Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public} + \text{Profitul rezonabil.}$$
 Auditurile tehnico-economice externe pot asigura un control cât mai precis a cheltuielilor eligibile care intră în calculul compensației. În acest caz operatorul de transport rutier și transportatorul autorizat se află sub autoritatea **Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui** tutelară care calitatea de autoritate tutelară, cu toate atribuțiile ce revin. Autoritatea tutelară implică un control direct asupra respectării criteriului de ordin social respectiv un control asupra cheltuielilor eligibile pe parcursul derulării contractului de servicii publice încheiat cu operatorul intern. Supracompensarea și subcompensarea nu este posibilă a se realiza datorită controlului direct asupra organelor de conducere colectivă și unipersonale numite la conducerea operatorului intern.

3. Varianta numărul 3 - Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, compensațiile (supracompensațiile/subcompensațiile) 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.
$$\text{Compensația} = \text{Costul de operare al serviciului}$$



de transport public – Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil. Auditurile tehnico-economice externe pot asigura un control cât mai precis a cheltuielilor eligibile care intră în calculul compensației. Având în vedere că operatorul este unul extern, al cărui scop final este maximizarea profitului, în cele mai multe cazuri neglijând investițiile strict necesare pentru asigurarea unui transport calitativ și atractiv pentru populație, cheltuielile eligibile acordate pot fi mai mari decât necesarul de acoperire a cheltuielilor și menținerea echilibrului bugetar. Dintr-o procedură competitivă rezultă un tarif lei/km cu elemente de cost care în perioada de derulare a contractului de servicii publice pot avea o valoare mai redusă (combustibil, energie electrică etc.) caz în care operatorul extern poate genera alte cheltuieli considerate eligibile dar care nu sunt necesare și nu sunt oportune fără aprobarea prealabilă a U.A.T-ului, menținând în acest caz profitul rezonabil la nivelul stabilit prin contract, fără un beneficiu direct asupra atractivității transportului public de persoane.

Tarifare.

1.Politica tarifară se stabilește de către U.A.T. -urile membre ale asociației prin autoritățile deliberative - Consiliile Locale și va fi votată de Adunarea Generală a Asociațiilor, având la bază principiul unicității la stabilirea tarifelor pentru titlurile de călătorie în aria de competență teritorială a asociației. Politica poate fi stabilită atât în regim comercial cât și în regim compensat ținând cont de caracterul social al sistemului de transport public și de factorul de incluziune socială a tuturor categoriilor sociale posibili utilizatori ai sistemului de transport.

2.Politica tarifară va trebui să păstreze un echilibru al costurilor care se împart între utilizator și nivelul de compensație lunar plătit de către U.A.T. – urile membre ale asociației în acest sens păstrându-se caracterul social al transportului și respectând gradul de sustenabilitate al populației.

Cost lei/km.

1.Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, costul lei/km se stabilește prin ordinul 272/2007 utilizând metoda testului operatorului privat pentru a eficientiza activitatea de transport sub controlul



direct al autorității contractante.

2. Varianta numărul 2 – În cazul de Gestiune Delegată prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați, costul lei/km se stabilește prin ordinul 272/2007 utilizând metoda testului operatorului privat pentru a eficientiza activitatea de transport sub controlul direct al autorității contractante.

3. Varianta numărul. 3 - Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, costul lei/km se stabilește prin ordinul 272 / 2007 utilizând metoda testului operatorului privat pentru a eficientiza activitatea de transport sub controlul direct al autorității contractante, dar rezultă în urma unei proceduri competitive și poate să fie mai mic dar cu repercusiuni directe asupra sistemului de transport cu privire la exploatarea tehnică și comercială a acestuia, respectiv cu efecte asupra atractivității transportului public, în sens negativ.

IX.4.3. Criteriul accesului la finanțare europeană.

1. Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, pentru accesarea de fonduri nerambursabile prin programele regionale, naționale și comunitare pentru achiziția de mijloace de transport, respectiv construire sau modernizării ale infrastructurii tehnico-edilitare sau alte lucrări de îmbunătățire a serviciului de mobilitate urbană, nu există probleme legate de obligațiile și criteriile de eligibilitate cu privire la delegarea serviciului de transport public pentru modalitatea de atribuire directă.

