



ROMÂNIA
JUDEȚUL CĂLĂRAȘI
COMUNEI MODELU

Str. Plopiilor, NR. 12 , Cod poștal 917180, Tel: 0242.312553, Fax: 0242.312381
e-mail: primaria_modelu@yahoo.com



Anexa nr. 1
la H.C.L. Modelu nr. 4 din 18.01.2018

STUDIU DE OPORTUNITATE
privind infiintarea si organizarea serviciului de transport public local de persoane
prin curse regulate in comuna Modelu, judetul Calarasi si atribuirea directa a contractului
de delegarea a gestiunii

Considerații generale

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții :

- a) să fie efectuat de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat, conform prevederilor *O.G. nr. 27 / 2011* privind transporturile rutiere;
- b) se efectuează pe raza administrativ – teritorială a localității Modelu ;
- c) se execută pe ruta și cu programul de circulație prestabilit de către Consiliul Local Modelu ;
- d) se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun deținute în proprietate/administrare sau pe baza unui contract de leasing;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate în puncte fixe prestabilite denumite stații publice;
- f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier percepe de la persoanele transportate, un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale, eliberate anticipat, al căror regim este stabilit prin lege;
- g) transportul se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare a Legii nr.92/2007 a serviciilor de transport public local.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze, este reglementat de următoarele acte normative :

- Prevederile Regulamentului (CE) al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene 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;
- Prevederile art 8 alin (1), alin (3), art 22 alin (3) și art 28 alin (2-2) din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilitate publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- Prevederile art. 17 alin. (1) lit. „b” și lit. „h” din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului internelor și reformei administrative nr 353 din 23 noiembrie 2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.
- Prevederile Ordinului 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;
- Prevederile Ordinului Președintelui ANRSC nr. 207/2007, pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Prevederile Ordinului Președintelui ANRSC nr. 272/2007, pentru aprobarea Normelor- cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Prevederile O.G. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de

transport rutier intern și transport pe cai navigabile interioare

- Ordin A.N.R.S.C. nr 140 din 30 mai 2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Prezentul **Studiu de oportunitate privind înființarea și organizarea serviciului de transport public local de persoane în comuna Modelu** cuprinde următoarele:

Analiza oportunității privind modul de administrare a Serviciilor de Transport Public **Considerații Generale**

Această secțiune din document descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public.

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

1. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
2. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
3. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
4. Procesul de selectare a Operatorului

Scenariul 1 - Gestiune Directa

Caracteristicile Gestiunii Directe

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale Autorității Locale (sau ale unei Asociații care reprezintă Autoritățile Locale), create în conformitate cu Legea nr 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

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

Procedura de încredințare a Serviciului Public

În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

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

Cerințele Obligației de Serviciu Public

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

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

Procesul de selectare a Operatorului

Nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 1

| Criteriu | Avantaje | Dezavantaje |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Administrative | Nu este necesara publicarea unui Anunț in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract servicii publice | Este necesara modificarea organigramei Primărie, prin includerea unui nou compartiment - necesita implicit obținerea avizului ANFP Dificil, daca nu imposibil, de gestionat in paralel un departament propriu si o companie municipala (in cazul in care nu se decide |

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | preluarea companiei in noua structura) |
| Economico-Financiare | | Un control superior al costurilor Acoperirea diferenței dintre venituri si cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT |
| Procedurale | | Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public |
| Acces la finanțare europeana | | Nu este prevăzută explicit eligibilitatea in acest caz pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții in infrastructura |
| Necesitatea preluării angajaților din compania municipala, altfel exista riscul de șomaj | | |
| Mediu | Nu are impact | Nu are impact |

Scenariul 2 - Gestiune delegata către un operator

Caracteristicile Gestiunii delegate către un operator

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni.

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unui operator este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale. Aceasta poate fi o societatea comercială.

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

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

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- 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;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
 - să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 6 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul.

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**

Procesul de selectare a Operatorului

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.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 263/2007 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Normelor metodologice de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport publice locale, la Articolul 8 lit. c).

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 2

| Criteriu | Avantaje | Dezavantaje |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Administrative | Nu este necesara modificarea organigramei Primărie, prin includerea unui nou compartiment | Este necesara publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, tinan cont de faptul ca prezentul contract de delegare a gestiunii este inca valabil |

| | | |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Economico-Financiare | Control asupra costurilor de operare Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial fata de nivelul actual în cazul modernizării și eficientizării operatorului | Necesitatea susținerii transportului public prin subvenții |
| Procedurale | Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public | |
| Acces la finanțare europeană | Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructura | |
| Social | Nu are impact social pentru angajații companiei de transport Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbana | |
| Mediu | Nu are impact | Nu are impact |

Scenariul 3 - Gestiune delegata către un operator Extern

Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Extern

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

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

Sarcinile efectuate de un operator extern sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciu public.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- 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;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două

entități;

- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 6 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul.

Procesul de selectare a Operatorului

Operatorul extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

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.

Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este scutită de obligația 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.

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 3

| Criteriu | Avantaje | Dezavantaje |
|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Administrative | Nu este necesara modificarea organigramei Primărie, prin includerea unui nou compartiment | Este necesara publicarea unui Anunț de intenție in JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, ținând cont de faptul ca prezentul contract de delegare a gestiunii este inca valabil |
| Economico-Financiare | Subvențiile acordate pot fi reduse | Necesitatea susținerii |
| Substanțial fata de nivelul actual | | transportului public prin subvenții Nu exista un control direct asupra costurilor de operare |
| Procedurale | | Se realizează procedura de atribuire a serviciului public |
| Acces la finanțare europeana | | Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții in infrastructura, in condițiile reglementarii privind Ajutorul de Stat |

| | | |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Social | Necesitatea preluării angajaților din compania municipală, altfel există riscul de șomaj | |
| Mediu | Nu are impact | Nu are impact |

Operatorul:

- asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
 - asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
 - asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local;
 - asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
 - asigură realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
 - asigură realizarea unui statistici a accidentelor și analiza acestora;
 - asigură aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaționale;
 - asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public;
- Motive de ordin financiar în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Orașul Slanic Moldova:

- Sarcinile îndeplinite de operatorul economic orașenesc sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- Autoritatea contractantă va furniza active companiei orașenești astfel încât compania să poată îndeplini sarcinile orașenești;
- Activitatea economică a operatorului municipal este contabilizată de către Autoritatea publică locală;
- Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public;
- Pastrarea preturilor actuale ale biletelor;

Motive de ordin social în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Orașul Slanic Moldova:

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

Motive de ordin mediu în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public:

- Reducerea emisiilor de carbon prin achiziția de autobuze noi, cu un consum redus;
- Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care să nu genereze emisii superioare celor medii datorită supraincării;

În baza analizei avantajelor/dezavantajelor celor 3 scenarii posibile de operare a serviciului de transport public, conform tabelului următor, se identifică faptul că scenariul 2 - Delegarea serviciului către un operator intern (companie orășenească) este scenariul care are cele mai multe avantaje și cele mai puțin dezavantaje față de scenariile comparate.

Tabel Avantaje și dezavantaje ale celor 3 scenarii de delegare

| Scenariul 1 - Administrare directa | | | Scenariul 2 - Delegare către o municipala | | Scenariul 3 - Delegare catre o companie privata | |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Criteriu | Avantaje | Dezavantaje | Avantaje | Dezavantaje | Avantaje | Dezavantaje |
| Administrative | Nu este necesara publicarea unui Anunț in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract servicii publice | Este necesara modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment - necesitatea implicita obținerea avizului ANFP Dificil, daca nu imposibil, de gestionat in paralel un departament propriu si o companie municipala (in cazul in | Nu este necesara modificarea organigramei Primărie, prin includerea unui nou compartiment | Este necesara publicarea unui Anunț de intenție in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract servicii publice | Nu este necesara modificarea organigramei Primărie, prin includerea unui nou compartiment | Este necesara publicarea unui Anunț de intenție in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract servicii publice |

| | | | | | | |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | care nu se decide preluarea companiei in noua structura) | | | | |
| Economico-Financiare | Un control superior al costurilor | Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT | Control asupra costurilor de operare Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual în cazul modernizării și eficientizării operatorului | Necesitatea susținerii transportului public prin subvenții | Subvențiile acordate pot fi reduse | Necesitatea susținerii transportului public prin subvenții Nu există un control direct asupra costurilor de operare |
| Procedurale | Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public | | Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public | | | Se realizează procedura de atribuire a serviciului public |
| Acces la finanțare europeană | Nu este prevăzută explicit eligibilitatea în acest caz pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură | | Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură | | | Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură, în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat |

| | | | | | | |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Social | Necesitatea preluării angajaților din compania municipală, altfel există riscul de șomaj | Nu are impact social pentru angajații companiei de transport Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană | Necesitatea preluării angajaților din compania municipală, altfel există riscul de șomaj | | | |
| Mediu | Nu are impact | Nu are impact | Nu are impact | Nu are impact | Nu are impact | Nu are impact |

Eficiența unui transportator urban 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 ne-economice, nici ale vehiculelor, nici ale timpului. Această corelare trebuie să aibă în vedere două laturi ale activității de transport: cererile publicului calator și disponibilitățile operatorului de transport, dar aduse la un numitor comun; numitorul comun poate fi realizat prin luarea în considerare a cererii și prestației unitare, adică a călătoriei.

Analiza tehnico-economică privind modalitatea dotării cu active Considerații Generale

Această secțiune a documentului descrie trei structuri care sunt, în prezent, aplicabile în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, în cazul în care nevoile cetățenilor sunt îndeplinite de Municipality (sau o asociație care reprezintă Municipality). Secțiunea de față stabilește modul în care serviciile pot fi achiziționate în cadrul fiecăreia dintre aceste structuri, de o manieră care respectă cerințele naționale și legislația UE în materie.

Îndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public în domeniul transportului de călători poate presupune achiziția (sau modernizarea) activelor utilizate în transportul public urban sau suburban.

Comentariile cu privire la materialul rulant, din acest subcapitol, sunt valabile și pentru alte active, iar comentariile privitoare la achiziție sunt valabile și pentru modernizare.

Activele puse la dispoziția Operatorului pentru asumarea Obligației de Serviciu Public pot fi:

1. *Achiziționate Direct, cu dreptul de proprietate reținut de către Autoritatea Locală;*
2. *Achiziționate Direct de către Municipality, cu dreptul de proprietate transferat către operator;*
3. *Active achiziționate de către un Operator Intern; sau*
4. *Active achiziționate de către un Operator Extern.*

Cererile de finanțare din fonduri UE, care implică achiziția directă de către un operator extern, pentru uzul acestuia, care acționează individual, nu sunt acceptate de normele Programului Operațional Regional 2014-2020.

Prezenta secțiune a documentului stabilește mecanismele de dotare cu active a Operatorului, care garantează că finanțarea poate fi considerată ca nefiind ajutor de stat sau poate fi considerată ajutor de stat compatibil cu piața internă. Fiecare dintre cazurile de mai sus este examinat în continuare.

Scenariul 1 - Active Achiziționate Direct, cu Dreptul Reținut de Autoritatea Locală Considerații generale

Proprietatea publică este proprietatea care aparține statului sau unei unități administrativ-teritoriale, și care, prin natura sa, sau prin lege, este de interes public sau de utilitate publică, cu condiția să fi fost dobândită într-unul din modurile prevăzute de lege.

Bunurile aparținând domeniului public al unei autorități a administrației publice locale nu pot fi vândute, nu se supun dispozițiilor privitoare la prescripția extinctivă și nu pot fi executate silit. În conformitate cu Articolul 860 (3) din Codul civil român, activele domeniului public pot fi date spre gestiune și utilizare unor terți și pot face subiectul concesiunii (drepturi de folosință asupra activelor) sau al închirierii. Exemple de bunuri proprietate publică sunt infrastructura de transport, cum ar fi linii de tramvai, linii aeriene de contact, refugii, stații și adăposturi etc. Cu toate acestea, orice altă proprietate poate deveni parte a domeniului public, în cazul în care autoritatea publică locală ia o decizie în acest sens.

Bunurile aparținând autorității locale, care nu fac parte din domeniul public, se încadrează în categoria bunuri aparținând domeniului privat. Autoritățile locale având drept de proprietate privată asupra acestor bunuri. Prin urmare, autoritățile publice au dreptul de a deține, folosi și înstrăina astfel de active, în mod exclusiv, absolut și pe perpetuu, în limitele stabilite de legislația privitoare la proprietatea privată. Acesta este implicit cazul materialului rulant și al altor asemenea active.