2. Varianta numărul 2 – În cazul Gestiunii delegate prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociați, pentru accesarea de fonduri nerambursabile prin programele regionale, naționale și comunitare pentru achiziția de mijloace



de transport, respectiv construiri sau modernizării ale infrastructurii tehnico-edilitare sau alte lucrări de îmbunătățire a serviciului de mobilitate urbană, nu există probleme legate de obligațiile și criteriile de eligibilitate cu privire la delegarea serviciului de transport public pentru modalitatea de atribuire directă.

3. Varianta numărul 3 – În cazul Gestiunii delegate prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, se solicită suplimentar documente cu privire la procedura competitivă care țin de eligibilitatea finanțării nerambursabile în domeniul transportului public local de persoane. Se instituie garanții suplimentare privind utilizarea acestor fonduri în sistemele de transport public local de persoane.

IX.4.4. Criteriul social.

1. Varianta numărul 1 – În cazul Gestiunii Directe prin înființarea serviciului de transport public de persoane în varianta cont propriu sau varianta delegată și a modalității de gestiune directă a serviciului public de transport public local în aria de competență teritorială a asociației în cadrul aparatului tehnic al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, nu este fezabilă, deoarece cheltuielile bugetare ale U.A.T. – urilor membre asociate ar crește odată cu dezvoltarea sistemului de transport pe perioada derulării contractului de servicii publice, influențând negativ construcția bugetară a U.A.T.-urilor membre asociate în detrimentul altor cheltuieli prevăzute în clasificția cheltuielilor bugetare pentru alte domenii de activitate prevăzute în bugetul anual. În acest caz sistemul de transport nu poate fi un generator de locuri de muncă deoarece asociația nu poate fi un operator economic fiind în contradicție cu prevederile statutare privind scopul și obiectivele asociației

2. Varianta numărul 2 – În cazul Gestiunii delegate prin înființarea sau existența unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui având capital integral deținut de către unul sau mai mulți membrii asociației, se poate discuta de un impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii rețelei de transport în zone neacoperite ale asociației, în raport cu varianta numărul 1. Are impact social pentru angajați întrucât aceștia nu vor fi disponibilizați în vederea atribuirii către un operator privat ca urmare a unei proceduri competitive în raport cu varianta numărul 3. Operatorul intern trebuie să mențină la un nivel ridicat competențele profesionale ale



personalului angajat fiind un reper pentru operatori externi care vor dori gestionarea unui sistem de transport public atractiv.

3. Varianta numărul 3 – În cazul Gestiunii delegate prin intermediul unui operator de transport rutier respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt, desemnat printr-o procedură competitivă, rezultă o reducere a locurilor de muncă având în vedere maximizarea profitului de către operatorul extern cu implicații directe asupra atractivității transportului public. Nu are obligația preluării personalului angajat al operatorului intern, personal care are competențe profesionale deosebite în sistemul de transport, caz în care acest personal s-ar reorienta profesional rezultând pe termen mediu și lung o pierdere greu de recuperat pentru transportul public de pe teritoriul asociației.

IX.4.5. Costuri comparative.

1. În cazul în care societatea care are de îndeplinit obligația de serviciu public nu este selectată printr-o procedură competitivă de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației trebuie 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.

2. Așa cum rezulta din informațiile publicate de Autoritățile locale, costurile medii unitare lei/km în orașele, municipiile și asociațiile care realizează serviciul public cu mijloace de transport auto și electrice, în luna iulie 2025, sunt următoarele:

Pentru modul de transport cu autobuzul:

2.1. Baia Mare - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 14,67 lei/km.

2.2. Mediaș - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 14,21 lei/km.

2.3. Sfântul Gheorghe - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 13,86 lei/km.

2.4. Iași - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,54 lei/km.

2.5. Târgu Jiu - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 14,47 lei/km.

2.6. Timișoara - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,98 lei/km.



2.7.Reșița - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 13,58 lei/km.

2.8.Arad - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,08 lei/km.

2.9.Galați - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,67 lei/km.

2.10.Târgu Mureș - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 12,00 lei/km.

2.11.Cluj Napoca - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,90 lei/km.

2.12.Constanța - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 13,30 lei/km.

2.13.Ploiești - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 11,57 lei/km.

2.14.Zalău - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu autobuzul este de: 14,91 lei/km.

3.Evoluția costului mediu unitar lei/km la modul de transport cu autobuzul, pentru perioada 2022 – 2025, conform contractului de servicii publice, între TRANSURB S.A. și U.A.T. Municipiul Vaslui în vigoare, este următoarea:

3.1.Costul mediu unitar lei/km pentru anul 2022 fost de: 8,39 lei/km.