În cazul în care o Autoritate Contractantă impune o Obligație de Serviciu Public unui Operator, Autoritatea Contractantă poate pune la dispoziția operatorului materialul rulant deținut de către Autoritatea Locală, prin concesiune, în scopul furnizării de servicii, cu titlu de Bun de Retur. Dacă o Autoritate Locală nu dispune de material rulant, ea poate achiziționa material rulant din fondurile sale proprii.

În cazul unui astfel de aranjament, dreptul de proprietate asupra activului rămâne dreptul Autorității Locale și, ca atare, deprecierea activului este în sarcina acesteia. Valoarea de capital a activului nu este contabilizată de către Operator.

Active date în gestiune directă unui compartiment specializat

Un compartiment specializat, care îndeplinește sarcini municipale, este echipat cu active noi sau modernizate, puse la dispoziție de către Autoritatea Locală. Activele, inclusiv materialul rulant, sunt predate spre gestiune către compartimentul de specialitate, pe baza unei decizii interne (Hotărâri) a Autorității Locale.

Active date în gestiune delegată (Companie Municipală sau Operator Extern)

În cazul unui contract de gestiune delegată, autoritatea contractantă concesiunează (dreptul de a folosi Activele printr-un contract de servicii publice) exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică, aferente sistemului de transport public local respectiv, împreună cu dreptul de a presta serviciul.

Materialul rulant și alte active pot fi predate prin concesiune Operatorului, pe bază de contract de servicii publice, cu titlu de Bun de Retur, în schimbul plății unei redevențe. Aceste active concesionate operatorului sunt definite în contractele de servicii publice ca fiind Bunuri de Retur și trebuie returnate de drept Autorității Contractante la sfârșitul contractului de servicii publice. Detaliile tuturor bunurilor de retur se stabilesc în contractul de servicii publice, înainte de atribuire (și înainte de licitație, în cazul unei proceduri competitive de atribuire). Redevențele trebuie să fie proporționale cu valoarea și durata contractului.

Scenariul 2 - Active Achiziționate Direct, cu Dreptul de Proprietate Transferat Operatorului

Considerații generale

În acest scenariu, materialul rulant pus la dispoziție de Autoritatea Contractantă se transferă Operatorului contra plății unei sume care să reflecte valoarea reziduală a materialului rulant la sfârșitul contractului.

Active date în gestiune directă (compartiment de specialitate)

Dispozițiile din prezenta secțiune nu se aplică compartimentului de specialitate, deoarece activele compartimentului de specialitate, în calitate de Operator, sunt aceleași cu activele Municipality.

Active date în gestiune (delegată unei Companii Municipale)

În cadrul POR 2014-2020, finanțarea UE poate fi acordată numai autorităților publice. În plus, Legea 215/2001 privind administrația publică locală stipulează la articolul 37 alineatul (7) litera a) dreptul consiliilor locale din România de a decide să coopereze sau să se asocieze cu persoane juridice române sau străine, cu scopul de a finanța și efectua în comun anumite acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte de interes public local. Prin urmare, autoritățile administrației publice au dreptul legal de a se asocia cu

societăți comerciale, pentru a finanța sau a efectua în comun cu acestea anumite acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte, sub rezerva limitelor privind utilizarea activelor din domeniul public al statului, conform subsecțiunii de mai sus.

Pe durata contractului, dreptul de proprietate asupra activului rămâne Autorității publice locale și deprecierea activului este, prin urmare, preluată de autoritatea locală. La sfârșitul contractului, dacă activul se transferă Operatorului (Bunuri de Preluare), valoarea capitalului și amortizarea ulterioară a activului se contabilizează de către Operator, dar numai după transferul activului către Operator la sfârșitul contractului.

Active date în gestiune delegată (Operator Extern)

Deși aceeași procedură se aplică în cazul unei Companii Municipale, această abordare nu este întotdeauna adecvată în cazul unui Operator Extern, atunci când Operatorul Extern poate fi înlocuit la sfârșitul perioadei contractuale, deoarece aceasta va reduce stocul de active disponibile al Autorității Contractante.