3.2.Costul mediu unitar lei/km pentru anul 2023 începând cu luna octombrie a fost de: 9,04 lei/km.

3.3.Costul mediu unitar lei/km pentru anul 2024 a fost de: 9,04 lei/km.

3.4.Costul mediu unitar lei/km pentru anul 2025 începând cu luna februarie este de: **10,53 lei/km.**

4.Pentru modul de transport cu troleibuzul:

4.1.Cluj Napoca - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu troleibuzul este de: 14,21 lei/km.

4.2.Timișoara - costul mediu unitar lei/km pentru modul de transport cu troleibuzul este de: 16,31 lei/km.

5.Pentru modul de transport cu troleibuzul în U.A.T. Municipiul Vaslui costul mediu unitar lei/km este de: **16,00 lei/km.**



6.Operatorul de transport rutier TRANSURB S.A, căruia se va atribui în mod direct contractul de delegare a serviciului de transport public local, are costul unitar mediu lei/km de **10,5305 lei/km pentru modul de transport cu autobuzul**, mai mic raportat la costurile altor municipii din România.

7.Pentru **modul de transport cu troleibuzul** transportatorul autorizat TRANSURB S.A are costul unitar mediu lei/km de: **16,00 lei/km**, mai mic raportat la costurile altor municipii din România.

IX.4.6. Aspecte constatate.

1.În ceea ce privește modalitatea de gestiune din U.A.T. Municipiul Vaslui, analizând situația serviciului de transport public s-a constatat că operatorul economic TRANSURB S.A. i-a fost încredințată operarea serviciului de transport public în U.A.T. Municipiul Vaslui în anul 2009 în baza Contractului nr. 950/2010, încheiat în baza HCL nr. 153/2009. Contractul s-a încheiat pe o durată de 6 ani pentru autobuze și 10 ani pentru troleibuze. În anul 2015 s-a prelungit cu 3 ani contractul pentru autobuze, până la data de 19.01.2019.

2.În anul 2019 s-a încheiat contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în municipiul Vaslui nr.4364/18.01.2019, aprobat prin HCL nr. 8/17.01.2019 pe o perioadă de 5 ani.

3.Modalitatea de delegare a serviciului public optim pentru U.A.T. Municipiul Vaslui a fost gestiunea delegată către un operator intern, prin atribuire directă către o societate comercială cu capital social deținut integral de către U.A.T. Municipiul Vaslui prin autoritatea deliberativă Consiliul Local al Municipiului Vaslui, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză.

4.Costul unitar mediu de **pentru modul de transport cu autobuzul este de 10,5305 lei/km** iar pentru **modul de transport cu troleibuzul este de 16 lei/km**, care au fost actualizate în urma auditurilor tehnico-economice efectuate la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat TRANSURB S.A.

5.Compensație reprezintă compensațiile de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, care în prezent se calculează în baza unei proceduri de sistem de calitate.



6. Se asiguară continuitatea serviciului public de transport de către TRANSURB S.A. prin capacitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului public de transport, respectiv activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public/transportator autorizat trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social și economice ale unei zone, în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.

7. Diferențe de tarif înseamnă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la titlurile de călătorie pentru anumite categorii de persoane, care se aplică prin Hotărâri ale Consiliului local.

8. Pentru obiectivele de dezvoltare durabilă, contractul de delegare a serviciului de transport cu un operator intern va trebui să respecte toate prevederile cu privire la publicitate și să respecte legislația națională și cea europeană. De asemenea, modalitatea de atribuire directă a delegării obligației de servicii către un operator intern oferă oportunitatea de dezvoltare a sistemului de transport public local de persoane în aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui pe termen mediu și lung.

9. În conformitate cu O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, **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.**

10. În condițiile în care serviciul de transport este unul de interes general, având caracter social, nu se pune problema acoperirii integrale a costurilor din tarife ci se va recurge la **regimul de compensarea** acestuia prin contractul de servicii publice.

11. Gestiunea serviciilor de transport public local se organizează și se realizează în următoarele modalități:

11.1. Gestiune directă;

11.2. Gestiune delegată.

12. Precizăm că cele două modalități de gestiune nu contravin prevederilor Regulamentului nr. 1370/2007. Potrivit legii 92/2007 se prevede că - Serviciul public de transport local poate fi



atribuit pentru executare, **în gestiune directă sau delegată**, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.

13. Desfășurarea activităților serviciului de transport public local de persoane, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui **regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini**, elaborat și aprobat de asociația de dezvoltare intercomunitară. Regulamentul serviciului și caietul de sarcini se elaborează în cadrul asociației, se supun avizării autorităților administrației publice locale ale unităților administrativ-teritoriale membre, în condițiile mandatului primit, și se aprobă de adunarea generală a asociației.

14. Totodată, serviciile de transport public local de persoane se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu, respective a **Regulamentului nr. 1370/2007** al Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene 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 (Regulamentul nr. 1370/2007). Acest Regulament se aplică în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională.

15. Regulamentul nr. 1370/2007 definește **transportul public de călători** ca fiind - serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu.

16. Noțiunea de servicii de interes economic general (SIEG) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

17. Conform Protocolului nr. 26 anexat Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene („TFUE”), art. 1 se prevede că - Valorile comune ale Uniunii în privința serviciilor de interes economic general în înțelesul articolului 14 din Tratatul privind funcționarea Uniunii includ în special:



17.1. Rolul esențial și competențele discreționare ample ale autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor;

17.2. Diversitatea existentă la nivelul diferitelor servicii de interes economic general și diferențele dintre nevoile și preferințele utilizatorilor, care pot rezulta din circumstanțe geografice, sociale sau culturale diferite;

17.3. Un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.”

18. Scopul Regulamentului nr.1370/2007 este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, Regulamentul stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, **compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.**

19. Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziții privitoare la modul de organizare și gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidența sa, aceasta fiind de competența statelor membre.

20. Regulamentul prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta **norme generale** definite la art.2 litera (l) ca fiind **măsuri care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă.**

21. În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că:

21.1. Normele generale sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice.

21.2. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat



membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice.

22. Această precizare era necesară pentru a sublinia că **întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr.1370/2007 reprezintă norme generale în sensul acestuia.**



CAPITOLUL X – RECOMANDĂRI.

1. Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate care este un document care cuprinde condițiile speciale, în principal cele tehnice care au caracter obligatoriu pentru operatorul de transport, va trebui să respecte principiul conform căruia un sistem de transport public atractiv va fi întotdeauna în beneficiul utilizatorului.
2. Este obligatoriu acordarea dreptului exclusiv operatorului de transport public local de călători care presupune acel drept definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care permite operatorului prestarea anumitor servicii publice de transport de călători pe un anumit traseu sau grupă de trasee ori într-o anumită zonă din aria teritorială de competență a entității contractante, cu excluderea oricărui alt asemenea operator, drept care trebuie garantat operatorului de transport TRANSURB S.A.
3. Garanția constituită de operator este o garanție de bună execuție a contractului, constituită de operator în contul entității contractante în scopul asigurării entității contractante de îndeplinirea calitativă și cantitativă a serviciului de transport public local de călători pe durata de valabilitate a contractului care se acoperă indicatorii de performanță și calitate stabilite în sarcina operatorului.
4. Programul de investiții al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui să se stabilească pentru întreaga perioadă a derulării contractului de servicii publice dar să se actualizeze anual ținând cont de evoluția sistemelor inteligente de transport și a noilor tehnologii apărute și utilizate în sistemele de transport public. Programul lucrărilor de investiții asumate de Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui să cuprindă modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice.
5. Programul de investiții al operatorului de transport să cuprindă lucrări de investiții asumate de către operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale operatorului doar cu avizul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, care se va actualiza anual pentru întreaga perioadă de derulare a contractului de servicii publice încheiat cu autoritatea contractantă.
6. Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, transport și a



mijloacelor de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport, asumat de operator și avizat de Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui se va actualiza anual pentru întreaga perioadă de derulare a contractului de servicii publice încheiat cu autoritatea contractantă. Va fi necesară, în mod obligatoriu, elaborarea unei proceduri de control care să pună la dispoziția Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui un instrument de urmărire, supraveghere și control al acestui program de importanță majoră în menținerea într-un mod atractiv a sistemului de transport public pe care operatorul îl gestionează.

7. Utilizarea sistemelor de transport inteligent cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea serviciului de mobilitate, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport.