Scenariul 3: Active Achiziționate de un Operator Intern

Operatorul intern nu poate cumpăra sau moderniza Active pentru uzul propriu, folosind fonduri din Programul Operațional Regional.

În cazul modernizării, există posibilitatea de a transfera materialul rulant existent, în proprietatea autorității locale, la o valoare nominală, urmând ca aceasta să întreprindă investiția, iar ulterior materialul rulant poate fi pus la dispoziția operatorului pe baza contractului de servicii publice, folosind Scenariul 1 sau Scenariul 2 de mai sus.

Scenariul 4: Active Achiziționate de un Operator Extern

Un operator extern nu poate achiziționa sau moderniza active pentru uz propriu, folosind fonduri din Programul Operațional Regional, nici pe cont propriu, nici prin intermediul unui acord de parteneriat. În această abordare, activele se achiziționează de operatori din fondurile lor proprii.

Concluzii:

Cel mai favorabil scenariu dintre cele 4 este cel în care se propune darea în gestiune delegată a activelor (prin apelarea la un operator de transport), datorită avantajelor acestui scenariu:

- în cazul unui contract de gestiune delegată, autoritatea contractantă concesionează (dreptul de a folosi Activele printr-un contract de servicii publice) exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică, aferente sistemului de transport public local respectiv, împreună cu dreptul de a presta serviciul.

Aceste active concesionate operatorului sunt definite în contractele de servicii publice ca fiind Bunuri de Retur și trebuie returnate de drept Autorității Contractante la sfârșitul contractului de servicii publice. Detaliile tuturor bunurilor de retur se stabilesc în contractul de servicii publice, înainte de atribuire (și înainte de licitație, în cazul unei proceduri competitive de atribuire). Redeventele trebuie să fie proporționale cu valoarea și durata contractului.

Analiza tehnico-economică comparativă privind tipurile de carburant ale mijloacelor de transport de achiziționat

Pe măsură ce tehnologiile de producție a bateriilor progresează în materie de dimensiuni și capacitate de încărcare a acestora, viitorul transportului care utilizează energie electrică se află pe un făgaș ascendent. Prețul tot mai mare al motorinei face ca diferența dintre costurile de exploatare pe întreaga durată de viață a autobuzelor convenționale Diesel și al celor electrice să fie foarte mică, un preț mai mare de achiziție la vehiculul electric fiind compensat apoi prin costurile mai mici de operare.

De menționat este și faptul că Uniunea Europeană alocă fonduri substanțiale pentru investiția în mijloace de transport ecologice, astfel încât zonele urbane din România ar putea beneficia de fonduri pentru modernizarea flotei de autobuze.

5.1. Caracteristici constructive

Din punct de vedere al caracteristicilor constructive diferențele apar la grupul propulsor, autobuzele Diesel fiind dotate cu motor cu ardere internă (MAC - motor cu aprindere prin comprimare), alimentat cu motorină, energia fiind obținută în urma unui proces de ardere și trimisă la roți prin intermediul unui sistem de transmisie. Autobuzele electrice sunt dotate cu unul sau mai multe motoare electrice, alimentate cu energie electrică stocată în baterii sau

produsă cu ajutorul pilelor de combustie (reacții chimice fără ardere). Motoarele pot fi montate direct pe roți (de obicei cele de pe puntea din spate) sau la fel ca la autobuzele Diesel prin intermediul unui sistem de transmisie.