8. TRANSURB S.A. va avea obligația de a ține o evidență contabilă distinctă pentru activitățile și serviciile care fac obiectul obligației de serviciu sau sunt asociate acestora, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării serviciului public de transport călători, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

9. TRANSURBA S.A. are obligația de a întocmi proceduri interne, la termenul stabilit în contractului de servicii publice, care se vor referi cel puțin la: actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare, administrarea și controlul bunurilor pierdute, administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor formulate de călători, codul de conduită al conducătorilor vehiculelor, instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni, instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

10. TRANSURB S.A. are obligația să implementeze și să obțină certificarea și recertificarea sistemului de management integrat de calitate, mediu, sănătate și securitate în muncă, conform standardelor SR EN ISO 9001/ 2015, SR EN 1401/ 2005, SR OHSAS 18001/ 2008, SA 8000/ 2014.

11. Stațiile publice de călători, face parte din exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului public de transport local de persoane inclusiv îmbunătățirea serviciului de mobilitate integrat prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport.

12. Referitor la implementarea sistemelor inteligente de transport precizăm următoarele



recomandări:

12.1. Din analiza Planului de mobilitate existent la nivelul U.A.T. Municipiul Vaslui care cuprinde inclusiv parte a aglomerației urbane a Municipiului Vaslui, rezultă realizarea unui transport public de persoane de tip ecologic și care să aibă la bază factorul de incluziune socială.

12.2. Să se urmărească crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile în aria de competență teritorială a Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, vizând cel puțin cinci obiective strategice:

12.2.1. Accesibilitatea – punerea la dispoziția tuturor utilizatorilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât **conectivitatea**, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și **accesul**, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii să nu fie privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta și originea etnică);

12.2.2. Siguranța și securitatea – creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

12.2.3. Mediul – reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

12.2.4. Eficiența economică – creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul public de persoane;

12.2.5. Calitatea mediului urban – contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

12.2.6. Obiectivul general constă în creșterea atractivității sistemului de transport public pentru utilizatori și măsurarea acestui indicator de calitate periodic la nivelul rețelei de transport.

13. Având în vedere Ordonanța de Guvern nr. 7/2012 cu modificările și completările ulterioare, privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului public de persoane și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport (sistem de transport cu bicicletă, etc.) prin obiectivul ITS, recomandăm modernizarea infrastructurii tehnico edilitare a sistemului de transport, prin abordarea unui concept integrat de sisteme inteligente de transport în vederea furnizării unui serviciu de utilitate publică care să asigure direcțiile mai sus amintite.



14. Reabilitare / modernizare tramei stradale la nivelul rețelei de transport gestionată de asociației pe care circulă mijloacele de transport public transport public.

15. Pentru Consiliul Concurenței trebuie trimisă solicitarea de obținere a avizului alături de documente precum:

15.1. Proiectul de act administrativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public.

15.2. Proiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului public elaborat în conf. cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

15.3. Caietul de sarcini al serviciului public.

15.4. Regulamentul serviciului public.

15.5. Studiul de oportunitate care fundamentează măsura de încredințare directă propusă elaborat în baza Legii nr. 51/2006.

15.6. Informații privind eventualele măsuri de natura ajutorului de stat pe care autoritatea administrației publice locale intenționează să le acorde operatorului în cauză, obiectivul acestor măsuri, valoarea anuală a ajutorului, pentru toată perioada contractului precum și îndeplinirea procedurilor privind ajutorul de stat (respectiv existența analizei de oportunitate prevăzută la art. 3 alin. (4) din OUG nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței, cu modificările și completările ulterioare;

15.7. Informații referitoare la operatorul către care urmează să se realizeze atribuirea directă a contractului de delegare; statutul și actul constitutiv, datele de identificare, obiectul de activitate, situația economico-financiară;

15.8. Dovada publicării intenției de atribuire a gestiunii serviciului în Jurnalul oficial al Uniunii Europene, în conformitate cu prevederile art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și să se comunice dacă au fost depuse sesizări/contestații din partea eventualilor competitori;

15.9. Adresele de informare transmise Instituției Prefectului și Consiliului Județean cu privire la intenția de atribuire directă a Contractului de delegare a gestiunii potrivit art.



7 alin. (4) din OUG nr. 77/2014)

16. Pentru ANRSC trebuie trimisă solicitarea de obținere a punctului de vedere cu prezentarea:

16.1. Proiectul de act administrativ prin care se instituie măsura atribuirii directe a contractului de delegare a gestiunii serviciului public;

16.2. Proiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului public elaborat în conf. cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

16.3. Informații referitoare la operatorul către care urmează să se realizeze atribuirea directă a contractului de delegare; actul constitutiv, datele de identificare, obiectul de activitate.

17. În primul an de funcționare se va analiza îndeplinirea indicatorului - Indicele de satisfacție a călătorilor, urmând ca din al doilea an de contract să se stabilească nivelul minim acceptat al acestui indicator, precum și penalizările pentru neîndeplinirea lui.



CAPITOLUL XI – CONCLUZII

1. Având în vedere faptul că Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, prin mandatul primit de la U.A.T. – urile membre asociate are dreptul de a decide atribuirea serviciilor de transport public local de persoane unui operator economic (care îndeplinește cumulativ condiția de operator de transport rutier cât și transportator autorizat) care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a îndeplinii clauzele contractului de servicii publice propuse în aria de competență teritorială al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

2. Având în vedere faptul că TRANSURB S.A. Vaslui are calitatea de operator intern, înființat de către U.A.T. Municipiul Vaslui ca membru asociat în Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui.

3. Având în vedere faptul că la stabilirea tarifelor pentru titlurile de călătorie (bilete și abonamente) propuse a se utiliza pentru întreaga rețea de transport de transport public local de persoane în aria de competență teritorială al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui și aplicarea unei politici tarifare unice și integrate, s-a ținut cont de **gradul de sustenabilitate al populației**. Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor. **Gradul de suportabilitate** = $[(\text{Tarif} * \text{consum mediu}) / \text{Venit mediu gospodărie}] * 100$. De regulă, acest nivel de suportabilitate variază între 3%-4%, respectând criteriu incluziunii sociale prevăzut de dreptul comunitar.

4. Având în vedere faptul că motivul principal care pledează pentru atribuirea directă a gestiunii serviciului de transport unui operator intern prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport local îl reprezintă influența și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și manageriale pe care îl va avea asociația și implicit UAT-urile membre ale operatorului intern și modalitatea directă de a susține operarea serviciului de transport public local în zona analizată.

5. Având în vedere analiza economico financiară a situației serviciului de transport public de persoane, a analizei S.W.O.T. și a analizei de ansamblu a situației existente a rețelei de transport la nivelul Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui și a capacității tehnice și economice a operatorului de transport rutier și



transportatorului autorizat TRANSURB S.A. care efectuează în prezent serviciul de transport public local de persoane în aria de competență teritorială a U.A.T. Municipiul Vaslui în regim compensat, cu o experiență dovedită în derularea contractelor de servicii publice se constată ca o concluzie finală, că urmarea realizării prezentului studiu de oportunitate pentru alegerea modului de atribuire a serviciului de transport public pe întreaga rețea de transport de transport public local de persoane în aria de competență teritorială al Asociației de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui, conform prevederilor legale, respectiv având în vedere analiza sistemului de transport, pentru încheierea unui contract de servicii publice între Asociația de dezvoltare intercomunitară de transport public local Transport Metropolitan Vaslui ca autoritatea contractantă și un operator de transport public local de persoane, care să îndeplinească cerințele legale privind calitatea de operator de transport rutier și transportator autorizat adecvat scopului urmărit, se propune ca **gestiunea obligației de serviciu pentru transportul public de persoane să se realizeze prin contract de gestiune delegată, atribuit în mod direct către operatorul intern de transport public local de călători (operator de transport rutier și transportator autorizat), TRANSURB S.A.Vaslui, având capital social integral deținut de U.A.T. Municipiul Vaslui.**



BIBLIOGRAFIE.

- 1.Legislația specifică din domeniul serviciului de transport public local de persoane,
- 2.Regulamentul 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călătorie, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere,
- 3.Acorduri și convenții internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local,
- 4.Plan de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Vaslui 2021-2027 (PMUD),
- 5.Strategia integrată de dezvoltare urbană a Municipiului Vaslui pentru perioada 2021-2027 (SIDU),
- 6.Date informative ale U.A.T. – urilor membre ale asociației,
- 7.Acte constitutive, regulamente ale TRANSURB S.A.,
- 8.Informații privind exercițiile financiare din anii 2022, 2023, 2024, activitatea comercială, economică și patrimonială ale TRANSURB S.A.

Prestatorul serviciului de consultanță
MANUM CONSULTUS S.R.L.
Administrator: dr. ing. Ioan Goia
Semnătură olografă sau digitală
X
DR. ING. IOAN GOIA ADMINISTRATOR