Avantaje și dezavantaje din punct de vedere al caracteristicilor constructive

Avantajele și dezavantajele ale motorului Diesel și ale motorului electric

| Motor Diesel | Motor electric de curent alternativ |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Avantaje | |
| <p>1. Soluție constructivă cu experiență mare în industria constructoare de autovehicule. Primele autobuze cu motor Diesel au fost fabricate în jurul anului 1940.</p> <p>2. Motorul cu cea mai mare utilizare la autobuzele folosite pentru transportul în comun.</p> <p>3. Număr mare de specialiști (ingineri, mecanici) pregătiți în domeniul transporturilor cu autobuze Diesel.</p> | <p>1. Fiabilitate mare în comparație cu motoarele Diesel, construcția acestuia fiind mult mai simplă în comparație cu motoarele Diesel.</p> <p>2. Posibilitatea de a fi instalat pe autobuze rulate în locul vechilor motoare Diesel (autobuze electrice obținute prin conversie de la motor termic la motor electric).</p> <p>3. Pierderi mici datorate soluțiilor eficiente de transmitere a puterii la roată (posibilitatea montării motoarelor direct pe butucul roții elimină pierderile cauzate de forțele de frecare).</p> <p>4. Cuplu (moment motor) mare la pornire (eficient în aglomerările urbane într-un parcurs cu multe opriri și porniri).</p> |
| Dezavantaje | |
| <p>1. Fiabilitate scăzută în comparație cu motoarele electrice de curent alternativ datorată complexității întregului grup propulsor (cu cât numărul componentelor unui sistem este mai mare, cu atât probabilitatea ca acesta să se defecteze este mai mare).</p> <p>2. Prețuri privind mentenanța mai ridicate în comparație cu motoarele electrice de curent alternativ.</p> | <p>1. Soluție constructivă cu experiență mică în industria constructoare de autovehicule. Primele autobuze electrice au fost puse în folosință în 2006 în Shanghai.</p> <p>2. Număr mic de specialiști (ingineri, mecanici) pregătiți în domeniul transporturilor cu autobuze electrice.</p> |
| Producerea energiei cu motoarele Diesel | Producerea energiei cu motoarele hibride și electrice |
| <p>4. Variații mai mari ale prețurilor combustibililor fosili în comparație cu cele ale energiei electrice.</p> | |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. Costuri mai mici de implementare a unui sistem de transport cu autobuze Diesel în comparație cu cele pentru autobuzele electrice. | poluării provenite de la autobuzele electrice. 4. Prețuri din ce în ce mai reduse ale bateriilor Li-ion utilizate de autobuzele electrice. |
| Dezavantaje | |
| 1. Costuri ridicate de reducere a nivelului de substanțe nocive. 2. Costuri mai ridicate de reducere a nivelului de CO2 în comparație cu cele pentru tehnologiile de producere a energiei electrice. 3. Costuri ridicate privind combustibilii fosili. | 1. Costuri mai mari de achiziție în comparație cu autobuzele Diesel. 2. Costuri suplimentare de schimbare a pachetului de baterii (cu durată de viață mai mică față de durata de utilizare a autobuzelor) |

Prezentul ***Studiu de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local*** cuprinde următoarele:

- a) descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- b) subvenționare;
- c) strategia de organizare, îmbunătățire calitativă și cantitativă, precum și condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului
- d) motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii;
- e) nivelul minim al redevenței, după caz;
- f) durata estimată a contractului de delegare.

A. Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată

În prezent, serviciul de transport public local este efectuat de operatorul de transport S.C. ALITRANS COM S.R.L. pe un singur traseu:

Traseul nr.1: BLOCURI PREFAB – SALA SPORT cu distanța de 1,5 km și (tur-retur)

Graficul de circulație pentru rețeaua de trasee, se desfășoară între orele și în conformitate cu programul de transport, cuprins în Anexa nr. 1 la Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane.

Societatea deține în proprietate bunurile imobile în care își desfășoară activitatea, pe baza Certificatului de proprietate eliberat de Consiliul județean Calarasi, respectiv pe baza extrasului CF doveditor.

Autobuzele sunt în proprietatea S.C. ALITRANS COM S.R.L..

Stațiile de autobuze sunt stabilite de către Comuna Modelu.

În temeiul prevederilor **Art.8**, din **Ordinul nr. 263/2007** al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare, privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, autoritatea publică locală, atribuie contractul de delegare a gestiunii prin următoarele modalități:

- a) licitație publică deschisă ;

b) negociere directă, în cazul în care două licitații publice deschise consecutive nu conduc la desemnarea unui câștigător sau la situația în care după repetarea procedurii, nu s-au depus două oferte;

c) **atribuire directă, fără licitație**, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art.30 alin. (2) lit. a) și b) din Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007. (**a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;** **b) 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;**)

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile Legii nr. 92/2007, legea serviciilor de transport public local, precum și ale Legii nr.51/2006, Ordin nr. 263 din 6 decembrie 2007, privind aprobarea Normelor – cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Gestiunea delegată

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesionare a serviciului de transport public local, prin care Consiliul local al comunei Modelu transferă unui operator de transport rutier sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor de proprietate publică aferente sistemului de transport local, pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, comuna Modelu păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

- respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorul de transport rutier;
- derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local, precum și modul de administrarea, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
- respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Avantajele delegării gestiunii:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;
- la gestionarea serviciului pot participa numai societăți autorizate conform legislației în vigoare.

Procedura de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, se întocmește de compartimentele sau de serviciile specializate din cadrul administrației publice locale pe baza normelor cadru privind organizarea și derularea delegării gestiunii serviciului, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice

B. Subventionare

Potrivit prevederilor art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 “elevii din învățământul obligatoriu și liceal acreditat/autorizat beneficiază de tarif redus cu 50% pentru transportul local în comun, de suprafață, naval și subteran, precum și pentru transportul intern auto, feroviar și naval, pe tot parcursul anului calendaristic. Ca măsură de protecție specială, elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei instituționalizați pot beneficia de gratuitate pentru toate categoriile de transport menționate, pe tot parcursul anului calendaristic”.

Conform art. 85 din aceeași lege “în situații justificate, elevilor din învățământul obligatoriu, școlarizați într-o altă localitate decât aceea de domiciliu, li se asigură, după caz, servicii de transport, de masă și de internat, de către autoritățile administrației publice locale din localitatea de domiciliu, cu

sprijinul operatorilor economici, al colectivităților locale, al societăților de binefacere, precum și al altor persoane juridice sau fizice”.

Aceasta înseamnă că societatea va trebui subvenționată pentru acoperirea costului abonamentelor. În condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport.

Serviciul public subvenționat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi și ale Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

C. Strategia de organizare, îmbunătățire calitativă și cantitativă, precum și condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului

Principalele obiective urmărite în strategia de organizare a serviciului de transport public local sunt:

- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport, corelate cu fluxurile de călători;
- asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local.

D. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local ;

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, se atribuie de către autoritățile administrației publice locale, pe baza de hotărâre de atribuire în gestiune directă .

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este reglementată de Legea nr.51/2006 republicată, prin art.29, alin. (12), Legea nr.92/2007, prin art.27, precum și Ord.263/2007, prin art.8,lit.(c).

Astfel, potrivit art.8, lit (c) din Ord.263/2007, **delegarea gestiunii serviciului de transport public local** în comuna Modelu, se face prin **atribuire directă**, către SC ALITRANS COM SRL.

Autoritățile administrației publice locale pot decide atribuirea gestiunii pentru un singur traseu, sau grupe de trasee distincte, în cazul în care traseele cuprinse în programul de transport nu pot fii deservite de un singur operator de transport rutier.

Având în vedere mărimea suprafeței teritoriului administrativ al comunei Modelu, se impune atribuirea unui singur traseu, unui singur operator de transport.

Motive de ordin economic – financiar

- a) organizarea serviciului prin gestiune directă ar presupune investiții foarte mari și imediate din bugetul local pentru dotarea cu mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- b) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului, prin delegarea gestiunii serviciului de transport local;
- c) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de concesiune și menținerea unui echilibru.

Motive de ordin social și de mediu

- a) Comuna Modelu monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Comunei Modelu.

- b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- c) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe ansamblul comunei Modelu.
- d) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun;
- e) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al comunei Modelu.

E. Nivelul minim al redevenței, după caz;

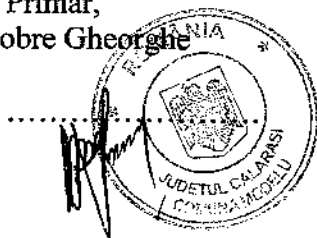
Nivelul redevenței va fi stabilit conform prevederilor legale în vigoare.

F. Durata estimată a contractului de delegare

Durata maximă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători în comuna Modelu, este de 2 (doi) ani.

Având în vedere cele de mai sus, este oportună delegarea, prin atribuire directă, fără licitație publică a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, unui singur operator de transport, respectiv S.C. ALITRANCOM S.R.L. pe o perioadă de 2 ani.

Primar,
Ing. Dobre Gheorghe



Intocmit,
Compartiment Transport public local si
Situatii de urgenta
Tutueanu Valeriu

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Tutueanu Valeriu', is written over a horizontal dotted line.